


BOLETIN OFICIAL



BALEAR.

NÚM. 3805.

Artículo de oficio.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA
de las islas Baleares.

LEY GENERAL DE FERRO-CARRILES.

(Continuacion.)

INSTRUCCION

PARA EL CUMPLIMIENTO

de la

LEY GENERAL DE FERRO-CARRILES

y

condiciones generales y tarifas para su con-
cesion.

REAL DECRETO.

Atendiendo á las razones que me ha expuesto mi Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en aprobar la adjunta instruccion para el cumplimiento de la ley de 3 de junio de 1855, y el pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para las empresas concesionarias de ferro-carriles de servicio general.

Dado en Palacio á quince de febrero de mil ochocientos cincuenta y seis.— Está rubricado de la Real mano.—El ministro de Fomento, Francisco de Luxan.

Instruccion para el cumplimiento de la ley general de ferro-carriles.

Artículo 1.º Los documentos que exige el art. 16 de la ley general de ferro-carriles se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

1.ª La memoria comprenderá la descripcion del trazado y de las obras de mayor importancia; el número, clase y posicion de las estaciones; y un estado que exprese la longitud de las alineaciones rectas y curvas, con expresion de sus radios y pendientes.

2.ª El plano general, perfil longitudinal y perfiles trasversales, asi como los presupuestos, se sujetarán á los formularios redactados por la Direccion general de Obras públicas para los proyectos de ferro-carriles.

3.ª La tarifa se sujetará al modelo que acompaña al pliego de condiciones generales. Deberá ir precedida del examen de las circunstancias económicas del camino, fundando los tipos adoptados en el costo de establecimiento, tráfico actual y futuro probable, gastos de conservacion y explotacion, y subvencion que se proponga dar.

Art. 2.º Formados por el Gobierno ó por una empresa autorizada, segun el artículo 45 de la ley general, los documentos citados en el artículo anterior, el Gobierno, despues de oír á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto y posibilidad de la obra que se trata de llevar á cabo, remitirá á los Gobernadores de las provincias que recorra el camino una copia del trazado, de los presupuestos, tarifa y cálculo de los rendimientos para la informacion que exige el art. 16 de la ley general de ferro-carriles.

Art. 3.º Los Gobernadores pasarán los documentos mencionados á las Diputaciones provinciales, que abrirán una informacion sobre la utilidad pública del camino y su direccion mas conveniente, con arreglo á la ley de 17 de julio de 1836, oyendo á los Ayuntamientos de los pueblos interesados, y á los particulares y corporaciones que crea conveniente, admitiendo todas las reclamaciones que se presenten en pro ó en contra del proyecto durante dos meses, contados desde la publicacion de los documentos en el *Boletin oficial* de la provincia. Dentro del mes siguiente pasará el Gobernador con informe á manos del Gobierno el expediente original de informacion, con el dictámen de la Diputacion provincial.

El Gobernador acompañará al expe-

diente los datos estadísticos que puedan convenir para formar juicio los rendimientos del camino, con arreglo á las instrucciones que para la reunion de estos datos acuerde el Gobierno.

Art. 4.º Este expediente, con el proyecto y demas documentos del art. 1.º pasará á la Junta consultiva de Caminos, que propondrá al Gobierno la aprobacion ó modificacion del proyecto, presupuestos y tarifa.

Art. 5.º El Gobierno acordará las condiciones, ademas de las generales adjuntas, con que puede otorgarse la concesion, con sujecion á la ley general de ferro-carriles, presentando á las Cortes el correspondiente proyecto de ley. Cuando se proponga en éste la concesion á determinada empresa sin subvencion del Estado, ó se haya admitido para la licitacion, si la concesion ha de ser subvencionada, alguna proposicion como tipo, las condiciones particulares deberán ser adoptadas por la empresa peticionaria.

Art. 6.º Serán objeto de las condiciones particulares los artículos indeterminados del pliego de condiciones generales, el arreglo de las cuotas de tarifa, y las condiciones especiales que crea el Gobierno conveniente establecer en cada caso.

Art. 7.º Cuando se trate de otorgar subvencion, ya porque una empresa la haya solicitado, ya porque el Gobierno haya resuelto tomar la iniciativa para la realizacion de alguna linea de ferro-carri, ademas de la informacion á que se refiere el art. 3.º de esta instruccion, deberán informar las Diputaciones y la Junta consultiva sobre este punto, manifestando aquella la parte de la subvencion con que puede contribuir, y proponiendo los arbitrios correspondientes.

Art. 8.º Adjudicada la concesion, y constituido el depósito en el plazo que marca el art. 42 de la ley de ferro-carriles, se expedirá á la empresa el título de concesion, en el que incluirán literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesion, las condiciones particulares y la tarifa de derechos máximos.

Art. 9.º El depósito se irá devolviendo á la empresa á medida que se vayan ejecutando obras en vista de las certificaciones, acompañadas de relaciones

valoradas expedidas por el Inspector facultativo del Gobierno.

Art. 10. Cuando el Estado auxilie la concesion de un ferro-carril, ejecutando con los fondos públicos determinadas obras, éstas se construirán por la Administracion, haciendo entrega á la empresa despues de terminadas, previo inventario y tasacion de ellas, que se incluirá en el acta de recepcion, que deberán autorizar los representantes del Gobierno y de la empresa.

Art. 11. Cuando los auxilios del Estado consistan, ya en una subvencion del capital, ya en un interes fijo por los capitales empleados, se abonarán á las empresas las sumas correspondientes á virtud de certificaciones de los Ingenieros inspectores del Gobierno.

Art. 12. Si el auxilio del Estado consiste en la garantia de un minimum de interes, se establecerá una intervencion económica para la averiguacion de los rendimientos y gastos de la explotacion del camino. Los pagos se harán á virtud de las certificaciones y liquidaciones que expedirá y formará la Intervencion.

Art. 13. El pago de las subvenciones en su totalidad se hará á las empresas concesionarias directamente por el Gobierno, abonando las provincias al Estado en cada año la suma que en cada caso se estipule, hasta completar la parte que á las provincias corresponda, segun la ley de concesion.

Art. 14. Cuando la empresa no disfrute subvencion ni auxilio de los fondos generales y si de las provincias, se entenderá para los abonos directamente con éstas.

Art. 15. Las Diputaciones provinciales podrán examinar y vigilar el cumplimiento por parte de la empresa del contrato de concesion dentro del territorio de su provincia en los casos que contribuyan éstas con el Estado á la subvencion otorgada, pero sin que puedan adoptar por sí medida alguna. Si observaren alguna falta ó irregularidad, tanto en la construccion como en la explotacion, darán cuenta á los Inspectores del Gobierno, reclamando á éste en el caso de que el Inspector no adoptase medida alguna sobre las faltas observadas y

puestas en su conocimiento para la resolución á que hubiere lugar.

Art. 16. La parte de las subvenciones con que deban contribuir las provincias se distribuirá entre éstas en la proporción que determinen las leyes correspondientes.

Art. 17. Las gracias y privilegios concedidos á las obras de ferro-carriles en los párrafos segundo y tercero del artículo 2.º de la ley general, se sujetarán en su disfrute á lo que está prevenido para las demas obras públicas.

Art. 18. Para el abono de los derechos de aduanas, faros, portazgos, pontazgos y barcajes, deberán las empresas presentar con los documentos del proyecto, una relacion clasificada y detallada del material que necesiten importar del extranjero para el completo establecimiento del ferro-carril.

En estas relaciones se expresará el peso y valor de los objetos, y se indicará el puerto por donde han de introducirse. Con estos datos, y aprobada la relacion por el Gobierno, se calculará la suma á que asciendan los derechos de aduanas y demas citados para fijarla en la ley de concesion, con arreglo al párrafo quinto, art. 2.º, de la ley general de ferro-carriles.

Art. 19. Las empresas abonarán los derechos por el material que vayan introduciendo. Los Administradores de las aduanas darán á la persona que comisione la empresa una certificacion en que consten las sumas que haya abonado, la clase y número de los objetos introducidos, y la nacion á que pertenezcan los buques conductores, con referencia á la relacion general aprobada que por conducto del ministerio de Hacienda se comunicará á las Administraciones de aduanas por donde haya de verificarse la introduccion.

Los Administradores de portazgos darán á los conductores un recibo de las sumas que hayan cobrado por el paso de estos objetos. En estos recibos se expresarán las circunstancias del vehículo donde se haga el transporte, y la clase de objetos que se conducen. La carga de los vehículos destinados al transporte de efectos de ferro-carriles deberá formarse exclusivamente de éstos.

Art. 20. La empresa presentará los documentos citados, con la relacion de los efectos introducidos, á los Inspectores del Gobierno, que, previo el reconocimiento del material y su recepcion como útil y apropiado al camino, y conforme con la relacion aprobada, certificará la suma á que tenga derecho la empresa por este concepto, pasando la certificacion con todos los demas documentos al Gobierno. Los derechos de faros se calcularán por el número de toneladas de peso del material y objetos introducidos, con arreglo á la bandera del buque en que se haya verificado el transporte.

El Gobierno mandará abonar las cantidades á que asciendan las certificaciones hasta completar la fijada en la ley de concesion.

Art. 21. Con dos meses de anticipacion por lo menos, presentará la empresa á la inspeccion facultativa, para que ésta con su informe lo remita al Gobierno, la relacion de los efectos que necesite introducir para la explotacion en el año siguiente.

Aprobada por el Gobierno esta relacion y la suma á que asciendan los derechos, se observarán para los abonos las mismas reglas del artículo anterior.

Art. 22. El Gobierno determinará las bases con arreglo á las cuales deberá ejercerse la inspeccion en lo que se refiere á su organizacion y atribuciones, adoptando ademas en cada concesion las disposiciones que crea convenientes según las circunstancias.

Artículo transitorio. Las empresas actuales de ferro-carriles en construccion ó en explotacion remitirán al Gobierno, en el plazo de tres meses conta-

dos desde la publicacion de este reglamento, las relaciones de efectos que necesiten introducir ya para concluir el camino, ya para la explotacion en el año 1856, observándose desde luego las reglas establecidas en los artículos anteriores para la introduccion.

Madrid 15 de febrero de 1856.—Aprobado por S. M.—Luxán.

Pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para la concesion de los ferro-carriles de servicio general.

Art. 1.º La empresa se obliga á ejecutar en el término de.... años, contados desde la fecha de la concesion definitiva, á su costa y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un camino de hierro desde X á N, de modo que pueda hacerse la explotacion en todas sus partes al espirar el término fijado.

Art. 2.º Al aceptar la empresa este pliego de condiciones, se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos en que estriba; que se confirma en la realidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes sin reclamar nuevas gracias ó concesiones por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse en la realizacion de la obra.

Art. 3.º El camino partirá de....., pasará por..... (aquí se fijarán los puntos principales por donde el camino deba pasar, la manera con que se vencerán los pasos mas notables, etc.)

Art. 4.º Se establecerán estaciones (aquí los puntos en donde se han de establecer). Cuando la empresa quiera establecer otras estaciones, no podrá verificarlo sin la autorizacion del Gobierno.

Art. 5.º (Aquí se expresará si el camino ha de ser de una ó de dos vias en todo ó en parte.)

Art. 6.º Cuando el camino se explote con una sola via, se establecerán recodos ó apartaderos, cuya longitud, no comprendida la union, será por lo menos de 300 metros, y la distancia de uno á otro no excederá de 12,000 metros.

Art. 7.º Con la anticipacion conveniente, antes de emprender la construccion de cada trozo del camino, deberá presentar la empresa al Gobierno los planos en la escala de.... del trazado definitivo del ferro-carril. En estos planos se marcarán la posicion y trazado de las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y extension de los terrenos que se ocupen, con la designacion de sus dueños ó poseedores. Acompañarán á este plano un perfil longitudinal por el eje del camino, los perfiles trasversales, el estado de las pendientes y el de las curvas, su radio y amplitud, la descripcion, planos y presupuestos de las obras, y un dibujo del sistema de via que se trate de adoptar.

Art. 8.º Aprobados estos documentos por el Gobierno, sacará la empresa dos copias á su costa, que se autorizarán por la Direccion de Obras públicas. Una se entregará á la empresa y otra á la Inspeccion facultativa.

Art. 9.º La empresa no podrá hacer modificacion alguna al proyecto aprobado sin autorizacion de la Inspeccion del Gobierno.

Art. 10. Los pasos del ferro-carril al atravesar las carreteras generales, provinciales y vecinales podrán ser á nivel excepto en los casos que el Gobierno determine. En los pasos á nivel las barras-carriles se establecerán de 0, m02 á 0, m03 mas bajas que el firme de las carreteras, y será obligacion de la empresa poner barreras que se abran hácia la parte exterior del ferro-carril, y un guarda destinado á este servicio, con las demas prevenciones que se juzguen convenientes para la seguridad del tránsito.

Art. 11. Los perfiles de explanacion

y obras de fabrica tendrán las dimensiones siguientes, según los casos:

Para Para
dos una
vias. via.

Terraplenes.—Distancia entre las aristas superiores.

Distancia entre las aristas de la parte inferior del balasto.

Desmontes.—Distancia entre las aristas de las cunetas.

El balasto tendrá las mismas dimensiones que en los terraplenes.

Túneles.—Anchura de la seccion de medida en el plano que pasa por las caras superiores de las barras-carriles.

Altura de la seccion sobre el eje de cada una de las vias, medida sobre el mismo plano.

Obras de fabrica.—Anchura entre los perfiles de los puentes, viaductos, etc.

Art. 12. Cuando el ferro-carril deba pasar por encima de una carretera general, provincial ó vecinal, la luz de los puentes que se construyan con este objeto será igual al ancho del firme de la carretera. La altura del intrados de la clave de los puentes de fabrica, ó de la parte inferior de los cerchones en los de madera y hierro, será por lo menos de cinco metros.

Art. 13. Siempre que el ferro-carril deba pasar por debajo de una carretera, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyan al efecto será igual al ancho del firme de la carretera. La luz de estos puentes será la que correspondá á los perfiles del artículo 6.º según sea el ferro-carril de una ó de dos vias, y la altura mínima desde el plano que pasa por la cara superior de los carriles hasta el intrados, sobre el centro de cada via, será por lo menos de 3 metros y 30 centímetros.

Art. 14. Cuando el camino de hierro deba inutilizar algun trozo de carretera construida, y sea necesario variar el trazado de ésta, será de cuenta de la empresa la construccion de las nuevas porciones. La anchura de éstas será lo correspondiente á la clase de carretera, y sus pendientes no podrán pasar de tres á cinco centímetros por metro si fuese general ó provincial, ni de cinco á siete centímetros por metro si fuese vecinal. El Gobierno sin embargo podrá alterar la cláusula precedente en algunos casos especiales.

Art. 15. En los subterráneos, cuya seccion se sujetará á las condiciones que se expresan en el art. 6.º, la empresa hará todas las obras que sean necesarias para precaver ó contener los derrumbamientos y filtraciones.

Los pozos precisos para la ventilacion y construccion de los subterráneos no podrán abrirse en los caminos públicos, y en los que con este objeto abra la empresa en otros parajes deberá establecer brocales de fabrica de dos metros de altura.

Art. 16. En los puntos de encuentro del ferro-carril con las comunicaciones públicas y particulares, ó en sus inmediaciones, la empresa construirá á su costa los puentes, trozos de carretera ó las demas obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulacion. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones, y su duracion no podrá pasar de un término que fijará el Gobierno.

Art. 17. Es obligacion de la empresa restablecer y asegurar á su costa el curso de las aguas que se suspenda ó modifique por trabajos que de ella dependan.

Art. 18. Los trabajos de consolidacion que haya que ejecutar en el interior

de una mina en razon de la travesia de un ferro-carril, y todos los perjuicios que se irroguen á los mineros, serán de cuenta de la empresa del ferro-carril.

Art. 19. Establecerá la empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotacion. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la empresa á facilitar el local conveniente en sus estaciones para dicho servicio. La custodia, conservacion y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones que establezca el Gobierno será de cuenta de la empresa.

Art. 20. 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 empezar la explotacion.

Art. 21. Concluidos todos los trabajos, la empresa hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plan detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias. Formará tambien un estado descriptivo de los puentes y demas obras de fabrica que se hayan construido. La empresa formará á sus expensas y depositará en la Direccion general de Obras públicas un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento; del plano y del estado de las obras.

Art. 22. La empresa está obligada á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulacion sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparacion y conservacion, asi ordinarios como extraordinarios.

Art. 23. El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados como los caminos del Estado: por consiguiente los guardas y demas empleados que nombre la empresa podrán usar las mismas armas, y gozar las prerogativas que disfrutaban los del Gobierno, ademas de los distintivos que aquella les señale.

Art. 24. Serán de la eleccion de los empresarios los medios de ejecucion, y los agentes y demas empleados en la construccion, conservacion y administracion del ferro-carril.

Art. 25. La empresa explotará el ferro-carril durante los años determinados por la ley de concesion, con arreglo á la tarifa que en ella se fije.

Art. 26. La empresa formará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administracion y explotacion del ferro-carril, sujetándolos á la aprobacion del Gobierno.

Art. 27. La empresa no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras empresas que transporten viajeros por tierra ó por agua, bajo cualquier forma ó denominacion que sea, como no se estiendan á todas las empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos. Los reglamentos que se hagan, en conformidad de lo que se establece en el artículo anterior, prescribirán todas las medidas necesarias para asegurar la mas completa igualdad entre las diversas empresas de transportes en sus relaciones con el camino de hierro.

Art. 28. Las cartas y pliegos, así como sus conductores ó agentes necesarios al servicio del correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la empresa en toda la extension de la linea.

Para este objeto la empresa reservará en cada convoy de viajeros ó mercaderias una seccion especial de carruajes. La forma y dimensiones de esta seccion serán determinadas por la Direccion de Correos.

Art. 29. Ademas podrá haber todos

los días, a la ida y a la vuelta de los convoyes ordinarios, uno ó mas convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea, ó solamente una parte de ella, y cuyas horas la salida de día ó de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el ministro de la Gobernación, oída la empresa. Esta podrá conducir en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros y mercancías. Para cambiar las horas de salida, deberá el Gobierno avisar á la empresa con 15 días de anticipación. La Dirección de Correos hará construir á sus expensas los carruajes propios para el transporte de las cartas por convoyes especiales. La renovación y reparación de estos carruajes serán de cuenta de dicha Dirección; pero deberán guardarse y conservarse por la empresa en sus cocheras, siendo de cargo de esta todas las maniobras y gastos que exijan por los viajes. Estos carruajes no conducirán mas que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla.

Art. 30. Fuera de las horas ordinarias de salida, el Gobierno podrá pedir también para el transporte excepcional de pliegos ú órdenes urgentes, y salva la observancia de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la empresa deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnización, que se fijará convencionalmente ó por peritos.

Art. 31. El Gobierno, por causa de utilidad pública debidamente justificada, podrá adquirir el ferro-carril.

Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará á la empresa en cada uno de los años que falten para espirar la concesión.

Si este término fuese mayor de.... por 100, se fijará la anualidad como si fuere el.... por 100; si es menor y la empresa cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos; pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Art. 32. Cualquier ejecución ó autorización ulterior de caminos, canal, ferro-carril, trabajos de navegación ú otros en la comarca donde esté situado el camino de hierro que sea objeto de la concesión, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á indemnización alguna por parte de la empresa.

Art. 33. La empresa no podrá oponerse á que su ferro-carril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferro-carriles que se abriesen con autorización del Gobierno, salva la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.

Art. 34. Las empresas á quienes el Gobierno concediese la facultad de que habla el artículo anterior, podrán hacer circular sus carruajes, wagones, máquinas, trenes etc. sobre una parte ó el total del ferro-carril objeto de la presente concesión, pagando los premios anotados en la tarifa, y cumpliendo exactamente los reglamentos de policía que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino. Esta facultad será recíproca, y por lo tanto los empresarios la podrán ejercer en los ferro-carriles que se abran con ramales ó prolongación del que han de ejecutar.

Ademas, las citadas empresas y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros, etc. en todos los descansos, paradas, estaciones, almacenes, etc. que se establecieron, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferro-carriles que fueren su prolongación; podrán también dichas empresas proveerse de agua

y de carbon, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la empresa concesionaria, ó establecer pozos y depósitos donde los convenga.

Art. 35. En el caso que las empresas de los ramales ó prolongaciones no quisieren usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte de los puntos extremos de varias líneas. Si tal sucediese, el Gobierno dispondrá lo conveniente para restablecer el servicio.

Art. 36. La empresa que por causas imprevistas se encuentre en la necesidad de servirse del material perteneciente á otras, pagará una indemnización correspondiente al uso y deterioro de este material. En el caso que las empresas no se pongan de acuerdo sobre la indemnización ó sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno proveerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

Art. 37. Al espirar el término de la concesión, ó en los demas casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará á la empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y plano estadístico mencionado en el art. 22, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

La empresa tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y de descarga, establecimiento de los puntos de partida y arribo, casas de guardias y vigilantes y oficinas de percepción: tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio.

El material de explotación será por lo menos el que como mínimo se fije en las condiciones particulares de la concesión.

En los.... años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino, y de emplearlos en conservarles en buen estado con sus dependencias, si la empresa no tratase de llenar completamente esta obligación.

Art. 38. Ademas de estas condiciones, se obliga la empresa á observar todas las marcadas en la ley general de ferro-carriles, ley de policía, reglamentos de policía de la explotación y demas disposiciones vigentes, y que en lo sucesivo se dictaren como regla general para esta clase de empresas.

Art. 39. Para el cumplimiento de las obligaciones de la empresa, estará sujeta á la inspección que el Gobierno determine.

Art. 40. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de las inspecciones, reconocimiento y cualquiera otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferro-carril, la empresa depositará anualmente en..... á disposición del Gobierno una cantidad que no podrá exceder á la que señale como máximo en el pliego particular de condiciones de cada línea.

Art. 41. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en..... Si se faltase por la empresa á cualquiera de estas disposiciones, ó su representante se hallase ausente de....., será válida toda notificación hecha á la empresa concesionaria, con tal que se deposite en la Secretaría del Gobierno político de.....

Art. 42. Las contestaciones que puedan ocurrir entre la empresa y el Gobier-

no acerca de la ejecución ó interpretación de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y Tribunales designados ó que en adelante conozcan en los asuntos contenciosos de las obras públicas á cargo del Estado.

TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE.....

	PRECIOS.		
	De pasaje.	de transporte.	TOTAL.
VIAJEROS.			
<i>Por cabeza y kilómetro.</i>			
Carruajes de primera clase.			
Idem de segunda.			
Idem de tercera.			
GANADOS.			
<i>Por tonelada y kilómetro.</i>			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas animales de tiro.			
Terneros y cerdos.			
Corderos, ovejas y cabras.			
PESCADO.			
Ostras, y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.			
MERCADERIAS.			
<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.			
<i>Segunda clase.</i> —Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palastro, plomo en galápagos.			
<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.			
OBJETOS DIVERSOS.			
Wagon, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy.			
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 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 produciría la máquina con su tender.			
<i>Por pieza y kilómetro.</i>			
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 excederá en.			
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.			

(Se concluirá.)

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL de Iviza.

Hallándose vacante la plaza de secretario de este Ayuntamiento dotada con 5.000 reales anuales, se anuncia al público para que los aspirantes durante el término de un mes á contar desde su insercion en el *Boletín oficial* de la provincia puedan presentar al presidente de esta Municipalidad sus solicitudes acompañadas de los documentos que estimen convenientes. Iviza 12 de marzo de 1857. —El Presidente, Ignacio de Arabi antes Llobet.—P. A. del Ayuntamiento Juan Gotarredona Srio. interino.

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA del partido de la ciudad de Palma.

D. Andres Leon Martin, Juez de primera instancia del partido de Palma de Mallorca.

Por el presente cito, llamo y emplazo á Rosa Fornés, hermana de Pablo Fornés natural de la villa de Söller de esta isla para que dentro el término de treinta dias á contar desde la publicacion de este edicto se presente en este Juzgado de primera instancia de Hacienda por sí ó por medio de apoderado á nombrar peritos para proceder á la division de los bienes que posee por indiviso con su citado hermano Pablo en la expresada villa de Söller pues que pasado dicho término si no lo ha verificado se nombrarán de oficio porque así lo tengo mandado en las diligencias que se siguen para el cumplimiento de la sentencia ejecutoria recaída en cierta causa formada contra el antedicho Pablo Fornés sobre defraudacion. Palma treinta y uno de marzo de mil ochocientos cincuenta y siete.—Andres Leon Martin.—P. S. M.—Miguel Villalonga escribano.

Por el presente cito, llamo y emplazo á Julian Ferrer conocido por el Catalan comisionado que fué de apremio para la cobranza de contribuciones de esta provincia á fin de que dentro el término de nueve dias comparezca en las Cárcelas nacionales de esta Ciudad á rendir su indagatoria, y defenderse de los cargos que contra él resultan en la causa criminal que estoy instruyendo sobre el delito de estafas; que si lo hiciere se le oirá en justicia y de lo contrario se proseguirá en su ausencia y rebeldía, entendiéndose los traslados y notificaciones, en los estrados del Juzgado. Y para que no pueda alegar ignorancia mando fijar el presente en los lugares acostumbrados de esta Ciudad, *Boletín oficial* de la provincia y *Gaceta del Gobierno*. Dado en Palma á cuatro de abril de mil ochocientos cincuenta y siete.—Andres Leon Martin.—P. S. M.—Pedro Antonio Tomás.

Don Jacinto de Alcover, juez de primera instancia del partido de Inca provincia de las Baleares.

Por la presente de orden de don Jacinto de Alcover, Juez de primera instancia de este partido, se emplaza á Andres Pascual de la vecindad de Binisalem, cuyo domicilio en la actualidad se ignora, para que dentro el término de seis dias, improrrogables comparezca en su Juzgado por la es- cribania del infrascrito á contestar la de-

manda que le han promovido en el mismo, Nicolás, Juan, Magdalena y Juana Ana Pascual sus hermanos, sobre declararles pobres para poderle reclamar despues en juicio sus correspondientes derechos de legitima. Inca veinte y ocho marzo de 1857.—V.º B.º Jacinto de Alcover.—Bernardo Roca, escribano.

Parte no oficial.

Ciencias, artes é industria.

Sumario.—Lengua universal marítima.—Caravana científico—comercial al centro de África.—Mejoras del ingeniero Caminals.—La cavadora de Barrat.—El cobre y el cuanto.—Coke de antracitas.—Cartilla del Maquinista.—Periódico científico.

I.

Desde la dispersion de la torre de Babel hasta el dia, son innumerables los que se ocuparon de la conveniencia y de las ventajas de una lengua universal. Todos se han afanado por probar lo que no necesita demostracion. ¿Quién no comprende sin trabajo lo provechoso y lo cómodo de entenderse con todos los hombres de la tierra, de viajar por toda su redondez sin echar de ver que se ha salido de casa?

La utilidad está bien patente, mas no así los medios de realizarla. Como en casi todos los proyectos humanos, se toca al querer resolver este problema la gran verdad que encierra el adagio antiguo: «del dicho al hecho vá grande trecho.» Así es que no pudiendo avenirse ningun pueblo á conceder á otro la primacia en cuanto al lenguaje, y siendo por otra parte cosa no muy hacendera el inventar un idioma universal aceptable para todas las pronunciaciones, se ha recurrido inútilmente en todos tiempos á un idioma mimico, cuando la casualidad ha puesto frente á frente á un español y un frances, á un ingles y un chino.

Semejante modo de comunicarse ideas, deseos ó sentimientos, está no obstante expuesto á muy entretenidos errores, y los ingleses conservan la memoria de chistosos *quid-pro-quo* sucedidos en tiempos de Carlos II. con un embajador español grande defensor y propagador de una lengua pantomimica universal.

A pesar de todo, la tendencia á la unidad es cada dia mas irresistible y las distancias se estrechan sin descanso. La aritmética, la música son lenguajes escritos universales; ya presentimos que llegará á serlo el sistema métrico de pesas y medidas, y hoy tenemos que anunciar otro gran paso dado en camino tan beneficioso.

Quince naciones marítimas, entre ellas la Inglaterra, la Holanda, la Cerdeña, la Rusia, la Prusia, la Grecia, la Bélgica, y las repúblicas españolas de América, han adoptado el código de señales, inventado por M. Reyolds de Chauvancy, establecido en la marina de guerra francesa, y hecho obligatorio para la mercante el 26 de junio de 1855. El código se ha traducido ya á varios idiomas, y su sencillez es tal que hasta las lanchas de cabotaje podrán entenderse perfectamente con cualesquiera embarcaciones y con los habitantes de las costas, sean del pais que fuesen. Una bandera de un color cualquiera, una tira de tela á guisa de gallardete, y un objeto opaco como un

sombrero, un bulto ó una cesta, bastan para que se entiendan perfectamente todos los marinos del globo que posean esta lengua poliglota.

¿Hemos hecho nosotros algo para participar de sus ventajas? Lo ignoramos.

II.

Por la misma razon que seremos los últimos en adoptar un lenguaje indicado ya en 1690 por el embajador español en Inglaterra, nos insultan hoy impunemente los moros del Riff, mientras los franceses preparan una caravana científica y comercial para penetrar hasta lo interior del Africa sobre aquel mismo terreno conquistado hace tres siglos á fuerza de sangre y de tesoros españoles.

La idea ha nacido de M. Duvernois, redactor de *La Colonizacion* periódico de Argel, y lo mejor que podemos hacer para explicar su objeto, es citar sus propias frases.

«Todo el mundo, dice, tiene interés en el éxito de la empresa. El mercader, para el cual conocer el Africa central equivale á un movimiento de 60 á 80.000.000 de francos anuales; el industrial, que sin cesar se encuentra con los artefactos británicos y que allí se verá solo; la industria argelina para dar salida á los productos rechazados por la metrópoli; el sábio que resolverá el enigma africano y podrá descubrir los misterios de una region desconocida. Y si dejando aparte toda consideracion personal, nos colocamos en el punto de vista civilizador, ¿qué horizontes tan inmensos no se tienden ante nuestra vista!»

Mucho interes ha de inspirar semejante expedicion, pero nadie deberia tenerle mayor que España para la cual pueden resultar las mas importantes consecuencias; y supuesto que uno de sus principales caracteres es el científico, ¿hasta que punto convendria que nuestra juventud científica tomara parte en ella?

III.

Siempre que vemos citado un hombre español en cualquiera de los ramos del saber humano, no podemos reprimir un movimiento de satisfaccion; y no porque nos domine un necio amor propio nacional, sino porque en ello vemos un síntoma infalible de salvacion para nuestra patria. Por esto hemos visto con gusto el nombre de un ingeniero español. Caminals, citado como autor de varias modificaciones en el material de los caminos de hierro. No conocemos todavia las mejoras á que se refieren los privilegios tomados por el Sr. Caminals; pero cualesquiera que ellas sean ofrecen una prueba mas de que adelantamos por el buen camino, y esto nos halaga sobremanera.

La cavadora de los señores Barrat sigue ocupando la atencion de cuantos se dedican á la agricultura, y cada ensayo nuevo que se hace con esta máquina confirma la opinion emitida por las comisiones que la han examinado. Esperamos tener los pormenores de las primeras operaciones de la «Compañía general de trabajos agrícolas por medio del vapor,» para presentar algunas observaciones relativas á nuestro pais sobre tan interesante asunto.

IV.

Dos hechos importantísimos para la industria minera han tenido lugar.

Es el primero, que la compañía minera de Irlanda, confiándose á las teorías y consejos de M. Hoskins, en la misma de Kilkoe, cerca de Ballydenob ha encontrado el mineral de cobre despues de haber atravesado 35 brazos de cuarzo. Si el hecho es cierto, como lo asegura el *Mining Journal*, basta indicarle para comprender toda su trascendencia.

El segundo se refiere á la fabricacion del cobre con sus carbones secos y con antracitas. Cuando supimos que Mr. Tar-

dieu habia sacado un privilegio, y que su invencion ocupaba vivamente la atencion pública en Francia, estábamos muy lejos de pensar que se redujera á lo que nosotros mismos habiamos hecho hace mas de cinco años y que no hace muchos meses tuvimos ocasion de indicar á nuestro amigo el ingeniero don José Ruiz y Leon para aplicarlo á algunos de los carbones de Espiel, en la provincia de Córdoba. En efecto, el nuevo sistema de fabricacion no es otra cosa que mezclar convenientemente una quinta parte de hulla grasa con cuatro quintas de antracita ó carbon seco, reduciendo la mezcla á cobre en hornos casi iguales á los conocidos y usados en todos los distritos carboníferos.

Esta idea, á la cual nosotros no podemos dar valor en un pais como el nuestro, hará probablemente la fortuna y la reputacion de otro en Francia. Tan cierto es que cada mejora necesita circunstancias determinadas, y que el tiempo y el lugar son elementos indispensables para el buen éxito de un pensamiento.

V.

El anuncio de una obrita muy necesaria nos indujo á comprar *La cartilla del maquinista conductor de locomotoras*, y la leimos con tanto afan cuanto que tenemos hechos algunos trabajos sobre el mismo asunto.

Se conoce que las locomotoras, su cuidado y su manejo, no son cosas nuevas y desconocidas para el Sr. Muñoz Murillo. El cuadernito que acaba de publicar no encierra por fortuna ninguno de los detalles que tan frecuentes son en tiempos de arreglos y traducciones como los que alcanzamos; pero sentimos decir que su trabajo no nos satisface. Ademas de adolecer con algunos vocablos de lo que en nuestra penúltima revista deplorábamos, se nos figura que es trivial para los que saben manejar una locomotora, callando mucho cuanto debe decirse á los neófitos del arte.

Es digno de aprecio, sin embargo, este primer ensayo del señor Muñoz, siquiera porque en nuestro sentir se hace un singularísimo servicio, generalizando y vulgarizando los conocimientos en obritas de exiguas proporciones y que por lo tanto se hallan al alcance del pueblo.

Otra sorpresa agradable creíamos recibir al leer el título de un periódico nuevo-científico y literario; pero desgraciadamente los tres primeros números de *El pensamiento* están muy lejos de lo que el menos exigente se pudiera prometer. Dejamos á los hombres de letras que califiquen el mérito literario de composiciones como la titulada *Vicisitudes de una casaca*: por lo que á nosotros hace, todavia no hemos visto en las columnas de la reciente publicacion cosa alguna que manifieste el menor átomo de ciencia, ni mucho menos.

Nos debe causar rubor que una nacion como la nuestra no cuente un solo periódico científico que de tal merezca el nombre.

Meliton Martin.

PALMA.

IMPRENTA MALLORQUINA,

á cargo de

JAIME LUIS RAMONELI.

Pórtico de Santo Domingo, número 58.