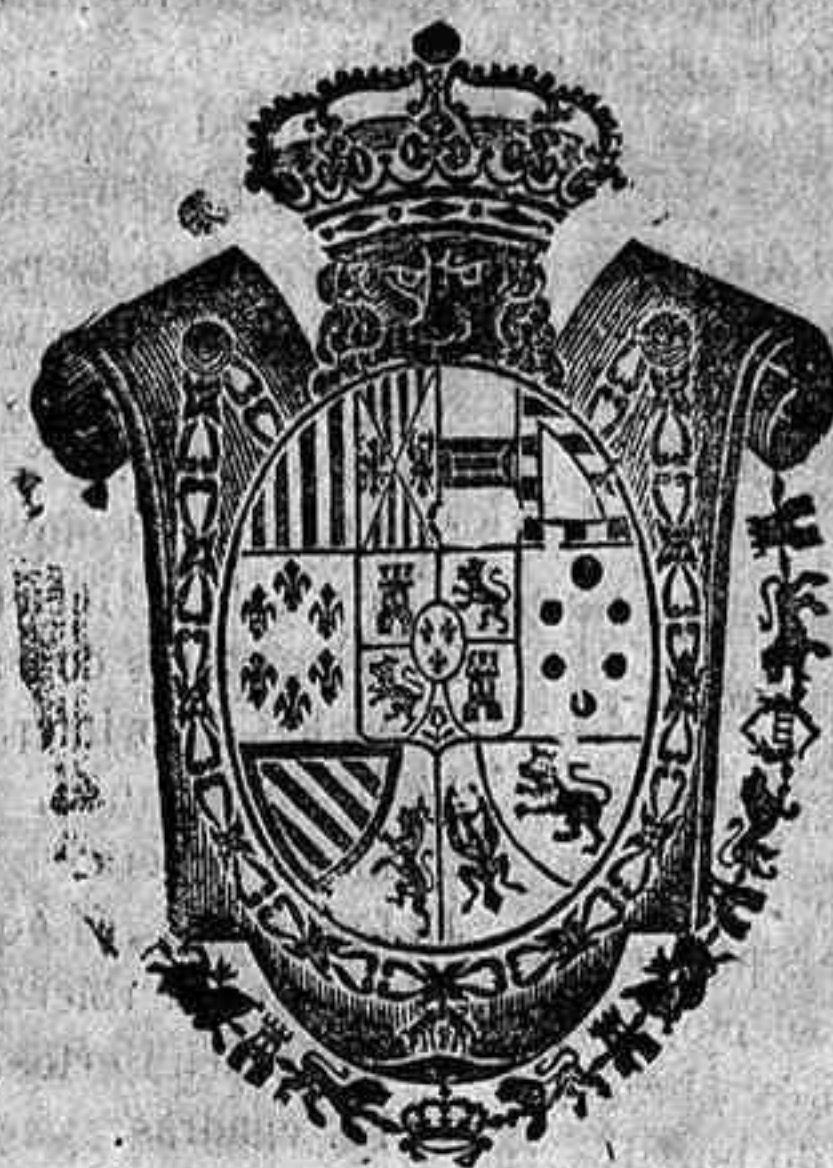


BOLETIN



OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE OVIEDO.

PUNTOS DE SUSCRICION.

En la imprenta de D. Domingo Gonzalez Solis, calle de San José, número 2.

SALE

Lunes, Miércoles, Viernes y Sábados.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Oviedo. Por un mes, 6 rs.; por tres, 16; por seis, 36.
Fuera de Oviedo. Por un mes, 8 rs.; por tres, 22; por seis, 42.

PRESIDENCIA

DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la Reina nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan sin novedad en su importante salud.

GOBIERNO

DE LA PROVINCIA DE OVIEDO.

Gobierno militar de la provincia de Oviedo.

El Excmo. señor Capitan general de este Distrito, me dice con fecha 9 del corriente, lo que copio.

«Excmo. señor el Excmo. señor Ministro de la Guerra, en 8 del actual me dice lo que sigue. Excmo. señor; la Reina (q. D. g.) se ha servido mandar que hasta nueva disposicion no se cursen instancias en solicitud de Real licencia para asuntos propios y así mismo que todos los Jefes y oficiales de las diferentes armas é institutos que se hallen disfrutando de dicho permiso en la Peninsula é Islas adyacentes por el concepto expresado, se incorporen á sus Regimientos ó destinos, verificándolo precisamente para la revista administrativa del próximo mes de Setiembre. Su Majestad verá al propio tiempo con agrado que aun los que se encuentran en uso de Real licencia por motivos de salud anticipen todo lo posible su reincorporacion.

De Real óden lo digo á V. E. para su conocimiento y fines consiguientes. Lo trascibo á V. E. para su noticia y á fin de que por su parte proceda á dar el mas exacto cumplimiento á lo que se previene en la preinserta Real disposicion, haciendo que todos los que se encuentran en el caso expresado, se incorporen en sus destinos para la época que queda prefijada.

Lo que se publica por medio de este periódico oficial, á fin de que los señores Alcaldes se sirvan hacerlo saber, sin la menor dilacion á los señores Gefes

y oficiales del Ejército que se hallen en sus respectivos concejos y comprendidos en la preinserta Real disposicion, dando parte á este gobierno militar de haberlo así verificado, espresando el cuerpo á que pertenece el oficial ú oficiales á quienes lo hagan entender.

Oviedo 17 de Agosto de 1864.—
El Brigadier Gobernador Militar, M. grovejo.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ferro-carriles.

Ilmo. Sr.: S. M. la REINA (Q. D. G) se ha dignado disponer que se anuncie la subasta para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon con arreglo al presupuesto reformado en virtud del art. 2.º de la ley de 15 de Junio último y aprobado por Real orden de fecha de hoy, y con sujecion al proyecto, pliego de condiciones particulares, tarifa de precios máximos de peaje y transporte, y relacion del material libre de derechos necesario para la construccion y establecimiento de esta línea, anteriormente adoptados para ella; haciéndose en el anuncio y condiciones la prevencion acordada respecto del abono á la empresa concesionaria de los derechos correspondientes al material y efectos necesarios para la explotacion del camino en los 10 años siguientes al dia de su apertura.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. San Ildefonso 31 de Julio de 1864.—Ulloa.

Sr. Director general de Obras públicas.
Subasta para la concesion del ferro carril de Leon á Gijon.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de 31 de Julio próximo pasado, la Direccion general ha señalado el dia 10 de Noviembre de 1864, 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 para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon, cuya longitud es de 194 kilómetros 588 metros.

En cumplimiento de lo prescrito en el párrafo último del artículo 18 de la ley de Presupuestos de 25 de Junio de 1864 sobre el modo de hacer efectiva la exencion concedida por el art. 20, caso 5.º de la general de ferro carriles de 3 de Junio de 1835, y con arreglo á las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará á la empresa concesionaria como subvencion adicional 24.068.381,55 reales, á que ascienden los derechos de

Arancel y los de Faros y Puertos correspondientes al material, que segun la relacion aprobada puede importarse del extranjero para la construccion y establecimiento de este ferro-carril, pagando la empresa á su introduccion los respectivos derechos.

Se abonará además á ésta el tanto de subvencion adicional á que asciendan los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos que hubiere de satisfacer el material necesario para la explotacion del ferro-carril en los 10 primeros años. Este tanto de subvencion adicional será regulado en su dia, con sujecion á la base de año y kilómetro, ó al tipo alzado que para las concesiones ya hechas se establezca en la ley que ha de promulgarse sobre el particular, conforme al párrafo segundo del art. 18 de la citada de 25 de Junio último.

En la misma forma se regulará tambien lo que ha de abonarse á la empresa por la exencion de derechos de portazgos, pontazgos y barcajes correspondientes, tanto al material de construccion y establecimiento del camino, como al necesario para su explotacion en los 10 primeros años.

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 garantia de ella en la Caja general de Depósitos la cantidad de 3.879.126,10 reales 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 lo tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior inmediato al de la subasta.

La licitacion versará sobre la reduccion de los 195.120.042,83 reales en metálico, ó su equivalente en *Obligaciones del Estado por ferro-carriles*, á que asciende la subvencion directa que por las leyes de 5 de Junio de 1859 y 15 de Junio de 1864 corresponde al ferro-carril de Leon á Gijon, para todo el cual únicamente se admitirán proposiciones, y no para ninguna parte ó seccion de él.

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 la forma prescrita en la instruccion citada de 18 de Marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 80.000 reales, y las demás á voluntad de los licitadores, con al que no baje de 1.000 reales cada puja.

Solo en el caso de renunciar totalmente la subvencion directa podrán los licitadores proponer rebaja en el número de años

que ha de durar la concesion; pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó mas años completos.

Madrid 10 de Agosto de 1864.—Saavedra Meneses

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 para la adjudicacion en pública subasta de la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon, que tiene asignada una subvencion directa de 195.120.042,83 reales en metálico, ó su equivalente en *Obligaciones del Estado por ferro-carriles*, se obliga á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion al anuncio, leyes y disposiciones referidas, dándole el Estado, como subvencion directa por toda la línea, la cantidad de... (Aqui la proposicion que se haga, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente el importe de la subvencion directa fijado en este anuncio), ó se obliga á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion al anuncio, leyes y disposiciones referidas, renunciando la subvencion directa ofrecida, y reduciendo el número de años de la concesion á... (Aqui se expresará en años completos la duracion de la concesion, reduciendo lisa y llanamente los 99 por que se anuncia.)

LEYES RELATIVAS A LA CONCESION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Ley de 21 de Abril de 1858.

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 empalmando 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 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 artículo 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:

- 1.º De Palencia á Leon.
- 2.º De Leon á Ponferrada.
- 3.º De Ponferrada á Quiroga.

da sivo

4.º De Quiroga á Lugo.
5.º De Lugo á la Coruña.

Art. 4.º Se procederá desde luego á publicar la subasta del camino para la adjudicación 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 bifurcación y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicación de la línea con arreglo á lo dispuesto en el artículo 10 de la ley general de ferro-carriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan más 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 construcción de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvención directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:

- Primera sección. 180.000 rs. por kilóm.
- Segunda sección. 357.000
- Tercera sección. 404.000
- Cuarta sección. 410.000
- Quinta sección. 360.000

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvención con que el Estado deba también auxiliar la construcción de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los respectivos 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 explotación de cada trozo; la segunda después 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 correspondá 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 contribuciones.

13. El Gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de ella, estableciendo los plazos en que principiarse la construcción de cada sección, y el progreso sucesivo que han de tener cada año.

Ley de 5 de Junio de 1859 modificando el artículo 6.º de la precedente.

Artículo único. El Estado auxiliará la construcción de estas líneas con una subvención directa y en metálico, ó su equivalente en obligaciones de ferro-carriles, proporcional al presupuesto de ellas en la misma razón que tiene con el suyo respectivo la concedida para la línea de Ciudad-Real á Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1859.

Ley de 13 de Junio de 1864.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo á la legislación vigente, la concesión de las secciones del ferro carril de Ponferrada á la Coruña después de reformados por el mismo los presupuestos de dichas secciones en lo relativo á las explanaciones y obras de fábrica de toda especie, tomando por tipo los precios adoptados para el ferro carril de Orense á Vigo. La diferencia que pudiera resultar en el importe de la subvención concedida por la ley de 5 de Junio de 1859, haciendo su aplicación al presupuesto reformado, no podrá exceder en ningún caso de la cuarta parte de su valor actual.

Art. 2.º Se autoriza igualmente al Gobierno para rectificar los presupuestos de las secciones de Leon á Gijón y la del ferro-carril de Orense, no subastada todavía, hasta colocarlas en condiciones favorables para la licitación, y acordar esta cuando lo estime conveniente.

Pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijón.

1.º La empresa se obliga á ejecutar á su costa y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que, partiendo de la línea de Palencia á la Coruña, en Leon, vaya á terminar en el puerto de Gijón.

2.º Este camino arrancará de Leon, y se dirigirá por la Pola de Gordon, Santibañez, Moreda y Oviedo á Gijón. La empresa podrá establecer ramales á los muelles y embarcaderos del puerto ó rada de Gijón.

3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden, de 13 de Diciembre de 1861. Este proyecto podrá sin embargo, modificarse con aprobacion del Gobierno.

4.º En el término de 15 dias, contados desde el de la adjudicación, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 19.395.630,39 reales en metálico ó efectos de la Duda pública al precio que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

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 tenerle enteramente concluido y dispuesto para la explotación á los seis años contados desde la misma fecha.

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

7.º La explanación y obras de fábrica se construirán para una sola vía con los apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explotación y obras de fábrica serán los fijados en el mismo.

8.º Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuación y de la clase que se indican, á saber:

Dos de primera clase en Leon y Gijón; una de segunda en Oviedo; nueve de tercera en Santibañez, Pola de Gordon, Vega, Santibañez y Murias, Moreda, Santullano, Argame, la Pega y Seim; nueve de cuarta, en La Seca, La Robla, Villamabin, Bustongo, Soto de Aller, Sueros, Baiña, Robledo y Poio; y

cinco de quinta, una en el kilómetro 64, y las demás en San Andrés de Parana, Felgueras, Fresnedelles, La Carrera y el kilómetro 115.

No podrán establecerse mas estaciones ó variarse la situación de las indicadas sin autorizacion del Gobierno; pero este se reserva la facultad de obligar á la empresa á situarlas donde sea mas conveniente y aumentar su número.

9.º El material móvil se fija como mínimo para toda la línea en

- 46 locomotoras con tenders.
- 30 coches de primera clase.
- 44 id. de segunda.
- 37 id. de tercera.
- 18 furgones para equipajes.
- 76 wagones cubiertos.
- 475 id. descubiertos.
- 9 id. cuadras.
- 32 trucks
- 70 frenos con casillas para coches.
- 136 id. sin casillas para wagones

Material de repuesto.
10. Las máquinas-locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

11. 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 del número total de asientos del convoy.

12. La empresa deberá establecer y conservar á sus espensas, y constantemente en buen estado durante el tiempo de la concesion, un telegrafo eléctrico para el servicio público con el número de hilos que le exija la Administración, desde uno hasta cuatro inclusive, sin perjuicio de los que coloque además la misma empresa para el servicio especial de la línea.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones, se designará el local que deberá ceder la empresa gratuitamente para el servicio del telegrafo del Gobierno.

13. Asignada á este camino por las leyes de 5 de Junio de 1859 y 15 de Junio de 1864 la subvención de 195.120.042,88 reales, el Gobierno auxiliará á la empresa con la cantidad en metálico, ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles, en que resulte adjudicada la concesion en subasta pública.

14. Para el abono de la subvención se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la línea; y hallada la correspondiente por kilómetro, se dividirá á su vez en tres partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluidas la explanación y obras de fábrica por trozos de cuatro kilómetros seguidos, la segunda al tener sentada en ellos la vía, y la tercera al entregarlos al tráfico.

15. En cumplimiento de lo prescrito en el párrafo último del artículo 18 de la ley de presupuestos de 23 de Junio de 1864 sobre el modo de hacer efectiva la exención concedida por el artículo 20, caso quinto de la general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, y con arreglo á las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará á la empresa concesionaria como subvención adicional 24.068.381,55 reales á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos correspondientes al material que según la relación aprobada puede importarse del extranjero para la construcción y establecimiento de este ferro carril pagando la empresa á su introducción los respectivos derechos.

16. Se abonará además á esta el tanto de subvención adicional á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos que hubiere de satisfacer el material necesario para la explotación del ferro-carril en los diez primeros años. Este tanto

de subvención adicional será regulado en su día con sujecion á la base de año y kilómetro, ó al tipo alzado que para las concesiones ya hechas se establezca en la ley que ha de promulgarse sobre el particular, conforme, al párrafo segundo del artículo 18 de la citada de 25 de Junio último.

17. En la misma forma se regulará también lo que ha de abonarse á la empresa por la exención de derechos de portazgos, pontazgos y barcajes correspondientes, tanto al material de construcción y establecimiento del camino, como al necesario para su explotación en los 10 primeros años.

18. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorización del Gobierno en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino redactada por los Ingenieros inspectores, en que se declare que puede empezarse la explotación.

19. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotación ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocida y aprobada por los Inspectores del Gobierno.

20. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 11 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

21. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, las como la duración de los viajes.

22. 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, los carruajes ó departamentos necesarios para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por la Administración.

23. La concesion de este ferro-carril se otorga 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.

24. 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 ciento del capital en él invertido.

25. En los diez años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino, y emplearlos en conservar lo si la empresa no llenase completamente esta obligacion.

26. Se fija el 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnización á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al artículo 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

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 hallare ausente de Madrid, será válida toda notificación que se haga, depositándola en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

28. Será de cargo de la empresa concesionaria los sueldos de los empleados que nombre el Gobierno para ejercer la inspeccion facultativa ó técnica, y la administrativa y mercantil de esta línea, así como los gastos de reconocimientos y demás que sean necesarios para regularizar su servicio.

29. 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 demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 18 de Diciembre de 1861.—Es copia.—Saavedra Meneses.

Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para el ferrocarril de Leon á Gijón.

POR CABEZA Y KILOMETROS.

	PRECIOS.					
	De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cént.	Rs. vn.	Cént.		Rs. vn.
VIAJEROS.						
Carruajes de primera clase.....	0	36	0	08	0	44
Idem de segunda.....	0	25	0	07	0	32
Idem de tercera.....	0	15	0	05	0	20
GANADOS.						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro.....	0	36	0	08	0	44
Terneros y cerdos.....	0	13	0	05	0	18
Corderos, ovejas, perros y cabras.....	0	07	0	03	0	10

POR TONELADA Y KILOMETRO.

PESCADO.						
Ostras, pescados y carnes frescas con la velocidad de los viajeros.....	1	40	0	50	1	90
MERCADERIAS.						
Primera clase. —Fundiciones moldeadas, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados, en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanisteria, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.....	0	50	0	15	0	65
Segunda clase. —Granos, semillas, harinas, cal, sal, yeso, minerales, coque, leña, tablas, maderas de carpintería, mármoles en bruto, sillería, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palastro y plomo en galápagos.....	0	40	0	15	1	55
Tercera clase. —Carbon de piedra, sillarejos, piedra de cal y yeso, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarra, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.....	0	30	0	15	0	45

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	45	0	20	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 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.						

POR PIEZA Y KILOMETRO.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....	0	60	0	40	1	00
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....	0	75	0	50	1	25
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble.						
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 percepción de los derechos de esta tarifa.

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

2.ª La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de diez en diez kilogramos.

3.ª Las mercaderías que á petición de los que las remesen sean transportadas 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 reducción hecha para todos en general, que dando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior.

La empresa podrá en cualquier tiempo

reducir los precios fijados en esta tarifa pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 días de anticipación al en que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y transporte.

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

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 3.000 kilogramos.

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

La empresa no tendrá obligación de tras-

portar masas indivisibles que pesen mas de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8.000, exceptuándose de esta disposición las locomotoras.

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

8.ª Tampoco se aplicarán los precios fijados en la 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, moneda 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 remesas que pesen juntas mas 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 1,90 reales vellón por kilogramo, sin que pueda bajar de 1,90 reales, cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.ª En virtud de la percepción 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 transportados en el orden de su número de registro.

10. 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 viceversa, sin que por eso la empresa pueda

dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición anterior.

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

12. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares despues de licenciados no pagarán por si y sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por si y sus equipajes.

Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposición, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspección y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, así como tambien los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado.

13. En los precios fijados en esta tarifa están incluidos todos los gastos accesorios.

Por ningun concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominación 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 transportadas por el ferrocarril permanezcan por causa de sus dueños ó consignatarios en las estaciones ó apostaderos más tiempo del necesario para ser conducidos á otros puntos, para cuyo caso propondrá la empresa cada año á la aprobación del Gobierno un reglamento en que se fijen los precios y el servicio de depósito y almacenaje.

Aprobado por Real orden de 13 de Diciembre de 1861.—Es copia.—Saavedra Meneses.

Relacion del material y efectos que podrá importarse del extranjero para la construcción y establecimiento del ferrocarril de Leon á Gijón, con opción á la exención de derechos que prescribe el artículo 20, párrafo quinto de la ley general de 3 de Junio de 1851.

Números.	EFFECTOS.	Peso total que se calcula. Toneladas	Valor de la unidad. Rs. vn.	Total. Rs. vn.
<i>Material para replanteos, estudios, etc.</i>				
9	Teodolitos con sus tripodes.....	0.13	4.000	36.000
8	Niveles de aire con id.....	0.09	2.500	22.500
8	Eclímetros con id.....	0.06	1.200	9.600
19	Brújulas-eclímetros con id.....	0.18	2.000	38.000
80	Cintas de trama metálica.....	0.08	100	8.000
72	Cadenas.....	0.46	160	11.520
72	Miras.....	0.23	250	18.000
13	Pantómetros.....	0.04	200	2.600
9	Transportadores.....	0.02	800	7.200
30	Estuches de dibujo.....	0.02	400	12.000
15	Juegos de cuatro escalas.....		120	1.800
3	Pantógrafos.....	0.02	1.400	4.200
4	Planímetros.....	0.03	3.000	12.000
27	Gruesas de lapiceros.....		160	4.320
62	Cajas de plumas.....	0.01	20	1.240
62	Cortaplumas y raspadores.....		15	930
54	Barras de tinta de China.....	0.01	15	810
9	Cajas de colores.....		80	720
12	Docenas de tacillas.....	0.01	40	480
4	Gruesas de goma para borrar tinta y lapizi.....	0.02	200	800
20	Cajas de chinches.....		30	600
20	Reglas metálicas.....	0.03	250	5.000
54	Rollos de papel cuadriculado.....	0.09	45	2.430
35	Idem de dibujo.....	0.15	60	2.100
35	Piezas de papel-tela.....	0.05	230	8.050
48	Resmas de id. de escribir.....	0.20	80	3.840
45	Juegos de escuadras y plantillas de curvas.....	0.15	100	4.500
126	Libros rayados para campo y oficina.....		50	6.300
Total.....				225.540

PARTE NO OFICIAL.

TRASPORTES MENSAJERIAS

DE

Plácido Lesaca y Compañía.

DE OVIEDO A MADRID

Y SU CARRERA.

Correspondencia con todos los ferrocarriles de España.

Estos carruages salen de Oviedo todas las semanas y admiten pasajeros y cargamento de todas clases para todos puntos de dicha línea y demás capitales de España en que tienen correspondencia los ferrocarriles.

Precio del cargamento de Oviedo a Madrid en pequeña velocidad ocho reales arroba, y a gran velocidad a precios convencionales.

Los cargamentos se recibirán y entregarán a domicilio.

Precios de los asientos a Madrid con tercera clase en el ferrocarril 110 rs. Idem id. en segunda clase en id. 160 reales. Los viajeros a Madrid emplearán en todo el camino noventa horas.

ADMINISTRACIONES.

Oviedo, San Roque núm. 1.º — Leon señor Cobos Caballero, plaza del Carbon. — Valladolid, calle de Santiago, don Braulio A. Lopez. — Madrid, Alcalá núm. 13, administracion de transportes.

Montepio-Universal:

Sociedad de seguros mútuos sobre la vida, aprobada por el Gobierno de S. M., previo informe del Consejo de Estado.

El Montepio Universal, no obstante su reciente creacion, contaba en 14 de julio de 1864.

Pólizas..... 77.725
Capital social..... 382.499.384
Depositado en el Banco... 230.182.300

El número de suscritores y el capital social del Montepio aumenta dia por dia considerablemente.

Pueden hacerse las suscripciones de modo que no se pierda en ningun caso el capital impuesto, ni aun por muerte del sócio ó persona asegurada.

El suscriptor puede liquidar en cualquier tiempo que desee retirar de la sociedad su capital é intereses, aunque el seguro sea por 25 años.

Ninguna compañía de esta clase cobra menos al suscriptor por derechos de administracion; y estos derechos los percibe el Montepio en una forma mas aceptable que lo hacen otras sociedades de esta naturaleza.

El Montepio en sus atinadas combinaciones proporciona a los imponentes beneficios positivos y muy satisfactorios, sin alimentar con juicios exagerados y problemáticos locas esperanzas, que, saliendo en parte fallidas, se pondria en duda la buena fé de quien hiciese alhagadoras promesas, aunque sea con el noble propósito de difundir una institucion tan ventajosa y digna de alabanzas. En estos casos es preferible hacer cálculos moderados, para sorprender despues mas agradablemente a los suscritores, en vista de los resultados que dan las liquidaciones.

Esta sociedad admite cuotas desde 50 reales semestrales para arriba; de modo que no existe persona que á costa de pequeñas economias no tenga en su mano el mejorar la condicion suya y la de su familia con el transcurso del tiempo y habiendo constancia en las imposiciones.

El Montepio está por lo mismo al alcance de todas las fortunas, y forma capitales, rentas perpétuas, cesantías

jubilaciones, viudedades, y crea dinero para librar á los hijos del servicio de las armas, tomándoles sustitutos, igualmente que para darles educacion y carrera.

Esta sociedad tiene prestada la correspondiente fianza administrativa.

Director general, Excmo. Sr. Duque de Rivas.

Delegado del Gobierno, D. Julian Jimeno y Ortega.

Subdirector en Asturias, D. Gumerindo Gonzalez Solis, que lo es tambien de la acreditada sociedad de seguros contra incendios «La Urbana».

Las Subdirecciones de provincia tienen prestada a la sociedad la correspondiente fianza por su gestion administrativa.

Las personas que deseen suscribirse al «Montepio» ó a la «Urbana» se servirán manifestarlo verbalmente ó por escrito al Sr. Solis, dirigiéndose a la Subdirección, San Antonio, número 11, ó a la imprenta de EL FARO ASTURIANO, en donde se darán las explicaciones necesarias y prospectos gratis á quien los pida.

LA UNION ASTURIANA

Y

FERRO-CARRILANA.

Diligencias

de Leon á Oviedo y vice-versa.

Estas dos Empresas unidas en el servicio de Leon á Oviedo y vice-versa, correspondiendo á la preferencia que el público hace a sus carruages por su elegancia, comodidad y seguridad, ha aumentado sus servicios en dicha línea haciendo dos expediciones diarias de Leon á Oviedo y vice-versa, teniendo combinados sus servicios de provincia para que los señores viajeros puedan continuar sus viajes sin detencion á su llegada de Castilla.

Salidas de Leon á Oviedo diariamente.

2 1/2 de la tarde y 10 de la noche

Salidas de Oviedo á Leon diariamente.

3 de la tarde y 8 de la noche.

Salidas de Oviedo para los servicios de provincia.

Gijon, 7 de la mañana y 4 de la tarde.

Avilés y Lnanco, id.

Salas, 7 de la mañana.

Villaviciosa, 8 de la mañana.

Infiesto, 7 de la mañana.

Baños de Fuen-Santa, 7 de la mañana.

Idem de Caldas, 7 de la mañana y 2 1/2 de la tarde.

Berron, 6 1/2 de id. y 2 de la tarde.

Todos los carruages vinientes de provincia por mañana y tarde tienen correspondencia con los salientes de Oviedo para Castilla.

ADMINISTRACIONES.

Madrid; Alcalá, núm. 7, Administracion de diligencias del señor Sotillo. — Valladolid; Plazuela de Santa Ana, administracion de diligencias del Sr. Gamboa. Idem, calle de Santiago, número 56, id. id. del Sr. Sotillo. — Leon, calle de San Francisco londa del Norte. — Oviedo; Campomana es número 1, diligencias Union Asturiana. — Gijon; Cuatro-Cantones, comercio del Sr. Rocas. — Avilés Plaza Mayor, comercio del Sr. Canel. — Salas, Botica del Sr. Canton. — Infiesto. Sr. Sanchez. — Villaviciosa, comercio Sr. del Barredo.

Ademas de los servicios establecidos, tiene la empresa á disposicion del público, carreteras, berlinas y de mas carruages para todos puntos que se pidan á precios convencionales.

Imp. de Solis, San José. 2.

Material auxiliar para las construcciones.

25.000	Zapapicos.....	125	23	575.000
7.000	Azadones.....	28	18	126.000
7.000	Palas.....	28	20	140.000
38	Fraguas portátiles con sus útiles, yunques y hornillos.....	25	1.800	68.400
1.450	Kilómetros de mecha para barrenos.....	28	1.000	1.450.000
4.500	Carretillas con ruedas de hierro.....	78	90	405.000
13	Aparatos de sondeo.....	11	4.000	52.000
84	Bombas para agotamientos.....	98	4.000	336.000
30	Martinetes para clavar pilotes.....	60	6.000	180.000
78	Grúas.....	426	20.000	1.560.000
86	Tornos.....	70	3.000	258.000
76	Gatos de hierro de doble movimiento.....	64	3.000	228.000
20	Básculas para pesar carros.....	50	8.000	160.000
450	Toneladas de hierro forjado en barras de diferentes dimensiones.....	450	875	393.750
117	Idem de acero para componer herramientas.....	117	3.000	351.000
440	Idem de hierro fundido para diferentes usos.....	440	700	308.000
270	Idem de clavazon y tornillos de diferentes tamaños, útiles y herramientas diversas.....	270	2.500	675.000
97	Toneladas de cuerda ó jarcia.....	97	6.000	582.000
	Total.....			7.848.150

Material para puentes, estaciones y casillas.

275	Toneladas de palastro en bastidores y demás necesario para los tramos de los puentes.....	275	3.000	825.000
279	Idem de zinc y plomo para cubiertas de edificios, andenes y tinglados.....	179	3.500	976.500
470	Idem de hierro en columnas, barras etc. para soportes de armaduras y demás.....		3.000	1.410.000
1.600	Metros lineales de canal de plomo para la bajada de las aguas.....	470	24	96.000
11.000	Idem id. de tubos de hierro para conduccion de aguas.....	200	36	396.000
	Total.....			3.703.500

Material para la via y sus accesorios, y para el servicio de las estaciones y talleres.

15.710	Toneladas de carriles.....	15.710	800	12.568.000
488	Idem de placas de junta horizontales.....	488	1.000	488.000
485	Idem id. de juntas verticales.....	485	1.700	824.500
134	Idem de pasadores y tuercas.....	94	1.600	214.000
425	Idem de grapas.....	425	1.200	510.000
100	Cambios de via y cruzamientos (hierro solo).....	500	7.000	700.000
50	Señales fijas para el servicio de dia y noche á un kilómetro de las estaciones.....	50	3.560	178.000
235	Faroles de mano para guardas.....		50	11.750
8	Plataformas para locomotoras y tenders.....	186	56.000	448.000
9	Idem para locomotoras solo.....	90	22.000	198.000
28	Idem para coches.....	196	15.000	420.000
7	Carretones para coches.....	14	5.000	35.000
6	Grúas locomóviles para montar máquinas.....	48	24.000	144.000
8	Idem locomóviles para mercancías.....	20	8.000	64.000
15	Puentes-básculas.....	52	12.000	180.000
32	Básculas para equipajes.....	10	1.000	32.000
29	Depósitos de agua.....	155	16.000	464.000
42	Grúas hidráulicas.....	63	6.000	252.000
56	Relojes de diversas clases para estaciones y casillas de paso de nivel.....		1.900	106.400
68	Lámparas y quinqués para las estaciones.....		200	13.600
16	Máquinas para encorvar y enderezar carriles.....	27	3.560	56.960
6	Idem para hacer billetes.....		8.000	48.000
26	Idem para señalar dia y tren.....		500	13.000
26	Armarios de billetes para las estaciones. Máquinas y útiles para los talleres de pequeña reparacion.....	150	1.100.000	1.100.000
	Total.....			19.090.410

Material móvil.

46	Locomotoras con tender.....	1.100	240.000	11.040.000
30	Coches de primera clase.....	150	40.000	1.320.000
44	Idem de segunda id.....	196	30.000	1.020.000
57	Idem de tercera id.....	240	25.000	1.450.000
18	Furgones para equipajes.....	72	20.000	362.000
76	Wagones cubiertos.....	304	14.000	1.060.000
475	Idem descubiertos.....	1.662	10.000	4.754.000
32	Trucks.....	112	10.000	320.000
9	Wagones cuadras.....	36	14.000	126.000
70	Frenos con casillas para coches.....	70	3.500	245.000
136	Idem sin casillas para wagones.....	110	2.500	340.000
	Material de repuesto para locomotoras, wagones y carruajes.....	250	1.250.000	1.250.000
	Total.....			23.440.000

Telégrafo eléctrico.

	Aparatos, alambres etc. para toda la longitud del camino.....	71	288.000	288.000
--	---	----	---------	---------

Total..... 288.000

Aprobada por Real orden de 13 de Diciembre de 1861. — Escopia, Saavedra Menese