

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE PALENCIA.

SUSCRICION EN LA CAPITAL.

| | |
|--------------------------|--------|
| Por todo el año. | 50 rs. |
| Por seis meses. | 32 id. |
| Por tres id. | 19 id. |
| Por un mes. | 9 id. |

Se publica los Lunes, Miércoles y Viernes de cada semana.

Los anuncios oficiales se dirigirán al Señor Gobernador de la provincia y los particulares á esta Redaccion, Imprenta de José M.^a Herran, calle Mayor, núm. 102, donde se suscribe.

FUERA DE LA CAPITAL.

| | |
|--------------------------|--------|
| Por todo el año. | 68 rs. |
| Por seis meses. | 39 id. |
| Por tres id. | 24 id. |
| Por un mes. | 12 id. |

ARTICULO DE OFICIO.

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 PROVINCIA.

(Gaceta núm. 233.)

REALES DECRETOS.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros.

Vengo en declarar cesante, con el haber que por clasificación le corresponda, á D. Hermenegildo Guitián, Gobernador de la provincia de Orense, quedando satisfecha del celo é inteligencia con que ha desempeñado dicho cargo.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Orense á D. Francisco Javier Caamuño, que lo es de la de Huelva.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Huelva á D. José de la Fuente Alcántara, ex-Diputado á Cortes.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en declarar cesante del cargo de Gobernador de la provincia de Lugo, con el haber que por clasificación le corresponda, á D. Rafael Hú-

mara, quedando satisfecha del celo é inteligencia con que lo ha desempeñado.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Lugo á D. Vicente Lozana, que lo es de la de Castellón.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Castellón á D. Ramon Cuervo, cesante de igual cargo y ex-Diputado á Cortes.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en declarar cesante del cargo de Gobernador de la provincia de Granada, con el haber que por clasificación le corresponda, á D. Manuel Torrecilla de Robles; quedando satisfecha del celo é inteligencia con que lo ha desempeñado, y proponiéndome utilizar sus servicios en tiempo oportuno.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Granada á D. Cayetano Bonafós, que lo es de la de Valencia.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Valencia á D. Joaquín Peralta, Oficial del Ministerio de la Guerra y Diputado á Cortes.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en declarar cesante, con el haber que por clasificación le corresponda, á D. Camilo Alonso Valdespino, Gobernador de la provincia de Huesca; quedando satisfecha del celo é inteligencia con que ha desempeñado dicho cargo.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Huesca, á D. Juan Alonso y Colmenares.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en declarar cesante, con el haber que por clasificación le corresponda, á D. Pedro de Victoria y Ahumada, Gobernador de la provincia de Toledo; quedando satisfecha del celo é inteligencia con que ha desempeñado dicho cargo.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Toledo á D. Pedro Celestino Argüelles, que lo es de la de Guadalajara.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Guadalajara á D. Joaquín Sevilla, que lo es de la de Palencia.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Palencia á D. Luciano Quiñones de Leon, que lo es de la de Soria.

Dado en San Ildefonso á diez y siete de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de Soria á D. José Primo de Rivera, que lo es de la de las Islas Baleares.

Dado en San Ildefonso á diez y ocho de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

De acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador de la provincia de las Islas Baleares á Don José Fernandez Cueto, Diputado á Cortes.

Dado en San Ildefonso á diez y ocho de Agosto de mil ochocientos sesenta.

Está rubricado de la Real mano.

El Presidente del Consejo de Ministros,

Leopoldo O'Donnell.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.—Ferro-carril de Palencia á Leon.

Ilmo. Sr.: Vistas las Reales órdenes de 16 de Junio y 7 de Agosto de 1860, por la

primera de las cuales se fijó, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, la interpretación que debe darse a la ley de 5 de Junio de 1859 respecto de la subvención asignada al ferro-carril de Palencia a la Coruña; y por la segunda se determinó el trazado de la sección de dicho camino, comprendida entre Palencia y Leon, S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado declarar aceptada la proposición hecha y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez para optar a la concesión del ferro-carril de Palencia a Leon, y disponer que se anuncie desde luego la subasta para su adjudicación, sirviendo de tipo la proposición referida.

De Real orden lo digo a V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. San Ildefonso 18 de Agosto de 1860.

Corvera.

Sr. Director general de Obras públicas.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

Subasta para la concesión del Ferro-carril de Palencia a Leon.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el día 21 de Noviembre de 1860 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 concesión del ferro-carril de Palencia a Leon, cuya longitud es de 120 kilómetros 719 metros.

La subasta se celebrará con sujeción a lo prescrito por el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 e instrucción para su cumplimiento de 18 de Marzo del mismo año, debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella 562.697 reales en metálico o efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les esté asignado por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día anterior inmediato al de la subasta.

Siendo la longitud de esta línea de 120 kilómetros 719 metros, y teniendo asignada una subvención de 234.461 reales 67 cént. por kilómetro, la licitación versará sobre la reducción del subsidio total asignado, que asciende a 28.303.678 rs. 54 cént. por todo el camino, para el cual únicamente se admitirán proposiciones y no para ninguna parte o porción de él. Debiendo servir de base para la subasta la proposición presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar la concesión con los 28.303.678 rs. 54 cént. de subvención asignada a esta línea, no se admitirá ninguna otra proposición que no mejore por lo menos en 40.000 reales la de Florez: Si con arreglo a esto resultasen luego una o más proposiciones iguales a la más ventajosa, se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, a nueva licitación abierta en la forma prescrita en la instrucción citada: debiendo ser la primera mejora por lo menos de 2.000 rs., y las demás a voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1.000 rs. cada puja.

Madrid 18 de Agosto de 1860.—El Director general, José Francisco de Uria.

Modelo de proposición.

D. N. N., vecino de . . . , enterado del anuncio publicado en la Gaceta de . . . , y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la adjudicación en pública subasta del ferro-carril de Palencia a Leon, de 120 kilómetros 719 metros de longitud, subvencionado con 28.303.678 rs. 54 cént., se obliga a tomar a su cargo dicha concesión con estricta sujeción a las condiciones y demás disposiciones referidas, dando al Estado como subvención por todo el camino la cantidad de . . . (Aquí la proposición que se haga, reduciendo por lo menos en 40.000 rs. lisa y llanamente el tipo de la subvención fijada en este anuncio, o sea la proposición del Sr. Florez.

LEYES Y DISPOSICIONES RELATIVAS A LA CONCESSION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Real orden de 27 de Marzo de 1858.

Hmo Sr.: Conformándose S. M. la REINA (Q. D. G.) con el dictamen emitido por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto del ferro-carril de San Isidro de Dueñas a la Coruña, pre-

sentado por D. Juan Martinez Picavia, se ha dignado aprobarlo en todas sus partes, y disponer que, en atención a que el ferro-carril ya concedido de San Isidro de Dueñas a Alar sigue la misma dirección que este entre San Isidro y Palencia, arranque de esta ciudad el de Galicia desde el punto que se fijó, determinándose en consecuencia *Ferro-carril de Palencia a la Coruña*, y haciéndose en el presupuesto general la reducción de la parte de el correspondiente al trozo de San Isidro a Palencia, excepto en lo relativo al material móvil, que será el calculado. Asimismo se ha dignado resolver S. M. se manifieste al interesado e Ingenieros autores del proyecto que el trabajo ejecutado es de los más completos, y digno de la honrosa calificación que mereció de la Junta consultiva.

De Real orden lo digo a V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 27 de Marzo de 1858.—Guendulain.—Sr. Director general de Obras públicas.

Lej de 21 de Abril de 1858.

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujeción a la ley general de ferro-carriles, la línea de primer orden que empalmado en Palencia con la de San Isidro de Dueñas a Alar pase por Leon, entre en Galicia por el puente de Domingo Florez, y en Monforte, o 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 a 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 concesión de este ferro-carril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotación por espacio de 99 años, con arreglo a la tarifa máxima que se acompaña, y con sujeción a 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:

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

Art. 4.º Se procederá desde luego a 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 a 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 a lo dispuesto en el art. 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 a las diversas secciones en la forma siguiente:

- 1.ª sección. 180.000 rs. por kilómetro.
- 2.ª sección. 357.000
- 3.ª sección. 404.000
- 4.ª sección. 410.000
- 5.ª 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 a cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme a 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 después de sentada la vía, y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10. La subvención total será satisfecha directamente por el Estado, a 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 al 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 e industrial y de consumo.

Art. 12. Para cubrir la cuota que corresponda a 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.

Lej de 5 de Junio de 1859.

Doña ISABEL II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española REINA de las Españas. A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado la siguiente ley modificando el art. 6.º de la de 21 de Abril de 1858 sobre concesión de los ferro carriles de Palencia a la Coruña y otros.

Artículo único. El Estado auxiliará la construcción de estas líneas con una subvención directa y en metálico, o 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 a Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1859. Por lo tanto mandamos &c.

Dado en Aranjuez a 5 de Junio de 1859.

—Es copia.

Real orden de 3 de Noviembre de 1858.

Hmo. Sr.: Debiendo anunciarse por secciones con arreglo a lo prescrito en el artículo 4.º de la ley de 21 de Abril último, la subasta de concesión del ferro-carril de Palencia a la Coruña; y no pudiendo por consiguiente utilizarse los grandes talleres de construcción y reparaciones proyectados en Leon para el servicio de toda la línea, S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado disponer que se rebaje del presupuesto total de la primera sección, en que figura la cantidad de 1.100.000 rs. a que asciende su importe, hecha deducción de lo que se invertirá en el establecimiento del que habrá de reemplazarles en dicha sección para las pequeñas reparaciones.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 3 de Noviembre de 1858.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas.

Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferro-carril de Palencia a Leon.

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

2.º Este camino arrancará del de San Isidro de Dueñas a Alar, en Palencia, y se dirigirá por Grijota, Paredes de Nava, Villalumbroso, Mazuecos, Villada, Grajal, Sahagun, Codornillos, el Burgo, Reliegos, Mansilla, Palanquinos, y Torneros a Leon.

3.º 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.º En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicación, deberá comple-

tar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 2.813.487 rs. 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.º La empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicación de la subasta, a los que han costado los estudios y proyecto del ferro-carril de Palencia a la Coruña la cantidad de 444.904 rs. a que ascienden el importe de la tasación pericial de la parte del proyecto correspondiente a la sección de Palencia a Leon, 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.º La empresa deberá dar principio a los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesión, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotación a los tres años, contados desde la misma fecha.

7.º En cada uno de los tres 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:

El primer año del 10 por 100 del presupuesto total; el segundo del 30 por 100 y el tercero del 60 restante.

8.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 explanación y obras de fábrica serán los fijados en dicho proyecto.

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

Una de segundo orden en Leon, once de tercero en Grijota, Paredes de Nava, Villalumbroso, Mazuecos, Villada, Grajal, Sahagun, Cordonillos, Mansilla, Palanquinos y Torneros, y dos de cuarto en el Burgo y Reliegos. La empresa no podrá establecer más estaciones ó variar la situación de las expresadas sin autorización del Gobierno; pero este podrá obligarla a situarlas donde lo tenga por conveniente ó aumentar su número. Queda también aquella autorizada para situar, si lo creyere conveniente, una estación de segundo orden en Palencia; pero de manera que se verifique en este punto el enlace de la línea de Palencia a Leon con la de San Isidro de Dueñas a Alar.

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

- 9 locomotoras para viajeros.
- 41 id. para mercancías.
- 44 coches de primera clase.
- 25 id. de segunda.
- 11 id. mistos de primera y segunda.
- 55 id. de tercera.
- 44 id. mistos de segunda y tercera.
- 66 wagoes cubiertos para mercancías y equipajes.
- 121 id. descubiertos para mercancías.
- 11 id. cuadras.
- 2 trucks.
- 22 frenos con casillas.
- 22 id. sin casillas.

Material de repuesto de locomotoras y carruajes.

11. Las máquinas-locomotoras estarán construidas con arreglo a 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 a 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.

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 para el servicio especial de la línea.

14. Asignada a esta sección por la ley de 5 de Junio de 1859 la subvención de 234.461 rs. 67 cént. por kilómetro, que por los 120 kilómetros, 719 metros de su longitud suman 28.303.678 rs. 54 cént.,

el Gobierno auxiliará á la empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles, en el resultado adjudicada la concesion en su forma pública.

La subvencion 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 proporcion de la subvencion 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 subvencion se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la línea; y fijada así la correspondiente por kilómetro, se dividirá esta á su vez en tres partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluidas la explanacion y obras de fabrica de cada trozo de 4 kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada la via en el mismo trozo, y la tercera al abrirse la explotación.

17. No podrá ponerse en explotacion el todo á 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 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 concurren 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 duracion de los viajes.

21. La empresa queda obligada á poner á disposicion 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 Administracion.

22. La concesion de este ferro-carril se otorga por 99 años, con arreglo á estas con-

diciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 3 de Julio 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 más de 15 por 100 del capital en él invertido.

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

25. Se fija en 15 por 100 el limite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion 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.

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 disposicion, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificacion 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 inspeccion del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relacion con la construccion y explotación del ferro-carril, la empresa depositará anualmente á disposicion 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, instruccion 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.

Madrid 7 de Agosto de 1860.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—El Director general, José Francisco, de Uria.

«En cumplimiento de la Real orden de 7 del actual, declaro que acepto este pliego de condiciones como consecuencia de la proposicion garantizada que tengo hecha.

Madrid 14 de Agosto de 1860.—Juan Florez.—Hay una rúbrica.»

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 mercancías no dé un peaje al ménos igual al que producirian 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 mercancías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

Por pieza y kilómetro.

Carruaje 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. 0 70 0 50 0 20

Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será el 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 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 hubiera recorrido por entero.

2.ª La tonelada es de 1000 kilogramos; y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

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

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás 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 habiéndose 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 antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

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

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

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

Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos. Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos; pero cobrará la mitad más por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligacion de transportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000, exceptuándose 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 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, 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 ménos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más 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 de 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 más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercancías de cualquiera especie serán transportados 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 almacenaje á no ser que los efectos y mercancías transportados por el ferro-carril permanezcan por causa de sus dueños ó consignatarios en las estaciones ó apostaderos más 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 mercancías, 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 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 pidan.

13. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares despues de licenciados no pagarán por sí y sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagaran más 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 explotación del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, así

Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para el ferro-carril de Palencia á Leon

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 y animales de tiro | 0 | 28 | 0 | 12 | 0 | 40 |
| Terneros y cerdos. | 0 | 10 | 0 | 05 | 0 | 15 |
| Corderos, ovejas y cabras. | 0 | 05 | 0 | 03 | 0 | 10 |

POR TONELADA Y KILOMETRO.

Pescado

| | | | | | | |
|---|---|----|---|----|---|----|
| Ostras y pescados frescos con la velocidad de los viajeros. | 1 | 15 | 0 | 75 | 1 | 90 |
|---|---|----|---|----|---|----|

Mercaderías.

| | | | | | | |
|--|---|----|---|----|---|----|
| Primera clase.—Fundicion moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de evanisteria, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y objetos manufacturados. | 0 | 40 | 0 | 25 | 0 | 65 |
| Segunda clase.—Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpinteria, mármol en bruto, silleria, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras, ó palastro, plomo en galápagos. | 0 | 30 | 0 | 25 | 0 | 55 |
| Tercera clase.—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 construccion y conservacion de los caminos. | 0 | 25 | 0 | 25 | 0 | 50 |

| PRECIOS. | | | | | |
|-----------|--------|---------------|--------|---------|--------|
| De peaje. | | De transporte | | TOTAL. | |
| Rs. vn. | Cénts. | Rs. vn. | Cénts. | Rs. vn. | Cénts. |
| 0 | 28 | 0 | 12 | 0 | 40 |
| 0 | 20 | 0 | 10 | 0 | 30 |
| 0 | 12 | 0 | 06 | 0 | 18 |
| 0 | 28 | 0 | 12 | 0 | 40 |
| 0 | 10 | 0 | 05 | 0 | 15 |
| 0 | 05 | 0 | 03 | 0 | 10 |
| 1 | 15 | 0 | 75 | 1 | 90 |
| 0 | 40 | 0 | 25 | 0 | 65 |
| 0 | 30 | 0 | 25 | 0 | 55 |
| 0 | 25 | 0 | 25 | 0 | 50 |

como tambien los empleados encargados de las lineas telegraficas del Estado. Madrid 3 de Noviembre de 1858.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia —El Director general, José Francisco de Uria.

RELACION del material y efectos que podrán importarse del extranjero para la construcción y establecimiento del ferro-carril de Palencia á Leon, con opcion á la exencion de derechos que prescribe el art. 20 de la ley general de ferro-carriles.

| NÚMERO. | EFECTOS. | VALOR | |
|---|---|--------------------------|----------------|
| | | PESO TOTAL de la unidad. | TOTAL. |
| | | Toneladas. | Reales vellon. |
| Material para replanteos, estudios &c. | | | |
| 5 | Teodolitos con sus tripodes.. | » | 3.000 15.000 |
| 8 | Niveles de aire con id. | » | 3.000 24.000 |
| 4 | Sextantes. | » | 500 2.000 |
| 4 | Eclímetros. | » | 1.200 4.800 |
| 80 | Cintas. | » | 100 8.000 |
| 50 | Cadenas. | » | 80 4.000 |
| 2 | Pantógrafos. | » | 1.500 3.000 |
| 6 | Transportadores. | » | 500 3.000 |
| 40 | Miras. | » | 300 12.000 |
| 8 | Estuches de dibujo. | » | 500 4.000 |
| 100 | Docenas lapiceros. | » | 20 2.000 |
| 100 | Cajas de plumas. | » | 10 1.000 |
| 200 | Peraplumas. | » | 1 200 |
| 50 | Cortaplumas y raspadores. | » | 15 750 |
| 50 | Barras de tinta de china. | » | 10 500 |
| 40 | Tacillas. | » | 3 120 |
| 10 | Cajas de colores. | » | 100 1.000 |
| 500 | Gomas para borrar lápiz y tinta. | » | 1 500 |
| 10 | Reglas metalicas. | » | 200 2.000 |
| 20 | Cajas de chinches. | » | 50 1.000 |
| 100 | Rollos de papel cuadrulado. | » | 400 40.000 |
| 100 | Idem de dibujo. | » | 300 30.000 |
| 200 | Idem de papel tela. | » | 300 60.000 |
| 50 | Resmas de id. de escribir, de varias clases. | » | 100 5.000 |
| 20 | Juegos de escuadras y plantillas de curvas. | » | 100 2.000 |
| 100 | Libros rayados para el campo, oficinas etc. | » | 40 4.000 |
| | | | 229.870 |
| Material auxiliar para las construcciones. | | | |
| 2.000 | Zapapicos. | » | 22 44.000 |
| 4.000 | Azadones. | » | 22 88.000 |
| 4.000 | Pelas. | » | 24 96.000 |
| 15 | Fraguas portátiles, con sus útiles. | » | 1.000 15.000 |
| 15 | Ayunques. | » | 400 6.000 |
| 4.000 | Metros de mecha para barrenos. | » | 1 4.000 |
| 2.000 | Carretillas y ruedas para id. | » | 50 100.000 |
| 500 | Toneladas de carriles para via provisional, con sus cojinetes, clavazon etc. | 500 | 800 400.000 |
| 200 | Wagones para transporte de tierras con todos sus accesorios. | » | 3.000 600.000 |
| » | Grasa para id. | 30 | 6.000 180.000 |
| 50 | Pares de ruedas de repuesto para los mismos, con sus ejes. | » | 1.000 50.000 |
| 6 | Aparatos de sondeo. | » | 2.000 12.000 |
| 30 | Bombas para agotamientos. | » | 7.000 210.000 |
| 20 | Martinetes para clavar pilotes, con sus tornos, machinas etc. | » | 6.000 120.000 |
| 4 | Máquinas de vapor locomóviles. | » | 4.000 16.000 |
| 4 | Gruas. | » | 40.000 160.000 |
| 20 | Tornos con juegos de trócolas. | » | 3.000 60.000 |
| 20 | Gatos de hierro de doble movimiento. | » | 1.000 20.000 |
| 20 | Idem de movimiento sencillo. | » | 600 12.000 |
| 4 | Básculas para pesar Carros. | » | 10.000 40.000 |
| 150 | Toneladas de hierro forjado en barras de diferentes clases y dimensiones. | 150 | 1.000 15.000 |
| 150 | Toneladas de yerro fundido en lingotes para diversos usos. | 150 | 600 90.000 |
| 25 | Idem de acero para composiciones de herramientas. | 25 | 2.500 62.000 |
| 40 | Idem de plomo. | 40 | 2.000 80.000 |
| 20 | Idem de clavazon y tornillaje de diferentes tamaños. | 20 | 1.400 28.000 |
| » | Utiles y herramientas diversas. | » | » 80.000 |
| 1.000 | Toneladas de carbon de piedra. | 1.000 | 160 160.000 |
| 1.000 | Idem de cok. | 1.000 | 200 200.000 |
| | | | 3.083.500 |
| Material para puentes, estaciones y casillas | | | |
| 12 | Tramos de palastro para puentes con todos sus accesorios. | » | » 2.029.500 |
| 11.000 | Metros cuadrados de armadura de palastro, ondulado y galvanizado para cubiertas de edificios con columnas, claraboyas y todos sus accesorios. | » | » 1.200.000 |
| 1.000 | Idem lineales de canal de plomo para las aguas. | » | 33 33.000 |
| 500 | Idem de tubos para bajadas. | » | 25 12.500 |
| 100 | Piezas de papel pintado. | » | 200 20.000 |

| | | | |
|-----|---|---|--------------|
| 29 | Relojes de diferentes clases para las estaciones. | » | » 14.000 |
| 68 | Idem para las casas de guarda. | » | 200 13.600 |
| 14 | Básculas para pesar equipajes. | » | 1.000 14.000 |
| 158 | Lámparas para los guardas. | » | 50 7.500 |
| » | Idem, quinqués etc. para las estaciones y talleres. | » | » 60.000 |
| 158 | Juegos de armamentos, carteras etc. | » | 300 47.400 |
| | | | 3.451.900 |

| Material para la via y talleres. | | | |
|---|---|-------|-----------------|
| 176.000 | Traviesas. | » | 16 2.816.000 |
| 9.520 | Toneladas de barras-carriles de 35 kilogramos por metro lineal, con el 2 por 100 por roturas etc. | 9.520 | 960 9.139.200 |
| 239 | Idem de planchas para las juntas de los carriles (5 kilogramos par), con el 3 por 100 por roturas etc. | 239 | 1.500 358.500 |
| 96 | Idem de tornillos con sus correspondientes tuercas para la union de las placas de junta con los carriles (0.50 kilogramos), con el 3 por 100 por roturas etc. | 96 | 4.800 461.200 |
| 1.245 | Idem de plancha para apoyo de las juntas de los carriles sobre las traviesas (2,60 kilogramos una), con el 3 por 100 por roturas etc. | 1.245 | 1.850 220.325 |
| 449 | Idem de clavos ó perchas arponados para fijar los carriles á las traviesas (0,65 kilogramos uno), con el 3 por 100 por roturas etc. | 449 | 2.770 1.243.730 |
| 44 | Cambios de via y cruzamientos. | » | 4.000 176.000 |
| 2 | Plataformas para máquinas. | » | 20.000 40.000 |
| 12 | Idem para carruajes. | » | 14.000 168.000 |
| 1 | Básculas para carruajes. | » | 10.000 10.000 |
| 1 | Grua hidraulica. | » | 4.000 4.000 |
| 1 | Juego completo de bombas con tubos, cedillos etc. | » | 23.000 23.000 |
| 7 | Idem de bombas sencillas para los depósitos. | » | 4.000 28.000 |
| 1 | Depósito de hierro para agua. | » | 15.000 15.000 |
| 2 | Maquinas para enderezar carriles. | » | 2.000 4.000 |
| 2 | Idem para cortar. | » | 1.000 2.000 |
| 2 | Idem de vapor para talleres, herramientas y máquinas de todas clases. | » | » 200.000 |
| 2 | Idem para hacer billetes. | » | 10.000 20.000 |
| 15 | Armarios de vilettes para las estaciones. | » | 1.000 15.000 |
| 15 | Maquinas para señalar el dia y tren. | » | 500 7.500 |
| 3.000 | Metros de tubos de hierro fundido y forjado. | » | 40 120.000 |
| 3 | Gruas locomóviles. | » | 20.000 60.000 |
| 44 | Juegos de señales. | » | 4.500 198.000 |
| | | | 15.329.455 |

| Material móvil. | | | |
|------------------------|--|---|-------------------|
| 9 | Locomotoras para viajeros. | » | 320.000 2.880.000 |
| 11 | Idem para mercancías. | » | 360.000 3.960.000 |
| 11 | Coches de primera clase. | » | 40.000 440.000 |
| 25 | Idem de segunda id. | » | 28.000 700.000 |
| 11 | Mistos de primera y segunda. | » | 35.000 385.000 |
| 55 | Coches de tercera. | » | 22.000 1.210.000 |
| 11 | Idem mistos de segunda y tercera. | » | 26.000 286.000 |
| 66 | Wagones cubiertos para mercancías y equipajes. | » | 11.000 726.000 |
| 121 | Idem descubiertos para mercancías. | » | 9.000 1.089.000 |
| 11 | Wagones-cuadras. | » | 11.000 121.000 |
| 2 | Truks. | » | 7.000 14.000 |
| 22 | Frenos con casillas. | » | 4.000 88.000 |
| 22 | Idem sin casillas. | » | 3.000 66.000 |
| » | Material de repuesto de locomotoras y carruajes. | » | » 340.000 |
| | | | 12.305.000 |
| » | Veinte por 100 de embalaje, seguro etc. | » | » 2.461.000 |
| | | | 14.766.000 |

Total rs. vn. 14.766.000

| Telégrafo eléctrico. | | | |
|-----------------------------|---|---|-----------|
| » | Aparatos, alambres ecl. para uno de tres hilos. | » | » 378.780 |

| RESUMEN. | | Reales vellon. |
|---|-------------------|----------------|
| Material para replanteos estudios etc. | 229.870 | |
| Idem auxiliar para las construcciones. | 3.083.500 | |
| Idem para puentes, estaciones y casillas. | 3.451.900 | |
| Idem para la via y talleres. | 15.329.455 | |
| Material móvil. | 14.766.000 | |
| Telégrafo eléctrico. | 378.780 | |
| Total rs. vn. | 37.239.505 | |

Madrid 3 de Noviembre de 1858.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—El Director general, José Francisco de Uria.