

Boletín Oficial

Baleares.

N.º 4118.

ARTÍCULO DE OFICIO.

Núm.º 233.

GOBIERNO DE PROVINCIA
DE LAS BALEARES.

Obras públicas.— Los Alcaldes de los pueblos de estas islas que han faltado á la remision á este Gobierno de la nota de precios para la conversion metálica de la prestacion vecinal, y de la copia del acuerdo de su respectivo Ayuntamiento sobre creacion de recursos para atender á las obras de los caminos vecinales que deben ejecutarse en el presente año, con arreglo á lo prevenido en circular de 12 de febrero anterior, se servirán verificarlo inmediatamente á fin de evitar que por el retardo de este servicio no puedan realizarse las indicadas obras. Palma 1.º de Abril de 1859.—José Primo de Rivera.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Vistas las leyes de 9 de marzo de 1855, 18 de junio de 1856 y 22 de julio de 1857, S. M. la Reina (q. D. g.) se ha dignado disponer que se anuncie, por el término de 40 dias, la subasta de concesion de la primera seccion del ferro-carril de Alcázar de San Juan á Badajoz, comprendida entre Alcázar y Ciudad-Real, con arreglo á las prevenciones siguientes:

1.ª Las obras se ejecutarán desde Alcázar á la venta de Herrera, con sujecion al proyecto de los ingenieros Cervigon y Baldasano; y desde la venta de Herrera á Ciudad-Real, segun el antiguo proyecto de Socuéllamos á Ciudad-Real, reformado desde este punto á la venta de Herrera, con el aumento de los perfiles trasversales y

el proporcional de su presupuesto, que se aprobaron por Real orden de 30 de junio de 1858.

2.ª Compondrán parte de la subvencion del ferro-carril de Alcázar á Ciudad-Real, en virtud de la ley referida de 9 de marzo de 1855, las obras hechas y materiales acopiados en el trayecto de la venta de Herrera á Ciudad-Real, importantes segun tasacion aprobada por Real orden de 18 de mayo de 1858, 3.103.519,61 rs. vn.

3.ª Estos 3.103.519,61 rs. vn. se deducirán de los 21.262.284,50 rs., tercera parte del presupuesto total de la línea de Alcázar á Ciudad-Real, que, segun el art. 9.º de la ley de 18 de junio, le corresponde por subvencion, quedando por consiguiente reducido lo que por este concepto ha de abonarse en metálico (ó su equivalente en títulos de la Deuda del Estado), á 18.158.764,89 rs.

4.ª La concesion se otorgará por 99 años, ó por el tiempo en que se adjudique la subasta, si llegare el caso previsto por el art. 7.º de la ley de 18 de junio de 1856, con la tarifa de precios máximos adjunta á la ley de 9 de marzo de 1855, y la relacion del material que podrá importarse libre de derechos, aprobada en 30 de junio último.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 23 de febrero de 1859.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 8 de abril próximo y la hora de la una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallarán de manifiesto los respectivos proyectos) la subasta de concesion de la primera seccion del ferro-carril de Alcázar de San Juan á la frontera de Portugal, que comprende el trayecto de Alcázar

á Ciudad-Real, cuya longitud es de 112 kilómetros 466 metros.

La subasta se celebrará con arreglo á lo prescrito en el Real decreto de 27 de febrero de 1852 y la instruccion para su cumplimiento de 18 de marzo del mismo año; debiendo, por consiguiente, presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arregladas exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella la suma de 637.868 rs. vn. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren, al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior al de la subasta.

Consistiendo la subvencion de este camino, segun el art. 5.º de la ley de 9 de marzo de 1855 y el 9.º de la de 18 de junio de 1856, en 3.103.519,61 rs., á que, segun tasacion aprobada por Real orden de 18 de marzo de 1858, ascienden las obras hechas y materiales acopiados desde la Venta de Herrera á Ciudad-Real, y en 18.158.764,89 rs., que con la suma anterior componen la tercera parte del presupuesto de toda la línea, la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio en metálico de los 18.158.764,89 rs.; y solo en el caso de renunciar totalmente á esta cantidad los licitadores podrán proponer rebaja en el número de años que haya de durar la concesion, pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó mas años completos.

Si resultaren una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa, se procederá, en el acto del remate y únicamente entre sus autores, á nueva licitacion abierta en los términos prescritos en la citada instruccion de 18 de marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora de 50.000 rs. vn. por lo menos, y las demas á voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1000 rs. vn. cada puja, ó de un año si la

licitacion versara sobre el tiempo que ha de durar la concesion.

Madrid 25 de febrero de 1859.—
El Director general, José F. de Uria.

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 que se exigen para la adjudicacion en pública subasta del ferro-carril de Alcázar de San Juan á Ciudad Real, de 112 kilómetros 466 metros de longitud, subvencionado con 3.103.519,51 rs. en obras hechas y materiales acopiados sobre la via, y con 18.158.764,89 reales, se obliga á tomar á su cargo dicha concesion, dándole al Estado, como subsidio en metálico ó su equivalente en papel de la Deuda del Estado, por todo el camino la cantidad de (Aquí la proposicion que se haga, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente el tipo de los 18.158.764,89 rs., fijado en este anuncio), ó se obliga á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion á las condiciones y demas prescripciones referidas, renunciando los 18.158.764,89 rs. del subsidio ofrecido y reduciendo el número de años de la concesion á (Aquí se expresará en años completos la duracion de la concesion, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente los 99 años por que se anuncia.)

LEYES Y DISPOSICIONES RELATIVAS Á LA CONCESION DEL FERRO-CARRIL DE ALCÁZAR DE SAN JUAN Á CIUDAD-REAL.

Artículos de la ley de 9 de Marzo de 1855 declarando nulo el contrato de construccion del ferro-carril de Socuéllamos á Ciudad-Real, y autorizando al Gobierno para otorgar su concesion por subasta ó del modo que crea mas conveniente.

Art. 3.º Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta, ó del modo que crea mas conveniente, si no

hubiese licitadores, la concesion del ferro-carril de Socuéllamos á Ciudad-Real, á una empresa que le concluya de su cuenta con arreglo al adjunto pliego de condiciones particulares y á las prescripciones de la ley general de caminos de hierro.

Art. 4.º Esta concesion consistirá en el aprovechamiento de los productos de explotacion del camino por espacio de 99 años, con sujecion á las adjuntas tarifas de peaje y transporte.

Art. 5.º Quedarán ademas en favor de la empresa concesionaria las obras ejecutadas hasta el día y el subsidio con que se obliguen á contribuir al costo de este ferro-carril los Ayuntamientos y la provincia de Ciudad-Real, el cual se satisfará á medida que las leguas se abran á la circulacion.

Artículos de la ley de 18 de Junio de 1856 autorizando al Gobierno para otorgar al Conde de Morny, Presidente de la sociedad de ferro-carriles del Gran Central de Francia, y á otros miembros de la misma sociedad, la concesion de un ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa, vaya á desembocar en el puerto de Málaga.

Art. 2.º Se autoriza igualmente al Gobierno para otorgar en los mismos términos, y á los expresados concesionarios, otro ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa entre Alcázar de San Juan y Socuéllamos, y pasando por Manzanares, Ciudad-Real, Mérida y Badajoz, vaya á terminar en la frontera de Portugal.

Art. 4.º El Gobierno deberá tener concluido y aprobado el proyecto completo de Villarobledo á Málaga, y del ramal de Granada, á los ocho meses, contados desde la fecha de esta ley; y á los cuatro meses, contados tambien desde la misma fecha, el de Socuéllamos á la frontera de Portugal, presentándolos acto continuo á las Cortes con los correspondientes pliegos de condiciones y tarifas para la explotacion. Otro tanto hará respecto á la prolongacion de Mérida á Sevilla, cuyos estudios deberán empezar desde luego y concluir en el término mas corto posible.

Art. 5.º Verificado esto respecto de cada línea, se anunciará inmediatamente, y por separado, la subasta por el término de 40 días, admitiéndose proposiciones en pliegos cerrados, las cuales deberán ir acompañadas de certificaciones que acrediten hallarse garantizadas con el depósito correspondiente, segun lo dispuesto en la ley general de ferro-carriles.

Art. 6.º El último día del plazo señalado en el artículo anterior, se verificará el acto de la subasta, abriéndose los pliegos que contengan las proposiciones, y procediéndose acto continuo, por espacio de media hora, á una licitacion de viva voz solamente entre los concesionarios y los dos licitadores que hubieren presentado las proposiciones mas ventajosas, si hubiere una ó mas proposiciones iguales á cualquiera de estas dos, tendrán tambien sus autores derecho á tomar parte en la licitacion de viva voz.

Art. 7.º La subasta versará en primer lugar sobre la reduccion del subsidio que por el art. 9.º de esta ley se concede á cada línea. Si por los pliegos cerrados, ó durante la licitacion á viva voz de que habla el artículo anterior, quedara el subsidio reducido

á cero, podrá continuarse la subasta sobre el menor número de años de la concesion: no se admitirán proposiciones cuya rebaja no sea de uno ó mas años completos, lo mismo que en las proposiciones por pliegos cerrados no podrá versarse sobre rebaja de los años de la concesion, sino en el caso de haber renunciado á la totalidad del subsidio.

Art. 9.º El Gobierno auxiliará la construccion de ambos ferro-carriles, y la prolongacion desde Mérida á Sevilla, con una subvencion en metálico, ó su equivalente en papel del Estado, al precio de cotizacion de 240.000 rs. por cada kilómetro, ó con la tercera parte del presupuesto aprobado, si resultare importar menos de los 240.000 reales por kilómetro. El abono de esta subvencion se hará por kilómetros concluidos y dispuestos para la explotacion con el correspondiente material móvil.

Art. 10. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que sean cruzadas por cualquiera de los ferro-carriles de que trata esta ley reintegrarán al Erario de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndose en cada una en proporcion de los kilómetros de camino comprendidos en su territorio, y tomándose en consideracion el término medio de su riqueza por legua cuadrada, calculado por el tipo que fije la ley para las contribuciones directas.

Art. 11. Tanto el ferro-carril de Villarobledo á Málaga con el ramal á Granada, como el de Socuéllamos á Portugal como el de Mérida á Sevilla, deberán estar concluidos y dispuestos para la explotacion, con todo el material fijo y móvil, á los cinco años, contados desde sus respectivas adjudicaciones.

Art. 12. La concesion se otorgará por 99 años, á no ser que quede reducido este plazo en la subasta, conforme á lo previsto al final del art. 7.º, y la empresa ó empresas concesionarias se sujetarán á la ley general de ferro-carriles y á la instruccion y pliego de condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de febrero último, en todo lo que dichas disposiciones no estén modificadas por esta ley.

Art. 13. Los Sres. conde de Morny, Chatelus, Gustave de la Hante y Conde Le Hon garantizarán en el término de 15 días la proposicion que han presentado á las Cortes, y sobre que recae la presente ley con un depósito de 6 millones de reales en metálico ó papel del Estado, al precio de cotizacion, que se ajustará á los tipos exigidos por la ley general de ferro-carriles luego que sean conocidos los presupuestos de ambas líneas; y si en dicho plazo no consignaren esta garantía, se entenderá desechada la proposicion, quedando ellos en el mismo caso que los demas licitadores, y admitiéndose todas las proposiciones que se presenten en la subasta.

Real orden de 29 de julio de 1857.

No habiéndose anunciado las subastas de concesion de las líneas de ferro-carriles de Villarobledo á Córdoba y Málaga, y de Alcázar de San Juan ó Socuéllamos á Badajoz en las épocas marcadas por los artículos 4.º y 5.º de la ley de 18 de junio de 1856 por no haber sido posible concluir en dichos plazos los estudios y proyectos correspondientes; S. M. la Reina (que

Dios guarde), de acuerdo con lo informado por la seccion de gobernacion y fomento del consejo Real, y con lo propuesto por el consejo de ministros, se ha dignado resolver que se devuelvan á los Sres. Conde de Morny, Chatelus, Gustave de la Hante y Conde Le Hon, como tienen solicitado, la suma de 6 millones de reales que, con arreglo al art. 13 de la mencionada ley, consignaron en la Caja de Depósitos en garantía de sus proposiciones para optar á la concesion de las referidas líneas; pero en la inteligencia de que verificada la devolucion queda el gobierno libre de todo compromiso en este asunto y los expresados proponentes privados de todo derecho de preferencia ó de otra clase para obtener la concesion de ambas líneas ó de sus secciones.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 29 de julio de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ley de 22 de julio de 1857.

Artículo 1.º Se autoriza al gobierno para proceder desde luego á anunciar y celebrar la subasta de la concesion de los trozos ó secciones del camino de hierro, cuyos estudios estén concluidos y aprobados, que partiendo del de Madrid á Almansa en la seccion de Alcázar y pasando por Manzanares, Daimiel, Almagro, Ciudad-Real, Mérida y Badajoz, vaya á terminar en la frontera de Portugal, haciendo en su virtud la adjudicacion definitiva.

Art. 2.º Se autoriza asimismo al Gobierno para proceder á la subasta y adjudicacion, en iguales términos que quedan establecidos en el artículo anterior, de los trozos ó secciones cuyos estudios estén pendientes, tan luego como hayan sido aprobados.

Art. 3.º La subasta de que se trata en los artículos anteriores se celebrará simultánea ó separadamente, segun crea el Gobierno que conviene á los intereses de la nacion, procurando, no obstante, la observancia de la ley citada de 18 de julio de 1856, que queda subsistente y en su fuerza y vigor en todo aquello que no se modifique por la presente.

Art. 4.º El Gobierno publicará el pliego de condiciones para la subasta, marcando el plazo en que deberá terminarse la construccion y el progreso de la misma, de manera que toda la línea esté en construccion simultánea en conformidad al art. 11 de la citada ley.

Pliego de condiciones particulares para la concesion de la primera seccion del ferro-carril de alcázar de San Juan á Badajoz que comprende el trayecto de Alcázar á Ciudad-Real.

1.ª La Empresa se obliga á ejecutar por su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa, en Alcázar de San Juan, se dirija por la venta de Herrera, Manzanares, Daimiel, Almagro y Miguelturra á Ciudad-Real.

2.ª Las obras se ejecutarán, en la parte de Alcázar de San Juan á la venta de Herrera, con arreglo al proyecto de los ingenieros D. Mariano Cervigon y D. José Baldasano, aprobado por Real orden de 21 de abril de 1857; y en la parte de la venta de Herrera á Ciudad-Real, con sujecion al proyecto aprobado por Real orden de 7 de marzo de 1853, dando á los terraplenes,

desmontes y obras de fábrica las dimensiones fijadas en general por las Reales órdenes de 20 de febrero y 1.º de marzo de 1854, á cuyo fin se han aprobado, por Real orden de 30 de junio de 1858, los aumentos correspondientes en el presupuesto. Dichos proyectos podrán sin embargo, modificarse con aprobacion del gobierno excepto en los puntos expresados en el art. 1.º de la ley de 22 de junio de 1857.

3.ª En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 3.189.342 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública, al tipo que para este objeto les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren, al de su cotizacion en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

4.ª La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los 90 días siguientes á la fecha de la concesion, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotacion á los cinco años, contados desde la misma fecha.

5.ª En cada uno de los cinco años fijados para la construccion de esta seccion, deberá la empresa tener obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino, cuando menos, por el importe y en las proporciones siguientes: en el primer año del 5 por 100 del presupuesto total; en el segundo del 10 por 100 mas; en el tercero del 20; en el cuarto del 30, y en el quinto del 35 por 100 restante.

6.ª El camino se dividirá en tres secciones: la primera de Alcázar de San Juan á la venta de Herrera; la segunda de la venta de Herrera á Daimiel, y la tercera de Daimiel á Ciudad-Real.

7.ª La explanacion y obras de fábrica de este camino se construirán desde luego para dos vias en la primera seccion de Alcázar de San Juan á la venta de Herrera con arreglo al proyecto aprobado. En la seccion de la venta de Herrera á Ciudad-Real la explanacion se construirá para una via, pero la obra de fábrica para dos, dando á los perfiles transversales de una y otra las dimensiones prescritas por las Reales órdenes de 20 de febrero y 1.º de marzo de 1854. Podrá, sin embargo, efectuarse la explotacion en la seccion de Alcázar á la venta de Herrera con una sola via interin las necesidades del tráfico no exijan la segunda.

8.ª Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuacion y de las clases que se indican, á saber: una de primer orden en Ciudad-Real; tres de segundo en Alcázar, Manzanares y Almagro, y tres de tercero en la venta de Herrera, Daimiel y Miguelturra. Cuando la Empresa quiera establecer mas estaciones, no podrá verificarlo sin autorizacion del Gobierno; pero éste podrá obligar á la Empresa á aumentar su número, y situar otras donde lo tenga por conveniente.

9.ª El material móvil se fija como mínimum para toda la línea de Alcázar á Ciudad-Real en

20 locomotoras con sus tenders.
10 coches de primera clase.
20 id. de segunda.
40 id. de tercera.
100 wagones cubiertos.
80 id. descubiertos.
10 trucks.

Tarifa para el ferro-carril de Alcázar de San Juan á Ciudad-Real.

10 furgones para equipajes.

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 coches que lleven en departamento separado mas de una clase de viajeros. Podrá tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

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

13. La empresa quedará 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 carruages y 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, de acuerdo en la Empresa misma.

14. Con arreglo á lo dispuesto en el art. 5.º de la ley de 9 de marzo de 1855, quedarán á favor de la Empresa concesionaria de esta línea las obras en ella ejecutadas y los materiales acopiados desde la venta de Herrera á Ciudad-Real, importantes, segun la tasacion aprobada, 3.103.519,61 reales, los cuales, deducidos de los 21,262 millones 284,50 á que asciende la tercera parte del presupuesto total del camino, reducen la subvencion en metálico á él correspondiente, segun el artículo 9.º de la ley de 18 de junio de 1856, á 18.158,864,89 rs. por toda la línea, ó sea 161.460,22 reales por kilómetro, pagaderos en metálico, ó su equivalente en papel de la Deuda del Estado.

15. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero la provincia de Ciudad-Real reintegrará al Erario, juntamente con las demas que cruce el ferro-carril desde Alcázar á la frontera de Portugal, la tercera parte de lo que con este objeto abone el Gobierno, distribuyéndose en cada provincia en proporcion de los kilómetros de camino comprendido en su territorio, y tomándose en consideracion el término medio de su riqueza por legua cuadrada, calculado por el tipo que fije la ley para las contribuciones directas, con arreglo al art. 10 de la de 18 de junio de 1856.

16. El abono de la subvencion en metálico se hará por kilómetros concluidos y dispuestos para la explotacion con el correspondiente material móvil segun lo prescrito en el art. 9.º de la ley de 18 de junio de 1856.

17. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobierno, en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del ca-

mino, redactada por el Ingeniero Inspector, en que declare que puede empezarse la explotacion.

18. Tampoco podrá la Empresa emplear en la explotacion 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.

18. Cada convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 11 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurrán á tomarlos.

20. La velocidad efectiva de los convoyes del correo, y de viajeros y mercancías, se fijará por el Gobierno, á propuesta de la Empresa, así como la duracion de los viajes.

21. La concesion de este ferro-carril se otorgará por 99 años, ó por los que resulten en la subasta, si ocurriese el caso previsto en el art. 7.º de la ley de 18 de junio de 1856; quedando sujeta á estas condiciones, á la tarifa adjunta, ley general de 3 de Junio de 1855, condiciones para su cumplimiento de 15 de febrero de 1856, y finalmente á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

22. La Empresa se sujetará á la tarifa adjunta de precios máximos. De cinco en cinco años podrá ser reformada esta tarifa por el gobierno, si el camino produjese mas del 15 por 100 del capital invertido por la Empresa, con arreglo á lo dispuesto por la ley general de ferro-carriles.

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

24. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la Empresa, en el caso de que se creyese el Gobierno conveniente revocar esta concesion, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

25. La Empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid.

Si se faltase por la Empresa á esta disposicion, ó su representante se hallase ausente de Madrid, será válida toda notificacion, con tal que se deposite en la Secretaria del Gobierno de dicha provincia.

26. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimiento y cualesquiera otros actos que tengan relacion con la construccion y explotacion del ferro-carril, la Empresa depositará anualmente, á disposicion del Gobierno y donde este designe, una cantidad, que no podrá exceder de 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 demas disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de esta fecha.—Madrid 25 de febrero de 1859.

PRECIOS.

	De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.
POR CABEZA Y KILOMETRO.						
VIAJEROS.						
Carruajes de primera clase.	0	28	0	12	0	40
Idem de segunda.	0	20	0	10	0	30
Idem de tercera.	0	12	0	06	0	18
GANADOS.						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro.	0	28	0	12	0	40
Terneros y cerdos.	0	10	0	05	0	15
Corderos, ovejas y cabras.	0	05	0	05	0	10
POR TONELADA Y KILOMETRO.						
PESCADO.						
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	1	15	0	75	1	90
MERCADERIAS.						
<i>Primera clase.</i> Fundicion moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanisteria, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.	0	40	0	25	0	65
<i>Segunda clase.</i> Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, cok, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, silleria, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palastro y plomo en galápagos.	0	30	0	25	0	55
<i>Tercera clase.</i> Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, gujarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos piedras de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos.	0	25	0	25	0	50
OBJETOS DIVERSOS.						
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy.	0	35	0	30	0	65
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirán 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 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 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	1	20
(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 percepcion de los derechos de esta tarifa.

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

2.ª La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

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

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la Empresa conceda rebaja en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general quedando sujeta á las reglas establecidas para las demas rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

La Empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero 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 mas de 30 kilogramos solo pagará el precio de su asiento.

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

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

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

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

La Empresa no tendrá obligacion de trasportar 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 disposicion las locomotoras.

Si la empresa coasiente 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 exce dente 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 persona, aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden se fijarán anualmente por el Gobierno, á propuesta de la Empresa.

Pasando de 50 kilogramos el precio de una bala, será 0,30 rs. por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 reales cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.ª En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las escepciones anotadas mas adelante, la Empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada, el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

10. En los precios fijados en esta tarifa están incluidos todos los gastos accesorios. Por ningun concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominacion de carga, descarga, registro ni ninguna otra en los apostaderos y estaciones del camino de hierro. Tampoco podrá cobrarse nada por el almacenaje, á no ser que los efectos y mercaderías trasportados por el ferro-carril permanezcan por causa de sus dueños ó consignatarios, en las estaciones ó apostaderos mas tiempo del necesario para ser conducidos á otros puntos, para 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 espensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice versa, sin que por eso la Empresa pueda disponerse 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 mas que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán mas que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la Empresa pondrá inmediatamente á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transportes establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinado á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la Empresa, así como tambien los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado.

Madrid 9 de marzo de 1855.—Es copia.—Uria.

Relacion general de los efectos que se necesitan introducir del extranjero para la construccion del ferro-carril de Alcázar de San Juan á Ciudad-Real con opcion al abono de derechos de Arancel y demas que prescribe el art. 20, párrafo quinto de la ley general de 3 de junio de 1855.

	PESO.	IMPORTE.
	Toneladas.	Reales vellon.
HERRAMIENTAS Y ÚTILES.		
Bates, picos, barrenas, barras, mazos para el asiento de la via.	30	75.000
Crick ó gatos, yunques para fraguas, líneas de todas clases, martillos, tenazas y demas herramientas de este arte para la construccion.	20	160.000
	50	235.000
MATERIAL FIJO PARA LA VIA.		
Barras-carriles.	8.504,30	7.857.973,20
Placas de punta	380,80	351.859,20
Clavazon para la via.	756	1.090.616,20
Placas giratorias	329,33	988.000
Cambios de vias	250	500.000
	10.220,43	10.788.448,60
MATERIAL PARA LOS ACCESORIOS DE LA VIA.		
Discos fijos y señales movibles	40	130.000
Gruas hidráulicas y tubería de hierro para las mismas	60	120.000
Hierro volcanizado ó zinc para las cubiertas de los andenes de las estaciones	10	25.000
	95	275.000

	PRECIO	IMPORTE.
	DE LA UNIDAD.	Reales vellon.
MATERIAL MOVIBLE.		
Veinte locomotoras de viageros y mercancías.	300.000	6.000.000
Diez carruajes de primera clase.	50.000	500.000
Veinte id. de segunda.	40.000	800.000
Cuarenta id. de tercera	35.000	1.400.000
Doscientos wagones de todas clases para equipajes, mercancías y carruajes.	15.000	3.000.000
		11.700.000

TELÉGRAFO.	
Aparatos, alambres, aisladores, tensores etc.	450.000

RESÚMEN GENERAL.	
	Reales vellon.
Herramientas y uliles.	235.000
Via	10.788.448,60
Accesorios	275.000
Material móvil.	11.700.000
Telégrafo	450.000
Total general.	23.448.448,60

Madrid 30 de octubre de 1858.—Manuel de Madrid Dávila.—Aprobada por Real orden de 30 de junio de 1858.—Echevarría.—Es copia.—Uria. (Gaceta del 26 de febrero.)

Núm.º 234.
UNIVERSIDAD LILERARIA
 DE BARCELONA.
 En virtud de lo dispuesto en la Real orden de 10 de Agosto último, han de proveerse por concurso las plazas de Maestro y de Maestra de primera enseñanza, vacantes en los pueblos siguientes:
 PROVINCIA DE LAS BALEARES.
Escuelas públicas de niños.
 La de San Cristobal, dotada con dos mil quinientos reales anuales.
Escuelas públicas de niñas.
 La de Montuiri, dotada con dos mil doscientos reales anuales.
 Los aspirantes que reúnan las circunstancias prescritas en la citada Real orden dirigirán sus solicitudes documentadas del Sr. Presidente de la Junta de Instruccion pública de la provincia, dentro el término de un mes que principiará á contarse desde el dia que se inserte este anuncio en el Boletín oficial de la misma. Barcelona 5 de marzo de 1859.—El vice-Rector, Ramon Roig y Rey.
PALMA
 IMPRENTA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.