

Boletín Oficial

Balear.

N.º 4170.

**MINISTERIO DE LA GUERRA
Y DE ULTRAMAR.**

REALES DECRETOS.

De conformidad con lo propuesto por mi Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Secretario del Gobierno superior civil de la isla de Cuba á Don Miguel Suarez Vigil, Jefe de Seccion de la indicada Secretaría.

Dado en Aranjuez á veintiseis de Junio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Guerra y de Ultramar, Leopoldo O'Donnell.

De conformidad con lo propuesto por mi Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Jefes de Seccion de la Secretaría del Gobierno superior civil de la isla de Cuba á D. Anselmo de Villaescusa y D. José María Noguera, Oficiales de la clase de primeros de la misma dependencia, y á D. Juan Bautista Ustariz, Secretario de la Intendencia general de aquella Isla.

Dado en Aranjuez á veintiseis de Junio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Guerra y de Ultramar, Leopoldo O'Donnell.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

REAL DECRETO.

Para las cuatro plazas de Vocales que resultan vacantes en la Junta general de Beneficencia del Reino, Vengo en nombrar al Doctor en Medicina y Cirugía D. José Calvo Martin, en el concepto de Consejero de Sanidad; á D. Agustin Pascual, como Consejero de Instruccion pública; á D. José Cavada, en el concepto de Consejero de la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, y á D. Joaquin Iñigo, Director general cesante de Beneficencia y Sanidad.

Dado en Palacio á seis de Julio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Gobernacion, José de Posada Herrera.

(Gaceta del 12 de julio.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

REALES DECRETOS.

Accediendo á los deseos de D. Raimundo Gonzalez Andrés, Catedrático de la Universidad de Granada, Vengo en relevarle del cargo de Oficial segundo de la clase de cuartos del Ministerio de Fomento, para que fué nombrado en comision; quedando satisfecha del celo é inteligencia con que lo ha desempeñado.

Dado en Aranjuez á doce de Junio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla.

Vengo en ascender á la plaza de Oficial segundo de la clase de cuartos del Ministerio de Fomento, vacante por salida de D. Raimundo Gonzalez Andrés, á D. Benito Diez del Rio, que ocupa la de tercero; á la que este deja á D. Mariano Cancio Villa-Amil, que lo es cuarto; y en nombrar para esta última á D. José Godoy Alcántara, Auxiliar de la clase de primeros, que ya tenia concedidos el carácter, honores y consideracion de Oficial de Secretaría.

Dado en Aranjuez á doce de Junio de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (q. D. g.)

se ha dignado aprobar el adjunto pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Córdoba á Málaga, disponiendo que, con arreglo á ellas, á la relacion del material aprobada por Real orden de esta fecha, y á las leyes de 18 de Junio de 1856, de 15 de Julio de 1857 y 30 de Marzo último, se anuncie desde luego la subasta de dicha concesion para el 15 de Diciembre del corriente año.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 20 de Junio de 1859.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas.

**DIRECCION GENERAL
DE OBRAS PÚBLICAS.**

Subasta para la concesion del ferro-carril de Córdoba á Málaga.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 15 de Diciembre del corriente año y la hora de la una de su tarde para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifesto el respectivo proyecto) la subasta de concesion del ferro-carril de Córdoba á Málaga, cuya longitud es de 198 kilómetros, 961 metros.

La subasta se celebrará con arreglo á lo prescrito en 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 en la Caja general de Depósitos la cantidad de 2.043.043,96 reales 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 dia anterior al de la subasta.

El adjudicatorio de la subasta debe satisfacer en el término de un mes, contado desde la fecha de la adjudicacion, 528.850,51 rs. en que ha sido tasado el proyecto, con arreglo al artículo 10 de la ley general de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855.

Siendo la longitud de este camino de 198 kilómetros 991 metros, y teniendo asignada por los artículos 1º y 2º de la ley de 30 de Marzo de 1859 una subvencion de 360.060 rs. por kilómetro, la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio total ofrecido, que asciende á 71.637.897,66 rs. por la línea entera, para la cual únicamente se admitirán proposiciones, y no para ninguna parte ó porcion de ella. 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 resultasen una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa, se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, á nueva licitacion abierta en los términos prescritos en la instruccion citada de 18 de Marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora por lo ménos de 40.000 reales, y las demas á voluntad de los licitadores, con tal de que no baje de 1.000 rs. cada puja.

Madrid 20 de Junio de 1859.—El Director general, Jose F. de Uría.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de..... enterado del anuncio publicado en la Gaceta de..... y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la adjudicacion en pública subasta del ferro-carril de Córdoba á Málaga de 198 kilómetros, 961 metros de longitud subvencionado con 71.637.897,66 rs; se obliga á tomar á su cargo dicha conce-

sion, dándole el Estado, como subsidio, en metálico, ó su equivalente en *Obligaciones del Estado por ferro-carriles*, por todo el camino, la cantidad de..... (aquí la proposición que se haga, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente el tipo de la subvención fijada 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 71.637.897,66 rs. del subsidio ofrecido, y reduciendo el número de años de la concesion á..... (aquí se expresa en años completos la duracion de la concesion, admitiendo ó reduciendo lisa y llanamente los 99 años por que se anuncia).

DISPOSICIONES RELATIVAS Á LA CONCESION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Ley de 18 de Junio de 1856.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar á los Sres. Conde de Morny, Presidente de la sociedad de ferro-carriles del Gran Central de Francia; Chatelus, Gustave de la Haute y Conde de Le Hon, Vicepresidentes y Administradores de la misma Sociedad, la concesion de un ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa en las inmediaciones de Villarrobledo, y aproximándose á Alcazar, éntre por la parte oriental de la provincia de Jaen, y siguiendo despues el curso del Guadalquivir hasta Córdoba, vaya á desembocar en el puerto de Málaga bajo la forma y condiciones que se establecen en esta ley.

El Gobierno hará los estudios de un ramal que una á la ciudad de Granada con la línea de Málaga; este ramal gozará de las mismas ventajas que la expresada línea, si los estudios facultativos no impiden su ejecucion.

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 Alcazar de San Juan y Socuéllamos, y pasando por Manzanares, Ciudad-Real Mérida y Badajoz, vaya á terminar en la frontera de Portugal.

Se prolongará esta línea con el carácter de general desde Mérida á Sevilla, procediéndose á la subasta por separado y despues que se hayan cumplido los requisitos de la ley.

Art. 3.º De Mérida partirá un ramal por Cáceres á Alconetar sobre el Tajo, en sustitucion en esta parte de la carretera que, declarada mista, están comprometidos á costear por mitad el Gobierno y las provincias interesadas, y se autoriza al primero para contribuir á la subvencion de este ramal con lo que está obligado á satisfacer para la carretera, tomando por tipo el coste de la parte de la misma ya subastada de Baños á Aldea-Nueva del Camino.

Las provincias interesadas abonarán el resto necesario para completar la subvencion que en la subasta resulte deber abonarse á la compañía concesionaria, en proporcion al número de kilómetros que recorra en cada una de ellas. Este ramal se subastará en los mismos términos que la línea general de Portugal en cuanto se hayan terminado los estudios correspondientes.

Art. 4.º El Gobierno deberá tener concluido y aprobado el proyecto completo de Villarrobledo á Málaga, y del ramal de Granada, á los ocho meses

contados desde la fecha de esta ley; y á los cuatros 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 dias, 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 dia 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, quedase 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. 8.º En el caso de que el proyecto ya formado en la seccion de Córdoba á Málaga con el ramal á Granada que forma parte integrante de ella, tenga los requisitos necesarios, se procederá inmediatamente á anunciar la subasta de la concesion, sin esperar á los plazos señalados en el art. 4.º de esta ley, verificándose aquella en la misma forma y con iguales condiciones que las fijadas para el resto de las dos líneas.

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, calculada por el tipo que fije la ley para las contribuciones directas.

Art. 11. Tanto el ferro-carril de Villarrobledo á Málaga con el ramal á Granada, como el de Socuéllamos á Portugal y el de Mérida á Sevilla, deberán estar concluidos y dispuestos para la explotacion, con todo el material fijo y móvil, 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 prevenido 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 estén modificadas por esta ley.

Art. 13. Los Sres. Conde de Morny, Chatelus, Gustave de la Haute y Conde de Le Hon garantizarán en el término de 15 dias 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.

Art. 14. El Gobierno adquirirá, luego que sean examinados y aprobados, los proyectos de la seccion de Córdoba á Andújar, que fué concedida provisionalmente á D. Joaquin Figueras y compañía, cuya concesion se declara caducada. El aprecio del valor de este proyecto se hará por peritos nombrados por el Gobierno y los Señores Figueras y compañía, y en caso de discordia, por un tercero, que habrán designado aquellos previamente.

Art. 15. Para la terminacion del ferro-carril de Portugal, tendrá presente el Gobierno el estado de las negociaciones sobre el sistema general de vias de comunicacion entre España y Portugal.

Real orden de 29 de Julio de 1857.

No habiéndose anunciado las subastas de concesion de las líneas de ferro-carriles de Villarrobledo 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 Haute 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 15 de Julio de 1857.

Artículo 1.º El Gobierno, luego que estén aprobados los estudios correspondientes, anunciará la subasta del camino de hierro de Villarrobledo á Córdoba, Málaga, y Granada, empalmado la seccion que conduzca á esta ciudad en el punto que en vista de aquellos, determine el mismo Gobierno.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construccion de dicho ferro-carril con una subvencion en metálico de 360.000 reales por kilómetro, ó su equivalente en papel de la Deuda del Estado al precio de cotizacion.

Art. 3.º El Gobierno publicará el pliego de condiciones para la subasta, fijando el plazo en que deberá concluirse la construccion y el progreso sucesivo que las obras han de tener en cada año, de manera que en toda la línea se ejecuten trabajos simultáneos de análoga importancia, si bien dando la conveniente preferencia á las obras de Villarrobledo á Córdoba, que deben unir á Madrid con la línea de Cádiz.

Art. 4.º Quedan subsistentes y en toda su fuerza y vigor, las demas disposiciones de la ley de 18 de Junio de 1856 referentes al ferro-carril de que se trata, que no hayan sido modificadas por la presente.

Ley de 50 de Marzo de 1859.

Artículo 1.º Los ferro-carriles de la línea general de Andalucía desde Manzanares á Andujar, Córdoba, Málaga y Granada, subvencionados por las leyes de 18 de Junio de 1856 y 15 de Julio de 1857, por las que se autorizó al Gobierno para otorgar su concesion, se dividirán en las secciones siguientes:

- 1.ª Desde Manzanares á Andujar.
- 2.ª De Andújar á Córdoba.
- 3.ª De Córdoba á Málaga.
- 4.ª Desde Granada á Campillo, ó al punto mas conveniente de esta línea. Estos ferro-carriles se considerarán de primer orden para los efectos correspondientes.

Art. 2.º El importe total de la subvencion concedida á todas estas líneas, á razon de 360.000 rs. por kilómetro, se distribuirán entre ellas, asignando

A la primera, 304.290 rs. por kilómetro.

A la segunda, 360.060 rs. por id.

A la tercera, 360.060 rs. por id.

A la cuarta, 447.540 rs. por id.

La subvencion se abonará en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles al precio de cotizacion, con arreglo á lo que se determine en la ley sometida á la aprobacion de las Cortes, sobre creacion de obligaciones para subvencionar los caminos de hierro.

Art. 3.º Para el abono de la subvención se dividirá cada línea en el número de trozos que parezcan convenientes, y en cada trozo se abonará lo que le corresponda por terceras partes en tres plazos: uno al terminarse la esplanación; otro despues de sentada la vía; y el tercero al entregarlo al tráfico.

Art. 4.º La subvención será directamente satisfecha por el Estado, reintegrándole la tercera parte de su importe las provincias que crucen las líneas espresadas, cada una en la proporción de la subvención asignada á los kilómetros en ella comprendidos y con sujeción á lo que disponga la ley referida de creación de obligaciones para subvencionar los ferro-carriles.

Art. 5.º El Gobierno anunciará y celebrará por separado la subasta de concesión de cada una de las cuatro líneas, luego que se hallen aprobados sus respectivos proyectos, desde Manzanares como punto de partida á Andujar, teniendo en cuenta el trazado por Valdepeñas, Aldequemada, por si resultasen ventajas en longitud, en desnivel y en economía para las obras.

Art. 6.º La concesión de estos ferro-carriles consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotación por espacio de 99 años, con arreglo á la ley de 3 de Julio de 1853, y las demas disposiciones vigentes, ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre la materia, ó sobre la inspección del servicio de transporte.

Art. 7.º La concesión de la línea tercera y cuarta, se otorgará con las tarifas de precios máximos de peaje y transporte, que forman parte de sus respectivos proyectos; quedando autorizado el Gobierno para fijar, con previo informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, oyendo al Consejo de Estado las tarifas de las líneas primera y segunda. Las disposiciones para la percepción de los derechos de tarifa serán para las cuatro líneas, las del modelo adjunto á las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856 para los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza, Madrid á Irun, y otros de primer orden.

Art. 8.º El Gobierno fijará, oyendo el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el del Consejo de Estado, el material que para cada una de las cuatro secciones podrá importarse del extranjero con opción á la exención de derechos de Aduanas y otros, concedida por el caso quinto del artículo 20 de la ley general de Ferro-carriles, y determinará además las condiciones particulares de las contratas de concesión de las expresadas vías.

Art. 9.º Quedan vigentes las leyes de 18 de Junio de 1856 y 13 de Julio de 1857 en cuanto no se opongan á la presente.

Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferro-carril de Córdoba á Málaga.

1.ª La Empresa se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril, que partiendo de Córdoba se dirija por Fernan Nuñez, La Rambla, Aguilar, Puente Genil, Casarriche, La Roda, Campillos, Ardales, Carratraca, Casa-

rabonela, Coin y Cartama á Málaga.

2.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto del Ingeniero Don Máximo de Perea, aprobado por Real orden de 10 de setiembre de 1858. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobación del Gobierno.

3.ª En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicación, deberá completar la Empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de reales vellón 10.215.219,80 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 las tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

4.ª La Empresa concesionaria del camino satisfará por el proyecto, en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicación de la subasta, la cantidad de 528.850,51 rs. en ha sido tasado, de los cuales corresponden, segun lo resuelto por Real orden de 13 del corriente mes, 9.000 rs. al Erario y los restantes 519.850,51 á la compañía que ha contribuido á costear su estudio.

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

6.ª La empresa deberá tener en cada uno de los cinco años fijados para la construcción del ferro-carril, 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 de la línea; el segundo, del 10 por 100; el tercero, del 20 por 100; el cuarto, del 25 por 100; y finalmente, el quinto, del 30 por 100 restante.

7.ª La esplanación y obras de fábrica se construirán con arreglo al proyecto aprobado, dando á los perfiles transversales las dimensiones prescritas por las Reales órdenes de 20 de febrero y 1.º de marzo de 1854.

8.ª Se establecerán estaciones en los puntos que se espresan á continuación y de las clases que se indican, á saber: dos de primera en Córdoba y Málaga; tres de segunda en la Rambla, Puente Genil y Campillos, y otra de tercera en Fernan-Nuñez, Aguilar, Casarriche, la Roda, Ardales, Casarabonela, Coin y Cartama. Cuando la empresa quiera establecer mas estaciones, no podrá verificarlo sin autorización del Gobierno; pero este podrá obligarla á variar su emplazamiento, aumentar su número ó situar otras donde lo tenga por conveniente.

9.ª El material móvil se fija como *minimum* para toda la línea en

- 30 locomotoras con sus tenders.
- 20 coches de primera clase.
- 30 id de segunda.
- 70 id. de tercera.
- 30 id. de tercera con freno, garriones y departamentos para equipajes.
- 40 wagones para ganados.
- 170 id. cerrados para mercancías.
- 130 id. con rebordes.
- 10 wagones-cuadras.
- 10 algibes.

10 trucks.

Repuesto de muelles, ejes y ruedas para locomotoras y carruajes, tubos etc.

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 de cada convoy.

12. 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.

13. La Empresa quedará obligada á poner á disposición del gobierno gratuitamente y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 23 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 verificarán por la Administración, oyendo á la Empresa.

14. Asignada á este camino una subvención de 360.060 reales por kilómetro, que por los 198 kilómetros, 961 metros de longitud, suman 71.637.897,66 rs., 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 concesión en subasta pública.

15. La subvención total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que cruce el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporción al número de kilómetros que por cada una recorra y á su riqueza respectiva, graduada por las contribuciones territorial, industrial y de consumos reunidas, con arreglo á los artículos 4.º de la ley de 30 de marzo y 12 de la de 21 de Mayo de 1859.

16. Para el abono de la subvención se dividirá la línea en trozos de cuatro kilómetros cada uno, y á cada trozo se satisfará lo que le corresponda por terceras partes en tres plazos, uno al terminarse la esplanación; otro despues de sentada la vía y el tercero al abrirlo al tráfico.

17. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferro-carril sin que proceda autorización del Gobierno, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por el Ingeniero ó Inspector, en que se declare que puede empezar 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 re-

conocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

19. Cada convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 10 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 duración de los viajes.

21. La concesión de este ferro-carril se otorga por 99 años, ó por los que resulte en la subasta si ocurriese el caso previsto en el art. 1.º de la ley de 18 de junio de 1856; quedando sujeta á estas condiciones, á la ley general de 3 de Junio de 1855, á las instrucciones y 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 adjunta tarifa de precios máximos de peaje y transporte, que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el gobierno, si el camino produjese mas de 15 por 100 del capital invertido por la Empresa.

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

24. Se fija en 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 revocación de esta concesión, con arreglo al artículo 21 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

25. La Empresa nombrará un representante debidamente autorizado para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Málaga.

Si se faltase por la Empresa á esta disposición, ó su representante se hallase ausente de Málaga, será válida toda notificación que se deposite en el Gobierno de dicha provincia.

26. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al gobierno con motivo de la inspección del camino, reconocimiento y cualquiera otro servicio que tenga relación con la explotación del ferro-carril, la Empresa depositará anualmente, á disposición del Gobierno y donde este designe, una cantidad que no podrá exceder de 80.000 rs.

27. 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 1853, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856 y demas disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 20 de Junio de 1859.—Corvera.—Es copia.—Uria.

POR CABEZA Y KILOMETRO.	PRECIOS.					
	De peaje.		De transporte.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.
VIAJEROS.						
Carruajes de primera clase	0	30	0	14	0	44
Idem de segunda	0	22	0	11	0	33
Idem de tercera	0	13	0	07	0	20
GANADOS.						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro	0	30	0	14	0	44
Terneros y cerdos	0	13	0	07	0	20
Corderos, ovejas y cabras	0	07	0	05	0	12
POR TONELADA Y KILOMETRO.						
PESCADO.						
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros	1	25	0	65	1	90
EXCESO DE EQUIPAJES.						
Exceso de equipajes y encargos	0	90	0	55	1	45
MERCADERIAS.						
<i>Primera clase.</i> —Fundicion moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados	0	80	0	45	1	25
<i>Segunda clase.</i> —Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, leñas, tablas, madera de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palasto y plomo en galápagos	0	50	0	35	0	85
<i>Tercera clase.</i> —Piedra, cal y yeso, carbon de piedra, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos	0	38	0	22	0	60
OBJETOS DIVERSOS.						
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacio, y máquina locomotora que no arrastra convoy	0	46	0	24	0	70
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirian estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacio.						
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 produciria la máquina con su tender.						
POR PIEZA Y KILÓMETRO.						
Carruajes de dos ó cuatro ruedas con dos teteras y dos banquetas en el interior	0	85	0	45	1	30
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en	0	85	0	45	1	30
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 kiló-

metro, 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 kiló-

gramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

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

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la Empresa conceda rebaja en éstos 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 empezar 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 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 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 el 50 por 100 mas por peaje y transporte.

La Empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen mas de 500 kilogramos ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas 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 labrado; al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y otros 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 en 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 pre-

cio de una bala será 0,25 reales 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 excepciones de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas mas adelante, la Empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud, y con la velocidad estipulada, el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

10. En los precios fijados en esta tarifa estarán concluidos todos los gastos accesorios. Por ningun concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominacion de carga, descarga, registro de ninguna otra, en los apostaderos y estaciones del camino de hierro, siendo de la Empresa todos estos servicios y los demas que exija el tráfico de la línea. Tampoco podrá cobrarse nada por el almacenaje, á no ser que los efectos y mercaderías trasportadas 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 expensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice versa, sin que por eso la Empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion anterior.

12. En el caso de que la Empresa hiciese algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo 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 por 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 transporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y Agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la Empresa, así como tambien los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado.

Aprobado por Real orden de 20 de Junio de 1859—Corvera.—Es copio.—Uría.

(Se concluirá.)

PALMA

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.