

BOLETIN OFICIAL



EXTRAORDINARIO

CORRESPONDIENTE AL DOMINGO 30 DE MARZO DE 1884.

COMISION PROVINCIAL.

Extracto del acta de sesion extraordinaria celebrada por la misma hoy 30 de Marzo de 1884.

Presidencia del Sr. D. Fernando Santoyo, Gobernador Presidente.

Abierta la sesion con asistencia del Sr. Vice-Presidente y suficiente número de señores Diputados vocales, fué leida y aprobada el acta de la anterior.

Ferrocarril.—La Comision creyendo interpretar los deseos de los Segovianos todos, ha acordado publicar inmediatamente para su satisfaccion y júbilo el anuncio de subasta del Ferrocarril de Villalba á Segovia, con su pliego de condiciones copiadas de la *Gaceta* del dia de ayer.

Asi mismo acordó significar al Gobierno de S. M. la gratitud más viva por haber autorizado el expresado anuncio de subasta, haciéndola extensiva al Excelentísimo Sr. Conde de Sepúlveda; á los demás representantes de la provincia en los cuerpos Colegisladores y al Sr. Muruve apoderado de la Corporacion en este asunto, felicitándoles á su vez por la satisfaccion que habrán recibido por su amor á este pais. Y se levantó la sesion.

Segovia 31 de Marzo de 1884.—Francisco de Cáceres y Tomé, Secretario.—V.º B.º: El Gobernador Presidente, Fernando Santoyo.

Ministerio de Fomento.

Direccion general de Obras públicas.

FERROCARRILES.

En cumplimiento de lo dispuesto por Real orden fecha 21 del corriente mes, dictada de acuerdo con el Consejo de Ministros, esta Direccion general ha señalado el dia 4 de Julio próximo, á la una de su tarde, para la subasta de la concesion del ferrocarril que partiendo de la estacion de Villalba, en el de Madrid á Valladolid, termine en la de Segovia, de la línea de la misma ciudad á Medina del Campo. La subasta se celebrará en Madrid en el local del Ministerio de Fomento destinado al efecto, observándose las reglas establecidas en la instruccion de 18 de Marzo de 1852.

Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados y papel del sello 11.º, ajustadas al modelo adjunto, acompañando en pliego aparte el documento que acredite haber consignado en la Caja general de Depósitos como fianza previa para tomar parte en la subasta la cantidad de 213.663 pesetas en metálico ó su equivalencia en efectos de

la Deuda pública, calculados al tipo que para este objeto les está señalado en las disposiciones vigentes.

La licitacion versará en primer término sobre la rebaja del importe de la subvencion; y en el caso de dos ó más proposiciones que contengan igual rebaja en la subvencion, se celebrará nueva subasta en el término de 10 dias, que se anunciará oportunamente, teniendo por objeto la rebaja en el tipo de las tarifas; y en caso de que resultasen dos ó más proposiciones iguales, versará la licitacion sobre duracion del plazo de la concesion. Sólo podrán tomar parte en la segunda subasta los firmantes de las proposiciones que resultaren iguales, á los cuales se retendrán los respectivos depósitos correspondientes.

El dueño del proyecto peticionario de la concesion con garantía y que tiene aceptado el pliego de condiciones que sirve de base á la subasta tiene derecho á quedarse con el remate por el tanto, ejercitándose este derecho de tanteo en la forma que determina el art. 38 del reglamento de 6 de Julio de 1877 para ejecucion de la ley general de Obras públicas.

El adjudicatario de la concesion deberá abonar al dueño del proyecto en término de un mes, contado desde la fecha de la adjudicacion, el importe del proyecto, que segun la tasacion aprobada asciende á 73.170 pesetas, y además la cantidad que en concepto de interés á razon del 8 por 100 resulte el dia en que se haga efectivo el abono por el adjudicatario, á contar desde 3 de Julio de 1883, en que se garantizó por la personalidad que aparecía como dueña del proyecto la peticion de concesion.

En la porteria de este Ministerio de Fomento, se hallarán de manifiesto, para conocimiento del público, el proyecto, pliego de condiciones para la concesion, tarifas y relacion de los efectos que pueden importarse del extranjero con franquicia arancelaria.

Madrid 28 de Marzo de 1884.—El Director general, Gabriel Enriquez.

Modelo de proposicion.

D. N. N. vecino de....., enterado del anuncio publicado en la *Gaceta de Madrid*, fecha....., y del proyecto y demás documentos relativos al ferrocarril de Villalba á Segovia, se comprometo á tomar á su cargo la construccion y explotacion de dicho ferrocarril, con estricta sujecion al pliego de condiciones particulares para su concesion, rebajando la subvencion señalada en el artículo 15 del mismo en..... pesetas (la cantidad que se rebaja en letra).

(Fecha y firma del proponente.)

Ley especial del ferrocarril de Villalba por Segovia á las líneas de Valladolid á Calatayud ó Valladolid á Ariza.

DON ALFONSO XII,

Por la gracia de Dios Rey constitucional de España: á todos los que la

presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Las líneas férreas de Madrid á Valladolid por Segovia, y de Segovia á empalmar con la de Valladolid á Calatayud, declaradas de servicio general por leyes especiales, y por estar además comprendidas en el art. 4.º de la ley de 23 de Noviembre de 1877, se refunden en una sola que desde Villalba, y pasando por Segovia, empalme con las de Valladolid á Calatayud ó á Ariza en el punto que se considere más conveniente.

Art. 2.º La nueva línea disfrutará de la subvencion de 60.000 pesetas por kilómetro, y de los demás derechos que por la ley de 2 de Julio de 1870 se concedieron á la seccion de la misma comprendida entre Segovia y el punto de empalme con la línea de Valladolid á Calatayud.

Art. 3.º Se autoriza al Gobierno para que desde luego, y por medio de subasta pública, otorgue la concesion de la seccion de la nueva línea comprendida entre Villalba y Segovia, y para que cuando tenga el proyecto aprobado otorgue igualmente, y con las mismas condiciones, la concesion de la segunda seccion comprendida entre Segovia ó sus inmediaciones y el empalme con las líneas que desde Valladolid han de dirigirse á Calatayud ó á Ariza.

Art. 4.º Las obras de la primera seccion se ejecutarán con sujecion al proyecto presentado para la misma por la Diputacion provincial de Segovia, previa aprobacion del mismo por el Gobierno, y las de la segunda seccion con sujecion al proyecto que por el Gobierno ó por concesion particular se estudie y aquel apruebe en su dia.

Art. 5.º La concesion de esta nueva línea se hará por 99 años, y con estricta sujecion á todas las condiciones que para las líneas de servicio general subvencionadas por el Estado prefijan la ley de 23 de Noviembre de 1877 y el reglamento para su ejecucion de 24 de Mayo de 1878.

Art. 6.º El pago ó abono de la subvencion directa concedida á esta línea se hará en metálico efectivo y en tantas anualidades iguales entre sí como sean los años que por el Gobierno se fijen para la construccion de cada una de las dos secciones que la forman.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á diez y ocho de Mayo de mil ochocientos ochenta y tres.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, German Gamazo.

Pliego de condiciones particulares bajo las cuales se otorga la concesion de un ferrocarril de Villalba á Segovia.

Artículo 1.º El concesionario se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo en el plazo de cinco años, á contar de la fecha en que se adjudique la concesion, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un ferrocarril que partiendo de la estacion de Villalba, en el de Madrid á Valladolid, termine en la de Segovia, de la línea del mismo punto á Medina del Campo, de modo que pueda hacerse la explotacion en todas sus partes al espirar el término de los cinco años, fijados en este artículo. En los dos primeros años, contados desde la fecha de la concesion, deberá el concesionario tener obras ejecutadas ó acopiado material por un valor igual á la cuarta parte del importe del presupuesto aprobado.

Art. 2.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 16 de Agosto del año próximo pasado. Durante la ejecucion de las obras no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones que no hubiesen sido debidamente autorizadas con arreglo á lo que disponen los artículos 18 de la ley de ferrocarriles vigente y 52 del reglamento para la ejecucion de esta ley. Las consecuencias de toda variacion ó modificacion del proyecto aprobado serán las que establece el art. 19 de la ley de ferrocarriles vigente.

Art. 3.º Se establecerán las estaciones y apeaderos designados en el proyecto aprobado que se cita, siendo el emplazamiento de los edificios, así como sus formas y dimensiones, los que se indican en el mismo proyecto.

No podrá el concesionario establecer otras estaciones fuera de las expresadas ni aun apeaderos ó apartaderos, sin sin autorizacion del Gobierno; pero se reserva esta la facultad de obligar al concesionario, oyéndole antes, á establecer otras estaciones además de las anteriormente expresadas y los apeaderos ó apartaderos que juzgue necesarios.

Art. 4.º En el término de 15 dias, contados desde la fecha en que se publique en la *Gaceta de Madrid* la adjudicacion de la concesion á su favor, consignará el adjudicatario en la Caja general de Depósitos como fianza la cantidad de 1.068.315 pesetas en metálico ó en valores de la Deuda pública, calculados al tipo que para este objeto les está señalado por las disposiciones vigentes; cuya cantidad representa el 5 por 100 del presupuesto aprobado. Esta cantidad no será devuelta al concesionario hasta que estén terminadas las obras que son objeto de la concesion.

Si el adjudicatario dejase trascurrir dichos 15 dias sin consignar esta fianza, se declarará sin efecto la adjudicacion, con pérdida del depósito provisional prestado para tomar parte en la licitacion, sacándose nuevamente á re-

mate la concesion por término de 40 dias.

Art. 5.º El concesionario empezará los trabajos dentro de los tres meses, contados desde la fecha del otorgamiento de la concesion, y deberan quedar terminados en el plazo de cinco años, contados desde la misma fecha.

Art. 6.º El material móvil se fija como mínimo para toda la línea en

Dos máquinas de dos ejes acoplados y uno libre.

Dos idem de tres id. id.

Dos idem de cuatro id. id.

Dos coches berlinas.

Cuatro idem ordinarios de primera clase.

Ocho idem ordinarios de segunda clase.

Doce id. id. de tercera id.

Seis furgones de conductor para equipajes.

Quince wagones jaulas para ganados.

Sesenta id. cubiertos.

Treinta y seis id. de bordes altos.

Veinticuatro id. de id. bajos.

Dos id. de socorro.

Cuarenta y cinco frenos para coches y wagones.

Art. 7.º Los coches de viajeros estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos, que en los de primera clase estarán guarnecidos y en los de segunda tendrán relleno; tanto unos como otros, y además los de tercera clase, estarán cerrados con cristales. Podrán emplearse coches que lleven en departamento separado más de una clase de viajeros, pudiéndose tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta del concesionario; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte de la totalidad de asientos de todo el tren.

Art. 8.º La empresa concesionaria se obliga á trasportar gratuitamente por los trenes ordinarios los pliegos y cartas que constituyan la correspondencia oficial y privada, así como á los conductores y agentes necesarios para repartirla. Para este objeto la empresa reservará en cada tren un carruaje cuya forma y dimensiones determinará la Direccion general de Correos y Telégrafos. Respecto á las horas de salida, marcha y detenciones de los trenes que lleven la correspondencia pública, la empresa deberá obtener previamente la conformidad del Ministerio de la Gobernacion.

Art. 9.º La empresa concesionaria deberá establecer y conservar en buen estado á sus expensas, durante el tiempo de la concesion, una línea telegráfica con dos hilos para el servicio del Gobierno, Queda tambien obligada la empresa concesionaria á tener dispuestos los postes de modo que puedan recibir el número de hilos hasta cuatro que el Gobierno necesite colocar, siendo obligacion de dicha empresa el conservar y reparar unos y otros con el material necesario al efecto. El material que se emplee, tanto en la construccion como en la reparacion de la línea telegráfica, será de las mismas condiciones que el adoptado por la Administracion. Igualmente queda obligado el concesionario á facilitar en las estaciones en que el Gobierno necesite establecer servicio telegráfico el local necesario al efecto.

Art. 10. La empresa queda obligada á conducir gratuitamente los presos y penados, á cuyo fin dispondrán del material móvil adecuado que el Ministerio de Fomento determine, oyendo á los Ministerios de Guerra y Gobernacion.

Art. 11. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte de este ferro-

carril sin que preceda autorizacion de este Ministerio, en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del camino redactada por el Ingeniero del Gobierno encargado de la inspeccion, en que se declare que puede abrirse la vía al tránsito público; acta que deberá con su propio informe remitir al Ministerio de Fomento el Gobernador de la provincia respectiva.

Art. 12. No podrá la empresa concesionaria emplear en la explotacion locomotoras ó carruajes, ya sean recién construidos, ya despues de reparaciones importantes, sin que hayan sido reconocidos por el Ingeniero encargado de este servicio.

Art. 13. Concluidas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros que designe el Ministerio de Fomento, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando tambien un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios. De cada uno de los documentos y planos que se enuncian en el párrafo anterior y del acta de amojonamiento entrará la empresa concesionaria un ejemplar competentemente autorizado á la Direccion general de Obras públicas durante el primer año de la explotacion de la línea ó trozo de línea á que se refieran.

Art. 14. La empresa concesionaria se sujetará á la tarifa adjunta á este pliego de precios máximos de peaje y transporte, la cual podrá ser revisada despues de pasados los cinco primeros años de hallarse en explotacion este ferrocarril, y de cinco en cinco años despues en la forma que disponen los artículos 49 de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 y 27 del reglamento para su ejecucion.

Art. 15. Disfrutará este ferrocarril la subvencion de 60.000 pesetas por kilómetro, que con arreglo al proyecto aprobado suman 4.077.600 pesetas, que se abonarán en metálico, distribuidas en cinco anualidades consecutivas é iguales, á 815.520 pesetas cada una, efectuándose el abono de cada anualidad por entregas mensuales á la empresa concesionaria de la mitad del importe de las obras ejecutadas durante el mes ó meses anteriores, valoradas á los precios del presupuesto aprobado, sin que el importe de estas entregas pueda exceder en cada año de las 815.520 pesetas que representa cada anualidad.

El Gobierno se reserva la facultad de suspender en todo ó en parte el pago de la subvencion correspondiente á la primera anualidad. En este caso la cantidad devengada en dicho período será abonada por partes iguales en las cuatro anualidades restantes y como aumento á lo que en cada una de estas corresponda. Disfrutará además de la exencion de derechos de Aduana el material que conforme á la relacion aprobada sea necesario importar del extranjero para construir la línea y para explotarla durante los 10 primeros años. Esta exencion se hará efectiva en la forma que prescriben las leyes de presupuestos, ó cualquiera otra que se halle vigente al otorgar la concesion.

Art. 16. Caducará esta concesion en los casos siguientes:

1.º Si no se constituyese en el plazo estipulado la fianza de que habla el art. 4.º de este pliego de condiciones.

2.º Si no se empezasen ó terminasen las obras dentro de los plazos marcados en el art. 5.º de estas condiciones, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados en la forma que previenen los arts. 29 y 30 del reglamento para la ejecucion de la ley de

ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.

3.º Si se interrumpiese total ó parcialmente el servicio público, en cuyo caso se procederá conforme á lo determinado en el art. 87 de la ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, y el 31 del reglamento para la ejecucion de la ley de 28 de Noviembre de 1877.

4.º Si el concesionario fuese declarado en quiebra, ó si siendo Compañía la concesionaria fuere asimismo declarada en quiebra ó disuelta por resolucion judicial ó administrativa.

5.º Si trascurridos dos años desde la fecha de la concesion no se hubiesen ejecutado obras ó acopiado material por un valor igual á la cuarta parte del presupuesto aprobado, salvo en los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Art. 17. Para atender á los gastos que origine la inspeccion del Gobierno sobre este ferrocarril, el concesionario abonará anualmente desde el principio de las obras la cantidad de 50 pesetas por cada kilómetro que se halle en construccion, y la de 100 pesetas por cada uno de los que se hallen en explotacion.

Las cantidades que por este concepto deba abonar el concesionario ingresarán en el Tesoro público, conforme se determina en el art. 62 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 18. El concesionario podrá, previa autorizacion del Ministerio de Fomento, trasferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 19. En los 10 años que precedan al término de esta concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos de la explotacion y emplearlos en la conservacion del ferrocarril si el concesionario no cumpliera con este deber.

Art. 20. Al espirar el plazo de la concesion hará el concesionario la entrega de este ferrocarril al Gobierno en los términos prevenidos en los artículos 36 y 37 del reglamento de 24 de Mayo de 1878.

Art. 21. Gobierno, por causa de utilidad pública debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril antes de terminada la concesion. Para determinar el precio de la compra, se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que inmediatamente precedan, y este término medio será el importe de la anualidad que se pagará á la empresa en cada uno de los años que falten para espirar la concesion. Si este término fuere mayor de 15 por 100, se fijará la anualidad como si fuere de 15 por 100; si es menor, y la empresa se cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciacion de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos; pero en ningun caso se podrá exceder de 15 por 100.

Art. 22. La concesion de este ferrocarril no constituye monopolio á favor de la empresa concesionaria, la cual no podrá reclamar indemnizacion alguna si el Gobierno hiciese otra concesion ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegacion ú otros en la misma comarca donde está situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante.

Art. 23. La empresa concesionaria formará los reglamentos necesarios para el buen servicio de administracion y explotacion de esta línea, sometiéndolos á la aprobacion del Ministerio de Fomento cuando afecten á la seguridad de la explotacion, ó á las re-

laciones del público con la empresa concesionaria.

Art. 24. El Ministerio de Fomento ejercerá por medio de sus agentes la inspeccion y vigilancia que le corresponda por la ley, tanto en la parte facultativa como en la administrativa, debiendo la empresa concesionaria dar cumplimiento á las órdenes que los expresados agentes le comuniquen.

Art. 25. El concesionario nombrará un representante para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno ó sus delegados, el cual deberá residir en Madrid. Si se faltare á esta disposicion ó el representante de Madrid se hallare ausente, serán válidas las notificaciones hechas á la empresa concesionaria con tal que se depositen en la Seccion de Fomento del Gobierno de esta provincia.

Art. 26. Esta concesion se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo el derecho de propiedad: se otorga con sujecion á las leyes de 23 de Noviembre de 1877 y reglamentos para su ejecucion, fechas 24 de Mayo y 8 de Setiembre de 1878, á la ley especial de 18 de Mayo de 1883, á la tarifa adjunta de precios máximos de peaje, transporte, y por último á las demás disposiciones de carácter general que se dicten en materia de ferrocarriles.

Art. 27. Despues de constituido el depósito de que habla el artículo 4.º de estas condiciones se expedirá el título de concesion, elevándose á escritura pública el contrato, incluyendo en ella literalmente este pliego de condiciones, la ley especial de concesion y la tarifa de precios máximos de peaje y transporte.

Madrid 21 de Marzo de 1884.

Disposiciones 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 peticion de los que las remesen sean trasportadas con la velocidad de los viajeros pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa.

4.ª Lo mismo se entenderá respecto de los ganados y caballos.

5.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 sujetos á las reglas establecidas para las demás rebajas.

Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

Las rebajas de tarifas se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

6.ª Todo viajero cuyo equipaje no pase más de 30 kilogramos solo pagará el precio de un asiento.

7.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 más analogía.

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

Primero. A todos los objetos que no estando exprezados en ella no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese más de 300 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más 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 más de 8.000. No se comprenden en 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.

9.ª Los precios de tarifa no se aplicarán: Primero. A todos los objetos que no es-

tando expresados en ella no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata en barra, 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 bulto aislado ó excedente de equipaje que por sí solo forme una remesa y cuyo peso no llegue á 50 kilogramos.

Los precios de la tarifa para los objetos comprendidos en los tres casos anteriores se fijarán anualmente por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la empresa concesionaria.

Sin embargo, el precio de la tarifa que se fije para los bultos ó excedentes de equipajes comprendidos en el caso 3.º no podrá ser en caso alguno mayor que el que corresponda á

un bulto cuyo contenido sea de la misma naturaleza y cuyo peso sea de 50 kilogramos.

10. En virtud de la percepción 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 los viajeros.

Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

11. En el precio de transporte se considerarán incluidos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

12. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y

á sus expensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y viceversa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que la impone la disposición anterior.

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

14. 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 pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitare dirigir tropas

ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposición por la mitad del precio de tarifa todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino.

Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, igualmente que los empleados del telégrafo.

Madrid 21 de Marzo de 1884.—Aprobado.—Alejandro Pidal y Mon.—Hay una rúbrica.—Hay otra rúbrica.—Hay un sello en tinta del Ministerio de Fomento.

Como representante debidamente autorizado por la Diputación provincial de Segovia, acepto en todas sus partes el precedente pliego de condiciones.

Madrid 26 de Marzo de 1884.—Miguel Moruve.—Hay una rúbrica.

Imprenta Provincial.