

# Boletín Oficial

## DE LA PROVINCIA DE LEON.

Se suscribe a este periódico en la Redacción casa de los Sras. Vinda e hijos de Miñón á 90 rs. el año, 50 al semestre y 30 al triestrato. Los anuncios se insertarán á medio real finos para los suscritores, y un real línea para los que no lo sean.

### PARTE OFICIAL.

#### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

#### Del Gobierno de provincia.

(Gaceta del 20 de agosto num. 253.)

#### MINISTERIO DE FOMENTO.

El Ministerio ha acordado en un expediente para el ferrocarril de Palencia á Leon, se publica de nuevo con la rectificación correspondiente.

#### Obras públicas.—Ferrocarril de Palencia á Leon.

1.ª. Sr. Vistas las Reales órdenes de 16 de Junio y 7 de Agosto de 1860, por la primera de las cuales se fijó, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, la interpretación que debe darse á la ley de 5 de Junio de 1859 respecto de la subvención asignada al ferrocarril de Palencia á la Coruña; y por la segunda se determinó el trazado de la sección de dicho camino, comprendida entre Palencia y Leon, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado declarar aceptada la proposición hecha y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez para optar á la concesión del ferrocarril de Palencia á Leon, y disponer que se anuncie desde luego la subasta para su adjudicación, sirviendo de tipo la proposición referida.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. San Ildefonso 18 de Agosto de 1860.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas, DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

#### Subasta para la concesión del ferrocarril de Palencia á Leon.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Dirección general ha señalado el día 21 de Noviembre de 1860 y la hora de la una de su tarde para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la su-

hasta de concesión del ferrocarril de Palencia á Leon, cuya longitud es de 120 kilómetros 719 metros.

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

Siendo la longitud de esta línea de 120 kilómetros 719 metros, y teniendo asignada una subvención de 254.461 rs 67 cént. por kilómetro, la licitación versará sobre la reducción del subsidio total asignado, que ascienda á 28.503.678 rs. 54 cént. por todo el camino, para el cual únicamente se admitirán proposiciones y no para ninguna parte ó porción de él. Debiendo servir de base para la subasta la proposición presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar la concesión con los 28.503.678 rs. 54 céntimos de subvención asignada á esta línea, no se admitirá ninguna otra proposición que no mejore por lo menos en 40.000 rs. la de Florez. Si con arreglo á esto resultasen luego una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa, se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, á nueva licitación abierta en la forma prescrita en la instrucción citada; debiendo ser la primera mejora por lo menos de 2.000 rs., y las demás á voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1.000 rs. cada puja.

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

#### Modelo de proposición.

D. N. N., vecino de . . . . ., enterado del anuncio publicado en la Gaceta de . . . . ., y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la ad-

judicación en pública subasta del ferrocarril de Palencia á Leon, de 120 kilómetros 719 metros de longitud, subvencionado con 28.503.678 rs. 54 cént., se obliga á tomar á su cargo dicha concesión con estricta sujeción á las condiciones y demás disposiciones referidas, dándole el Estado como subvención por todo el camino la cantidad de . . . . . (Aquí la proposición que se haga, reduciendo por lo menos en 40.000 rs. laa y llamando el tipo de la subvención fijada en este anuncio, ó sea la proposición del Sr. Florez.)

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

#### Real orden de 27 de Marzo de 1858.

Hmo. Sr.: Confeccionada S. M. la Reina (Q. D. G.) con el dictamen emitido por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto del ferrocarril de San Isidro de Duernas á la Coruña, presentado por D. Juan Martínez Picavia, se ha dignado aprobar en todas sus partes, y disponer que, en atención á que el ferrocarril ya concedido de San Isidro de Duernas á Alar sigue la misma dirección que este entre San Isidro y Palencia, arranque de esta ciudad el de Galicia desde el punto que se fijó, denominándose en consecuencia *Ferrocarril de Palencia á la Coruña*, y haciéndose en el presupuesto general la reducción de la parte de él correspondiente al trozo de San Isidro á Palencia, excepto en lo relativo al material móvil, que será el costado. Asimismo se ha dignado resolver S. M. se manifieste al interesado ó Ingenieros autores del proyecto que el trabajo ejecutado es de los mas completos, y digno de la honrosa calificación que mereció de la Junta consultiva.

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

#### Ley de 21 de Abril de 1858.

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujeción á la ley general de ferrocarriles, la línea de primer orden

que empalmando en Palencia con la de San Isidro de Duernas á Alar pose por Leon, entre en Galicia por el puente de Domingo Florez, y en Montorio, ó donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y Vigo.

Se considerará como parte de esta línea la que arrancando de ella vaya á terminar en el puerto de Asturias, cuya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que partiendo de Meillas del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesión de este ferrocarril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotación por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa máxima que se acompaña, y con sujeción á lo prescrito en el artículo 55 de la ley general de ferrocarriles.

Art. 3.º La parte de la línea comprendida entre Palencia y la Coruña se dividirá en las secciones siguientes:

- Primera. De Palencia á Leon.
- Segunda. De Leon á Ponferrada.
- Tercera. De Ponferrada á Quiroga.

- Cuarta. De Quiroga á Lugo.
- Quinta. De Lugo á la Coruña.

Art. 4.º Se procederá desde luego á publicar la subasta del camino para la adjudicación de las secciones primera, segunda, tercera y quinta de los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando, concluidos los de la línea de Vigo, se saquen á subasta sus secciones.

Art. 5.º El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que en el término de un año se termine el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcación y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicación de la línea con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de ferrocarriles, dividiéndola en las secciones que aparecieran mas convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las líneas de Asturias y Zamora, cuyos estudios han de quedar terminados en la misma época.

Art. 6.º El Estado auxiliará la construcción de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvención directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:

- Primera sección. 180.000 rs. por kilómetro.
- Segunda sección. 357.000.
- Tercera sección. 404.000.
- Cuarta sección. 410.000.
- Quinta sección. 350.000.

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvención con que el Estado deba también auxiliar la construcción de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotación y el interés de las compañías invertidas, que deberá ser igual al que sirvió de base para determinar la subvención asignada en el Real orden anterior á cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán con arreglo á lo dispuesto en la ley general de ferro-carriles de 5 de Junio de 1855 y al Real decreto de 27 de Febrero de 1852 sobre reconstitución de servicios públicos, y girarán sobre rebaja en el importe de la subvención total designada para cada una de las secciones.

Art. 9.º Para el abono de la subvención se dividirá cada sección en el número de trozos que aparezcan convenientes; y hecho esto, se distribuirá en tres partes iguales: la primera se abonará terminada la explotación de cada trozo; la segunda después de sentada la vía, y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10.º La subvención total será satisfecha directamente por el Estado, á quien reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviesa. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio en su presupuesto anual, lo que corresponda por la cantidad que al Gobierno haya tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopta.

Art. 11.º Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporción de la subvención que haya de abonarse por la longitud de la línea comprendida en cada provincia, y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.

Art. 12.º Para cubrir la cuota que correspondo á cada provincia las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos más directamente interesados, en proporción de su riqueza, por los cupos de las mismas contribuciones.

Art. 13.º El Gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesión, estableciendo los plazos en que deba terminarse la construcción de cada una de las secciones, y el progreso sucesivo que las obras han de tener cada año.

Ley de 5 de Junio de 1859.

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

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

Por lo tanto mandamos &c.

Dado en Aranjuez á 5 de Junio de 1859.—Es copia.

Real orden de 5 de Noviembre de 1858.

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

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

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

1.º 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 de Palencia vaya hasta Leon.

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

3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Reales órdenes de 27 de Marzo y 3 de Noviembre de 1858. Este proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobación del Gobierno.

4.º En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicación, deberá completarse la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 2.815.437 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado para esta objeto por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieron al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verificase el depósito.

5.º La empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicación de la subasta, á los que han costado los estudios y proyecto del ferro-carril de Palencia á la Coruña la cantidad de 441.904 rs á que ascienden el importe de la tasación parcial de la parte del proyecto correspondiente á la seccion de Palencia á Leon, y el del 20 por 100 de esta tasación, con arreglo al art. 10 de la ley general de ferro carriles de 5 de Junio de 1855 y Reales órdenes de 31 de Marzo de 1854, 6 de Julio y 5 de Noviembre de 1858.

6.º La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesión, y tenoró enteramente concluida y dispuesto para la explotación á los tres años contados desde la misma fecha.

7.º En cada uno de los tres años fijados para la construcción 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:

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

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

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

Una de segundo orden en Leon, once de tercero en Grijota, Paredes de Nava, Villalumbroso, Mozuecos, Villada, Grajal, Sahagun, Cudeñillos, Mansilla, Palanquinos y Torneros, y dos de cuarto en el Burgo y Reliegos. La empresa no

podrá establecer mas estaciones ó variar la situación de las expresadas sin autorización del Gobierno; pero este podrá obligarla á situarlas donde lo tenga por conveniente ó aumentar su número. Queda también aquella autorizada para situar, si lo creyere conveniente, una estación de segundo orden en Palencia; pero de manera que se verifique en este punto el enlace de la línea de Palencia á Leon con la de San Isidro de Dueñas á Alar.

- 10. El material móvil se fija como minimum para toda la seccion en
  - 9 locomotoras para viajeros.
  - 11 id. para mercancías.
  - 11 coches de primera clase.
  - 27 id. de segunda.
  - 11 id. mistos de primera y segunda.
  - 55 id. de tercera.
  - 11 id. mistos de segunda y tercera.
  - 66 wagones cubiertos para mercancías y equipajes.
  - 421 id. descubiertos para mercancías.
  - 11 id. cuadras.
  - 2 trucks.
  - 22 frenos con casillas.
  - 22 id. sin casillas.

Material de repuesto de locomotoras y carruajes.

11. Las máquinas-locomotoras estarán construídas con arreglo á los mejores modelos.

12. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; unos y otros, estarán cerrados con cristales; los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

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

14. Asignada á esta seccion por la ley de 5 de Junio de 1859 la subvención de 254.461 rs. 67 céntimos por kilómetro, que por los 120 kilómetros, 719 metros de su longitud suman 28.503.678 reales 57 céntimos, el Gobierno auxiliará á la empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-

carriles, en que resulte a juicio de la comision en subasta pública.

15. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que crucen el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporcion de la subvencion abonada por la longitud de la línea comprendida en cada provincia, y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de comercio.

16. Para el abono de subvencion se dividirá la cantidad que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la línea; y fijada así la correspondiente por kilómetro, se dividirá esta á su vez en tres partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluida la explanation y obras de fábrica de cada trezo de 4 kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada la via en el mismo trezo, y la tercera al abrirse la explotacion.

17. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobernador de la provincia en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros Inspectores del Gobierno, en que se declare que puede comenzarse la explotacion.

18. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

19. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 12 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurren á tomarlos.

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

21. La empresa queda obligada á poner á disposicion del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, los carruajes ó remolques necesarios para el transporte del correo en un trayecto y otro de vuelta diaria, cuyos horas de salida y llegada se fijarán por la Administracion.

22. La duracion de este ferro-carril se otorga por 20 años, con

arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 5 de Junio de 1855, á las condiciones para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856, y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

23. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos, que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno con arreglo á la ley general de ferro-carriles, si el camino produjese mas de 15 por 100 del capital en él invertido.

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

25. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al artículo 51 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

26. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid. Si se faltase por la empresa á esta disposicion, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificacion hecha á la empresa con tal de que se deposite en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

27. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relacion con la construcción 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 á lo de la ley de ferro-carriles de 5 de Junio de 1855, Instruccion y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, y demás disposi-

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

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

En cumplimiento de la Real

orden de 7 del actual, declaró que acepta este pliego de condiciones como consecuencia de la proposicion garantizada que tengo hecha.

Madrid 11 de Agosto de 1860.  
Juan Florez = Hay una rúbrica =

Tarifa de precios máximos de peaje y trasporte para el ferro carril de Palencia á Leon.

	PRECIOS.					
	De peaje.		De trasporte.		Turca.	
	Rs. vn.	Centa.	Rs. vn.	Centa.	Rs. vn.	Centa.
<b>POR CABEZA Y KILOMETRO.</b>						
<b>VIAJEROS.</b>						
Carruajes de primera clase.	0	28	0	12	0	40
Idea de segunda.	0	20	0	10	0	30
Idea de tercera.	0	12	0	06	0	18
<b>GANADOS.</b>						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.	0	28	0	12	0	40
Terneros y cerdos.	0	10	0	05	0	15
Corderos, ovejas y cabras.	0	05	0	05	0	10
<b>POR TONELADA Y KILOMETRO.</b>						
<b>PESCADO.</b>						
Ostras y pescados frescos con la velocidad de los viajeros.	1	13	0	75	1	90
<b>MERCADERIAS.</b>						
<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 objetos manufacturados.	0	40	0	25	0	65
<i>Segunda clase.</i> — Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpinteria, mazañol en bruto, alfaría, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palastra, plomo en galapagos.	0	30	0	25	0	55
<i>Tercera clase.</i> — Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarra, estiércol y otros abonos, piedra de empujar y materiales de toda especie para la construcción y conservacion de los caminos.	0	25	0	25	0	50
<b>OBJETOS DIVERSOS.</b>						
Wagon, coche ó otro carruaje destinado al trasporte por el camino de hierro, que pesa vacío, y máquina-locomotora que no arrastre convoy.	0	35	0	20	0	65
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderias 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 vacío.						
Las máquinas-locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderias, no produzca un peaje igual al que produciria la máquina con su tender.						
<b>POR PIEZA Y KILOMETRO.</b>						
Carruaje de dos ó cuatro ruedas con una testero y una sola banqueta.	0	55	0	44	0	99
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeros y dos banquetas en el interior.	0	70	0	60	1	20
Si el trasporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será el doble. En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pesen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.						

Disposiciones generales que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.ª La percepción será por kilogramos, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un kilogramo empezado se pagará como si se hubiera 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 remiten sean transportadas con la velocidad de los viajeros pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

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

La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar los reducciones con 15 dias de anticipación al en que han de comenzar á regir, para conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa no harán proporcionalmente sobre el peso y el transporte.

5.ª Todo viajero cuyo equipaje no pase 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 peso y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

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

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

La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen mas de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8.000, exceptuándose de esta disposición las locomotoras. Si la empresa consiente el peso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

3.ª Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:

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

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados; al plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese individualmente menos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas mas de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente.

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

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

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

10. En los precios fijados en esta tarifa estan incluidos todos los gastos accesorios.

Por ningun concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominacion de cargo, descarga, registro, ni ninguna otra en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

Tampoco podrá cobrarse nada por almacenaje, á no ser que los efectos y mercaderías transportados por el ferrocarril permanezcan por causa de sus dueños ó consignatarios en las estaciones ó apostaderos mas tiempo del necesario para ser conducidos á otros puntos, en cuyo caso propondrá la empresa cada año á la aprobacion del Gobierno un reglamento en que se fijen los precios y el servicio de depósito y almacenaje.

11. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comision de sus 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 disposición 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 después 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 podrá 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 transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, así como tambien los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado.

Madrid 3 de Noviembre de 1858.

—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—El Director general, José Francisco de Uría.

Núm. 509.

Los Alcaldes que no han dado aviso á este Gobierno de estar efectuada la rectificación de las listas electorales para cargos municipales, lo harán sin falta para antes del dia 31 del corriente mes, en la inteligencia que saldrán comisionados á recogerlas de aquellos que no lo hubiesen verificado para dicho dia, siendo de su cuenta el pago de las dietas que se designen. Leon 23 de Agosto de 1860 = Genaro Alas.

ANUNCIOS OFICIALES.

Escuela Normal de Leon.

El curso de dicho establecimiento dará principio el 15 de Setiembre próximo con arreglo al art. 73 de la ley de Instruccion pública.

La matrícula estará abierta desde 1.º del mismo mes, y desde el 15 empezarán los exámenes de ingreso y los extraordinarios de prueba de curso. Leon 20 de Agosto de 1860 = El Director, Jacinto Argüello Rosado.

De los Juzgados.

Don Tomás Maroto Salado Juez de primera instancia de esta villa de Villalon y su Partido.

Por el presente mi segundo edicto cito, llamo y emplazo á Pedro Cuneses (a) Gabilucho, de estado soltero, de esta naturaleza, por término de diez dias que empezarán á contarse desde el siguiente en que tenga lugar la publicacion del mismo en el Boletín oficial de esta provincia, para que se presente ante este Juzgado á fin de indagarle en la causa criminal que contra dicho procesado se

signe en el mismo, á testimonio del escribano refrendante por el delito de falso testimonio en declaraciones prestadas en dicha causa, así bien para que las autoridades civiles y militares de esta provincia procuren con eficacia su captura y remision á este Juzgado, á cuyo efecto se insertan á continuacion las señas generales y particulares del referido procesado; pues así lo tengo mandado en auto fecha treinta y uno de Julio último. Dado en Villalon y Agosto 17 de mil ochocientos sesenta = Tomás Maroto Salado. = Por su mandado, Lorenzo de Torres Gil.

Señas del procesado Pedro Cuneses.

Pelo castaño claro, estatura cumplida, ojos azules, nariz regular, barba clara, cara oval, color bueno, 24 años de edad, cojo con muleta larga, de la que se apoya.

ANUNCIOS PARTICULARES.

TOROS EN VALLADOLID.

La Junta de la casa de Beneficencia ha obtenido permiso de la Autoridad competente para celebrar cuatro corridas de Toros en los dias 20, 21, 22 y 23 de Setiembre. Para que estas funciones sean del agrado del público, la Junta no ha omitido gasto alguno, como lo prueba el tener contratados para ellas á los dos célebres Espadas Francisco Arjona Guillén, (a) Cúchares y Antonio Sanchez (a) el Tato y toros de las muy acreditadas ganaderías de Madrid, Colmenar Viejo, Fuentes de Ropél (Toros del Pinganillo) y Salamanca.

Continúa en la ciudad de Santander el depósito de las verdaderas piedras de molino del bosque de la barra en la Ferte-Sous-Jourare, á cargo de D. Juan de Abarca, quien garantiza su buena calidad, arreglándolas á precios convencionales, y haciendo las remesas, si así se le encarga, al punto que se lo designe: en el mismo depósito los hay tambien procedentes de Francia, y de calidad entoramento superior, con la circunstancia de ser de piedra maciza en vez de tener como todas las demás una gruesa capa de yeso.