

# BOLETIN EXTRAORDINARIO DE LA PROVINCIA DE LEON,

del Sábado 1.º de Mayo de 1858.

## PARTE OFICIAL.

(GACETA DEL 29 DE ABRIL NUM. 118)

### MINISTERIO DE FOMENTO.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la constitucion de la Monarquía española, Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Córtes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujecion á la ley general de ferro-carriles, la línea de primer orden que, empalmado en Palencia con la de San Isidro de Dueñas á Alar, pase por Leon, entre en Galicia por el Puente de Domingo Florez, y en Monforte, ó donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y de 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 Medina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro, termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesion de este ferro-carril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotacion por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa máxima que se acompaña, y con sujecion á lo prescrito en el artículo 35 de la ley general de ferro-carriles.

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

Primera. De Palencia 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 adjudicacion 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 forme el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcacion y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicacion de la línea, con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de ferro-carriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan 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 construccion de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvencion directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:

Primera seccion, 180,000 rs. por kilómetro.

Segunda seccion, 357,000.

Tercera seccion, 404,000.

Cuarta seccion, 410,000

Quinta seccion, 360,000.

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvencion con que el Estado deba tambien auxiliar la construccion de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como esten terminados los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotacion y el interés de los capitales invertidos, que deberá ser igual al que sirvió de base para determinar la subvencion asignada en el artículo anterior á cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme á lo dispuesto en la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y al Real decreto de 27 de Febrero de 1852 sobre contratacion de servicios públicos, y girarán sobre rebaja en el importe de la subvencion total designada para cada una de las secciones.

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

Art. 10. La subvencion total será satisfecha directamente por el Estado, á quien reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviese. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio en su presupuesto anual, lo que le cor-

responda por la cantidad que el Gobierno haya tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopte.

Art. 11. Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporcion de la subvencion 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. Para cubrir la cuota que corresponda á cada provincia, las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos mas directamente interesados en proporcion de su riqueza, por los cupos de las mismas contribuciones.

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

Por tanto, mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Gefeles, Gobernadores y demas 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 el Real sitio de Aranjuez á veinte y uno de Abril de mil ochocientos cincuenta y ocho. YO LA REINA. Refrendado. El Ministro de Fomento, Joaquin Ignacio Men-

# TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE PALENCIA Á LA CORUÑA Y VIGO.

## POR CABEZA Y KILÓMETRO.

	PRECIOS.					
	Un peaje.		De transporte.		TOTAL.	
	Rs. vn.	cénta.	Rs. vn.	cénta.	Rs. vn.	cénta.
<b>VIAJEROS.</b>						
Carruajes de primera clase. . . . .	0	28	0	12	0	40
Idem de segunda. . . . .	0	20	0	10	0	30
Idem de tercera. . . . .	0	12	0	06	0	18
<b>GANADOS.</b>						
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulos, animales de tiro. . . . .	0	28	0	12	0	40
Terneros y cerdos. . . . .	0	10	0	05	0	15
Corderos, ovejas y cabras. . . . .	0	05	0	05	0	10

## POR TONELADA Y KILÓMETRO

<b>PESCADO.</b>						
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros. . . . .	4	15	0	75	1	90

## MERCADERÍAS.

<i>Primera clase.</i> Fundicion amoldada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagro, vinos, bebidas espirituosas, aceite algodones, lanas, madera de sbanisteria, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados. . . . .	0	40	0	25	0	65
<i>Segunda clase.</i> Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, cok, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpinteria, mármol en bruto, sillaria, betunes, fundicion en bruto, yerro en barras ó palastro y plomo en galápagos. . . . .	0	50	0	25	0	55
<i>Tercera clase.</i> Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de todas clases para la construccion y conservacion de los caminos. . . . .	0	25	0	25	0	50

## OBJETOS DIVERSOS.

Wagon, diligencia ú otro estruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy. . . . .	0	35	0	50	0	65
Todo wagon ó carruaje, cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías que 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 mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.						

## POR PIEZA Y KILÓMETRO.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una fustera y una sola banqueta. . . . .	0	55	0	44	0	29
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeros y dos banquetas en el interior. . . . .	0	70	0	50	1	29
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.						

## LEONESES:

La ley que precede os anuncia el ruiseño porvenir que en no lejanos dias va á disfrutar esta provincia. El ferro-carril que ha de cruzarla salvando las distancias que la separaban de las provincias vecinas, de la corte y el litoral, ofrece, indudablemente, el engrandecimiento y desarrollo de los fecundos y hasta aqui ignorados veneros de la riqueza de este pais privilegiado. Leon será el centro

del comercio activo con las Castillas, Asturias y Galicia, porque es, desapasionadamente, la que posee mas abundantes y variados gérmenes de prosperidad. Su férax suelo donde la pródiga naturaleza depositó los poderosos elementos para cultivar con fortuna las producciones mas estimadas y lucrativas, elevará el ramo de la agricultura al mas floreciente estado; con ese medio rápido de comunicacion los copiosos frutos de este pais serán esporta-

dos en grande escala y apreciados en grande escala y apreciados. Los acreditados linos de las fértiles riberas hoy hacinados, sin demanda por el lento y costoso transporte, tendrán fácil salida promoviendo ventajosa competencia con los linos y cáñamos extranjeros. La ganaderia, hoy sumida en la postracion, está llamada á constituir una de las industrias mas productivas. Por último, la industria minera que hoy se agita y desenvuelve á la mira del anchuroso campo de especulacion que

la promete la via férrea, interesará grandes capitales, despertando el espíritu de asociacion que yacía como narcotizado. Esas escarpadas montañas, depósitos desconocidos hasta ahora de incalculable riqueza en su explotacion llevarán á los mercados del litoral sus carbones, hierros y otros minerales. Todo prestará á la clase braccera, para complemento del bienestar de sus habitantes, multiples trabajos con no exigüos jornales que formarán las respectivas fortunas de estos despues de atender á las necesidades de la vida para vigor y perseverancia de sus faenas.

Si, LEONESES, esta provincia ha vivido largos años en el marasmo y abatimiento sin embargo de las abundantes fuentes de riqueza que contiene, porque carecía de inmediato contacto con otras, sin comunicaciones que la civilizacion del siglo construye para formar dignósslo así una sola poblacion de toda España y aun de la Europa toda. Llegó por fin para la provincia de Leon una era venturasa pudiendo figurar en breves dias entre las de primer órden.

Regocijaos, pues, y no olvideis que la concesion que acabais de obtener la debeis á nuestra augusta Soberana, á su ilustrado Gobierno y á los Cuorpos Colegisladores que con un celo digno de los esclarecidos patricios que los componen con particular predileccion se han ocupado en la formacion de una ley que va á multiplicar prodigiosamente vuestras fortunas. Leon 30 de Abril de 1858. = Joaquin Maximiliano Gibert