

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE LEÓN.

Se suscribe a este periódico en la Redacción casa de los Sres. Vinda é hijos de Mison á 20 rs. el año, 50 el semestre y 30 el trimestre. Los anuncios se insertaran á medio real linea para los suscritores, y un real linea para los que no lo sean.

«Luego que los Sres. Alcaldes y Secretarios reciban los números del Boletín que correspondan al distrito, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del número siguiente. Los Secretarios cuidarán de conservar los Boletines coleccionados ordenadamente para su encuadernación, que deberá verificarse cada año. Leon 16 de Setiembre de 1860.—GERARDO ALAS.

PORTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la Reina nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

Del Gobierno de provincia.

(GACETA DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 1860.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado aprobar el adjunto pliego de condiciones particulares para la concesion de las dos secciones del ferrocarril de Palencia á la Coruña, comprendidas entre Palencia y Ponferrada, y disponer que, en caso de ser aceptado por D. Juan Florez, autor de la proposicion presentada para tomarlas á su cargo, se tenga esta por admitida definitivamente, sirviendo de base á la subasta que para su concesion deberá anunciarse inmediatamente.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demas efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 21 de Noviembre de 1860.—Corvera.—Sr. Director general de Obras públicas.

Subasta para la concesion de las secciones del ferrocarril de Palencia á la Coruña, comprendidas entre Palencia y Ponferrada.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 19 de Febrero de 1861, y la hora de la una de la tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallarán de manifiesto los correspondientes proyectos) la subasta de concesion de las dos secciones del ferrocarril de Palencia á la Coruña, comprendidas entre Palencia y Ponferrada, cuya longitud es de 222 kilómetros 916 metros.

La subasta se celebrara con sujecion á lo prescrito por el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 é instruccion para su cumplimiento de 13 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 1.529.983,35 rs. en metálico ó efectos de la Duda pública al tipo que para este objeto les está

asignado por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieron al de su colocacion en la Bolsa el dia anterior inmediato al de la subasta.

El adjudicatario satisfará en el término de un mes, contado desde la fecha de la concesion, á los que han costado los estudios la cantidad de 937.020 rs. á que ascienden el importe de la tasacion pericial de aquellos y el del 20 por 100 de este.

Debiendo servir de base para la subasta la proposicion presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar la concesion con la subvencion asignada por la ley de 5 de Junio de 1853, la licitacion versará sobre la reduccion de los 76.936,330 reales 10 cént. á que asciende dicha subvencion por todo el trayecto, para el que finalmente se harán las proposiciones, y no para una parte ó porcion de él, no admitiéndose ninguna que no mejore por lo menos en 30.000 reales la de Florez.

Si con arreglo á esto resultaren luego 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 la forma prescrita en la instruccion citada, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 2.000 rs. y las demas á voluntad de los licitadores, con tal que no bajen de 1.000 rs. cada una.

Sólo en el caso de renunciar totalmente á la subvencion podrán los licitadores proponer rebaja en el número de años que ha de durar la concesion; pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó mas años completos.

Madrid 21 de Noviembre de 1860.—El Director general, Uria.

Modelo de proposicion.

D. N. N. vecino de.... enterado del anuncio publicado en la Gaceta de... de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la adjudicacion en pública subasta de las secciones del ferrocarril de Palencia á la Coruña, comprendidas entre Palencia y Ponferrada, de 222 kilómetros 916 metros de longitud, subvencionadas con 76.936,330 rs. y 60 cént., se obliga á tomar á su cargo la concesion de dichas secciones, dándole el Establecimiento subvencion por ellas la cantidad de.... (apoi la proposicion que se haya, reduciendo por lo menos en 80.000) rs. los 76.936,330 rs. y 60 cént. fijados como tipo de la subasta, ó se obliga á tomar á su cargo la concesion de dichas secciones con estricta sujecion á las condiciones y demas disposiciones referidas, renunciando la subvencion total ofrecida, y reduciendo el número de años de la concesion á..... (apoi

se expresará en años completos la duracion de la concesion, reduciendo una y Humanamente los 99 años por que se anuncia.)

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

Real orden de 27 de Marzo de 1853.

Ilmo. Sr.: Conformándose 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 Dueñas á la Coruña, presentado por D. Juan Martínez Pineda, se ha dignado aprobarlo en todas sus partes y disponer que, en atencion á que el ferrocarril ya concedido de San Isidro de Dueñas á Alar sigue la misma direccion que este entre San Isidro y Palencia, urdando de esta ciudad el de Galicia desde el punto que se fije, denominándose en consecuencia *Ferrocarril de Palencia á la Coruña*, y haciéndose en el presupuesto general la reduccion de la parte de él correspondiente al tramo de San Isidro á Palencia, excepto en lo relativo al material móvil, que será el cobinado. Asimismo se ha dignado resolver S. M. se manifieste al interesado é Ingenieros autores del proyecto que el trabajo ejecutado es de los mas completos y digno de la honrosa calificacion 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 1853.—Guendulain.—Sr. Director general de Obras públicas.

Lej de 21 de Abril de 1853.

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujecion á la ley general de ferrocarriles, la linea de primer órden que cupulmando en Palencia con la de San Isidro de Dueñas á Alar pase por Leon, entre en Galicia por el Puenca de Domingo Florez, y en Monforte, á donde los estudios se aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y Vigo.

Se considerará como parte de esta linea la que urrancando 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 Tero termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesion de este ferrocarril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotacion por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa maxima que se acompañe, y con sujecion á lo prescrito en

el artículo 35 de la ley general de ferrocarriles.

Art. 3.º La parte de la linea 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 linea de Vigo, se sujeten 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 linea con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de ferrocarriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan mas convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las lineas 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... 337.000.
- Tercera seccion... 401.000.
- Cuarta seccion... 410.000.
- Quinta seccion... 269.000.

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvencion con que el Estado deba tambien auxiliar la construccion de las lineas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos prohibidos 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 linea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme á lo dispuesto en la ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1853 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 con-

venientes; 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. La subvención 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 corresponda por la cantidad que al 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 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. Para cubrir la cuota que corresponda á cada provincia las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos mas directamente interesados, en proporción de su riqueza por los cupos de las mismas contribuciones.

Art. 13. El Gobierno publicará las 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 los obras han de tener cada año.

Lej de 5 de Junio de 1859.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas A todos los que los 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 Corona y otros.

Artículo único. El Estado auxiliará la construcción de estas líneas con una subvención directa y en metálico, ó su equivalente en obligaciones de ferro-carriles, proporcional al presupuesto de ellas en la misma razon 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.

Pliego de condiciones particulares para la concesión de las secciones del ferro-carril de Palencia á la Corona, comprendidas entre Palencia y Ponferrada.

1.º La empresa se obliga á ejecutar á su costa y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril, que partiendo de Palencia, vaya á terminar en Ponferrada.

2.º Este camino arrancará del de San Isidro de Dueñas á Alar, en Palencia, y se dirigirá por Paredes de Nava, Grnjal, Mansilla, Leon, Quintanilla del Monte, Brucelos y San Andrés de las Puentes á Ponferrada.

3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Reales órdenes de 27 de Marzo y 3 de Noviembre de 1853. 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 completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la fianza, la suma de 7.649.794,28 rs. en metálico ó efec-

tos de la Deuda pública al tipo que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique 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 Corona la cantidad de 337.030 reales á que ascienden el importe de la tasación pericial de la parte del proyecto correspondiente á las secciones de Palencia á León y Leon á Ponferrada; y el 20 por 100 de esta tasación, con arreglo al art. 10 de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y Real orden de 31 de Marzo de 1854.

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 tener concluidos y dispuestos para la explotación, á los dos años, la sección de Palencia á Leon, y á los cinco, la de Leon á Ponferrada, contándose ámbos plazos desde el día de la adjudicación de la subasta.

7.º La empresa deberá tener obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino por el importe y en las proporciones siguientes: en la sección de Palencia á Leon del 40 por 100 de su presupuesto el primer año, y del 60 por 100 restante el segundo; y en la de Leon á Ponferrada del 10 por 100 el primer año, del 15 por 100 el segundo, del 20 por 100 el tercero, del 25 por 100 el cuarto, y del 30 por 100 restante el quinto.

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, con sujeción al proyecto aprobado, en Grnjal, Villaumbrosos, Paredes de Nava, Villalumbroso, Muzuecos, Ylloda, Grnjal, Salagun, Colodrillos, Mansilla, Rellegos, Palanquinos, Torneros, Leon, Montejos, Alcobá, Armellada, Quintanilla del Monte, Sueros, Yabueva, Brañuelas, Montealegre, San Andrés de las Puentes, Matuchana y Calanoccos.

Queda la empresa autorizada para establecer una estación en Palencia, pero de manera que se verifique en aquella ciudad el enlace de este camino con el de San Isidro de Dueñas á Alar, y otra provisional en Ponferrada hasta que se construya la que allí marca el proyecto para la continuación de la línea.

No podrá establecerse mas estaciones ó variar la situación de las expresadas sin autorización del Gobierno; pero este se reserva la facultad de obligarla á situarlas donde le tenga por conveniente, ó aumentar su número.

- 10. El material móvil se fija como ínfimum para ambas secciones en:
 - 17. Locomotoras para viajeros.
 - 21. Id. para mercancías.
 - 21. Coches de primera clase.
 - 46. Id. de segundo.
 - 21. Id. mistos de primera y segunda.
 - 95. Id. de tercera.
 - 21. Id. mistos de segunda y tercera.
 - 126. Wagones cubiertos para mercancías y equipajes.
 - 231. Id. descubiertos para mercancías.
 - 21. Id. cuadras.
 - 4 Truks.
 - 32. Frenos con casillas.
 - 42. Id. sin casillas.

Material de repuesto de locomotoras y carruajes.

11. Las máquinas-locomotoras estarán construídas con arreglo á los dibujos 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 reclinables; 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 á su costa 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 estas secciones por la ley de 5 de Junio de 1859 la subvención de 76.956.930,60 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 de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporción de la subvención 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 la subvención se asignará á cada una de las dos secciones, de la cantidad en que resulte adjudicada la subasta, la proporcional á la que tiene fijada por la ley, y hallada la correspondiente por kilómetro de cada sección, se dividirá en tres partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluidas la explanación y obras de fábrica por trozos de 4 kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada en ellos la vía, y la tercera al abrirse al servicio público.

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

18. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotación ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construído, ya despues 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 art. 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 duración de los viajes.

21. La empresa queda obligada á poner á disposición del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de los pres-

critos en los artículos 28 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 fijarán por la Administración.

22. La concesión de este ferro-carril se otorga por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujeción á la ley general de 3 de Junio de 1853, 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 el invertido.

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

25. 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 art. 31 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 faltare por la empresa á esta disposición, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificación que se haga depositándola 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 inspección del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relacion con la construcción y 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.

28. No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1850 y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 21 de Noviembre de 1860.—Corvera.

En cumplimiento de la Real orden de 21 del actual, declaro que acepto este pliego de condiciones como consecuencia de la proposición que tengo hecha.

Madrid 21 de Noviembre de 1860. —Juan Flores.—Es Copia.—Urlo.

Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para la explotación de las secciones del ferrocarril de Palencia a la Coruña, comprendidas entre Palencia y Ponferrada.

	PRECIOS.				
	De peaje.		De transporte.		TOTAL.
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	
POR CADEZA Y KILOMETRO.					
VIAJEROS.					
Carruajes de primera clase.	0	28	0	12	40
Ideam de segunda.	0	20	0	10	30
Ideam de tercera.	0	12	0	6	18
GANADOS.					
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro.	0	28	0	12	40
Terneros y cerdos.	0	10	0	5	15
Corderos, ovejas y cabras.	0	5	0	5	10
POR TONELADA Y KILOMETRO.					
PESCADO.					
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	1	15	0	75	90
MERCADERÍAS.					
<i>Primera clase.</i> —Fundición 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, generos coloniales y objetos manufacturados.					
	0	30	0	25	55
<i>Segunda clase.</i> —Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, carbón de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundición en bruto, hierro en barras ó palastro, plomo en golápagos.					
	0	30	0	25	55
<i>Tercera clase.</i> —Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinaria, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empuñadura y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.					
	0	25	0	25	50
OBJETOS DIVERSOS.					
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy.	0	35	0	30	65
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían 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 KILOMETRO.					
Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una lusteria y una sola banqueta.	0	55	0	44	99
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeros y dos banquetas en el interior.	0	70	0	50	120
Si el transporte 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 pasen de este número pagarán la tarifa de los sientos de segunda clase.					

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

1.º La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiera recorrido por entero.

2.º La tonelada es de 1.000 kiló-

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

3.º Las mercaderías que á petición de los que las remesan 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.º La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna esp-

cie 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 reducción hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para los demás rebajas. Las reducciones 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 las reducciones con 15 días de anticipación en el que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

5.º Todo viajero cuyo equipaje no pese mas de 30 kilogramos solo pagará el precio de su asiento.

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

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

Segundo. A toda masa indivisible que pese mas de 3.000 kilogramos. Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos; pero cobrará la mitad mas por peaje 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 paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.º 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 pliegue de oro ó de plata, el 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 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 de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa.

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

9.º 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.º En los precios fijados en esta tarifa están incluidos todos los gastos accesorios.

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

Tampoco podrá cobrarse nada por el almacenaje, ó 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 propoudrá la empresa cada año á la aprobación del Gobierno un reglamento en que se fijen los precios y el servicio de depósito y almacenaje.

11.º Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comisión 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.º En el caso de que la empresa hiciese algun convenio para la comisión 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.º 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 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 inspección 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.=Corveta.=Es copia.=Uria.

Relación del material y efectos que podrán importarse del extranjero para la construcción y establecimiento de las secciones del ferrocarril de Palencia á la Coruña, comprendidas entre Palencia y Ponferrada, con opción á la cesion de derechos que prescribe el art. 20 de la ley general de ferrocarriles.

NÚMERO.	EFECTOS.	VALOR	TOTAL.
		de la unidad	
		Reales vellón.	Reales vellón.
	MATERIAL PARA REPLANTES, ESTUDIOS &c.		
10	Teodolitos con sus tripodes.	3.000	30.000
16	Niveles de aire con id.	3.000	48.000
8	Sextantes.	500	4.000
8	Elímetros.	1.200	9.600
160	Cintas.	100	16.000
100	Cadenas.	80	8.000
4	Pantógrafos.	1.500	6.000

12	Transportadores..	500	6.000
10	Manos.	300	24.000
15	Estuches de dibujo.	500	8.000
200	Bocinas lapiceras.	20	4.000
200	Cajas de plumas.	10	2.000
400	Portaplumas.	1	400
100	Cartaplanas y raspadores.	15	1.500
100	Barros de tinta de China.	30	1.000
80	Pencilas.	3	250
20	Cajas de colores.	100	2.000
1.000	Gomas para borrar lápiz y tinta.	1	1.000
20	Reglas metálicas.	200	4.000
40	Cajas de chinchales.	50	2.000
200	Hojas de papel cuadrículado.	400	80.000
200	Idem de dibujo.	300	60.000
400	Idem de papel-tela.	300	120.000
100	Resmas de id. de escribir de varias clases.	100	10.000
40	Juegos de escuadras y plantillas de curvas.	100	4.000
200	Libros rayados para el campo, olicinas &c.	40	8.000
			450.740

MATERIAL AUXILIAR PARA LAS CONSTRUCCIONES.

7.000	Zapapicos.	22	154.000
10.000	Azadones.	22	220.000
10.000	Palas.	24	240.000
40	Fuergas portátiles con sus útiles.	1.000	40.000
40	Yunque.	400	16.000
34.000	Metros de mecha para barrenos.	1	34.000
4.000	Carretillos y ruedas para id.	50	225.000
1.000	Toneladas de carriles para vía provisional, con sus cofinetes, clavazon &c.	800	800.000
450	Wagones para transporte de tierras con todos sus accesorios.	3.000	1.350.000
	Grasa para id.	6.000	300.000
120	Pares de ruedas de repuesto para los mismos, con sus ejes.	1.000	120.000
11	Aparatos de sondeo.	2.000	22.000
90	Bombas para aglomeramientos.	7.000	620.000
35	Martinetes para clavar pitones, con sus tornos, machinos &c.	0.000	210.000
12	Máquinas de vapor locomóviles.	4.000	48.000
12	Grúas.	40.000	480.000
60	Tornos con juegos de tróculos.	3.000	180.000
64	Gratos de hierro de doble movimiento.	1.000	60.000
60	Idem de movimiento sencillo.	600	36.000
8	Básculas para pesar carros.	10.000	80.000
350	Toneladas de hierro forjado en barras de diferentes clases y dimensiones.	1.000	350.000
350	Toneladas de hierro fundido en lingotes para diversos usos.	600	210.000
75	Idem de acero para composiciones de herramientas.	2.500	187.000
80	Idem de plomo.	2.000	160.000
50	Toneladas de clavazon y tornillo de diferentes tamaños.	1.400	70.000
	Útiles y herramientas diversos.	"	180.000
3.000	Toneladas de carbon de piedra.	150	480.000
3.000	Idem de cok.	200	600.000
			7.572.000

MATERIAL PARA PUENTES, ESTACIONES Y CASILLAS.

27	Tornos de palastro para puentes, con todos sus accesorios.	"	4.739.500
12.100	Metros cuadrados de armadura de palastro, ondulado y galvanizado, para cubiertas de edificios con columnas, claraboyas y todos sus accesorios.	"	1.350.000
1.200	Metros lineales de canal de plomo para las aguas.	33	99.000
600	Idem de tubos para bajadas.	25	15.000
100	Piezas de papel pintado.	200	20.000
42	Relojes de diferentes clases para las estaciones.	"	19.500
135	Idem para las casas de guarda.	200	27.600
25	Básculas para pesar equipajes.	1.000	25.000
201	Lámparas para los guardas.	50	14.550
"	Idem, quinqués etc. para las estaciones y talleres.	"	60.000
201	Juegos de armamentos, carteras etc.	300	87.300
			6.357.050

MATERIAL PARA LA VÍA Y TALLERES.

322.000	Traviesas.	16	3.152.000
17.345	Toneladas de barras carriles de 35 kilogramos por metro lineal, con el 2 por 100 por roturas etc.	960	16.670.400
340	Idem de planchas para las juntas de los carriles (5 kilogramos por), con el 3 por 100 por roturas etc.	1.300	510.000
176,5	Idem de tornillos con sus correspondientes tuercas para la union de las placas de junta con los carriles (0,50 kilogramos), con el 3 por 100 por roturas etc.	4.500	847.300

1.350	Idem de plancha para apoyo de las juntas de los carriles sobre las traviesas (2,60 kilogramos una), con el 3 por 100 por roturas etc.	1.850	2.497.500
827	Idem de clavos ó perchas arponadas para fijar los carriles á las traviesas (0,55 kilogramos uno), con el 3 por 100 por roturas etc.	2.770	2.190.700
70	Cambios de vía y cruzamientos.	4.000	280.000
3	Plataformas para máquinas.	20.000	60.000
12	Idem para carruajes.	14.000	168.000
1	Bocula para carruajes.	10.000	10.000
1	Grúa hidráulica.	4.000	4.000
1	Juego completo de bombas con tubos, cilindros etc.	23.000	23.000
14	Idem de bombas sencillas para los depósitos.	4.000	36.000
2	Depósitos de hierro para agua.	15.000	30.000
4	Máquinas para enderezar carriles.	2.000	8.000
4	Idem para cortar.	1.000	4.000
"	Idem de vapor para talleres, herramientas y máquinas de todas clases.	"	350.000
4	Idem para hacer billetes.	10.000	40.000
27	Armarios de billetes para las estaciones.	1.000	27.000
27	Máquinas para secolar el día y tren.	500	13.500
1.000	Metros de tubos de hierro fundido y forjado.	40	160.000
3	Grúas locomóviles.	20.000	60.000
84	Juegos de señales.	4.500	378.000
			29.539.300

MATERIAL MÓVIL.

17	Locomotoras para viajeros.	320.000	5.440.000
21	Idem para mercancías.	360.000	7.560.000
21	Coches de primera clase.	40.000	840.000
46	Idem de segunda id.	28.000	1.288.000
21	Mistos de primera y segunda.	35.000	735.000
105	Coches de tercera.	22.000	2.310.000
21	Idem mistos de segunda y tercera.	26.000	346.000
125	Wagones cubiertos para mercancías y equipajes.	11.000	1.378.000
231	Idem descubiertos para mercancías.	9.000	2.079.000
21	Wagones-cuadros.	11.000	231.000
4	Truks.	7.000	28.000
42	Trenos con casillas.	4.000	168.000
42	Idem sin casillas.	3.000	126.000
"	Material de repuesto de locomotoras y carruajes.	"	626.000
"	Veinte por 100 de embalaje, seguro &c.	23.362.000	4.672.500
TOTAL RS. VV.			28.024.600

TELÉGRAFO ELÉCTRICO.

"	Aparatos, alambres &c. para uno de tres hilos.	"	414.480
---	--	---	---------

RESÚMEN.

		Reales vellon.	
Material para replanteos, estudios etc.	450.740		
Idem auxiliar para las construcciones.	7.572.000		
Idem para puentes, estaciones y casillas.	6.357.050		
Idem para la vía y talleres.	29.539.300		
Material móvil.	28.024.600		
Telégrafo eléctrico.	414.480		
Total rs. vv.		72.367.260	

Madrid 3 de Noviembre de 1868.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—Uria.

De los Ayuntamientos.

Alcaldía constitucional de Mansilla de las Mulas.

Se halla vacante la Secretaría del Ayuntamiento de Mansilla de las Mulas en esta provincia por fallecimiento del que la desempeñaba, dotada en 3.100 rs. anuales, siendo obligación del que obtenga esta plaza extender las actas y demás que se dispone en el art. 91 del Reglamento publicado para la ejecución de la ley de 3 de Enero de 1845 sobre organización y atribuciones de los Ayuntamientos; desempeñar la Secretaría de la Junta pericial, y formar los amillaramientos y repartimientos del cupo de la contribucion territorial, estados, relaciones y hacer cuantos trabajos sean convenientes al servicio público, de Ayuntamiento, y particulares del Alcalde. Lo que se anuncia en este periódico oficial para su provision, á cuyo efecto los aspirantes deberán dirigir sus solicitudes al Alcalde del expresado Ayuntamiento dentro del término de un mes á contar desde la insercion del presente anuncio, acompañadas de los documentos necesarios. Mansilla de las Mulas 25 de Noviembre de 1860.—El Alcalde, Pedro Antonio Alonso.

Imprenta de la Viuda é Hijos de Mison.