

SE SUSCRIBE

En Madrid en el despacho de libros de la IMPRENTA NACIONAL.

PRECIOS DE SUSCRICION.

MADRID... Por un mes... 12 rs. Por tres meses... 36

SE SUSCRIBE

En provincias, en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS. En Paris, C. A. SAavedra, rue de Richelieu, núm. 97.

Se reciben los anuncios todos los dias en la Administracion, de diez de la mañana á cuatro de la tarde.

PRECIOS DE SUSCRICION.

Table with columns for provinces (Provincias, Ultramar, Extranjero) and subscription periods (Por un mes, Por tres meses, Por seis meses, Por un año).

No se recibirá bajo ningun pretexto carta ni pliego que no venga franqueado.



GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ferrocarriles.

Ilmo. Sr.: S. M. la REINA (Q. D. G.) se ha dignado disponer que se anuncie la subasta para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon con arreglo al presupuesto reformado en virtud del art. 2.º de la ley de 15 de Junio último y aprobado por Realorden de fecha de hoy, y con sujecion al proyecto, pliego de condiciones particulares, tarifa de precios máximos de peaje y trasporte, y relacion del material libre de derechos necesario para la construccion y establecimiento de esta linea, anteriormente adoptadas para ella; haciéndose en el anuncio y condiciones la prevencion acordada respecto del abono á la empresa concesionaria de los derechos correspondientes al material y efectos necesarios para la explotacion del camino en los 10 años siguientes al dia de su apertura.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. San Ildefonso 31 de Julio de 1864.

VLLOA.

Sr. Director general de Obras públicas.

Subasta para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de 31 de Julio próximo pasado, la Direccion general ha señalado el dia 10 de Noviembre de 1864, á las diez de la mañana de cada tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon, cuya longitud es de 194 kilómetros 588 metros.

En cumplimiento de lo prescrito en el párrafo último del art. 18 de la ley de Presupuestos de 25 de Junio de 1864 sobre el modo de hacer efectiva la exencion concedida por el art. 20, caso 5.º de la general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, y con arreglo á las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará á la empresa concesionaria como subvencion adicional 24.068.381,55 rs. á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos correspondientes al material, que segun la relacion aprobada puede importarse del extranjero para la construccion y establecimiento de este ferro-carril, pagando la empresa á su introduccion los respectivos derechos.

Se abonará además á esta el tanto de subvencion adicional á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos que hubiere de satisfacer el material necesario para la explotacion del ferro-carril en los 10 primeros años. Este tanto de subvencion adicional será regulado en su alzado que ha de promulgarse sobre el particular, conforme al párrafo segundo del art. 18 de la ley de 25 de Junio último.

En la misma forma se regulará tambien lo que ha de abonarse á la empresa por la exencion de derechos de portajes, pontajes y barcajes correspondientes, tanto al material de construccion y establecimiento del camino, como al necesario para su explotacion en los 10 primeros años.

La subasta se celebrará con sujecion á lo prescrito en el Real decreto de 27 de Febrero de 1853 y la instruccion 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 acompañados cada una del documento que acredite haberse consignado en garantia de ella en la Caja general de Depositos la cantidad de 3.879.126,70 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública, al tipo que para este objeto está asignado por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior inmediato al de la subasta.

La licitacion versará sobre la reduccion de los 193.120,042,83 rs. en metálico, ó su equivalente en Obligaciones del Estado por ferro-carriles, á que asciende la subvencion directa que por las leyes de 5 de Junio de 1859 y 15 de Junio de 1864 corresponde al ferro-carril de Leon á Gijon, para todo el cual únicamente se admitiran proposiciones, y no para ninguna que sea de otro género. Si resultaren una ó más proposiciones iguales á la más 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 de 18 de Marzo de 1859, debiendo ser la primera mejor por lo menos de 80.000 rs., y las demás á voluntad de los licitadores; con tal que no baje de 1.000 rs. cada puja.

Solo en el caso de renunciar totalmente la subvencion directa 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 más años completos.

Madrid 10 de Agosto de 1864.—Saavedra Meneses.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado en la GACETA de..., y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos para la adjudicacion en pública subasta de la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon, que tiene asignada una subvencion directa de 193.120,042,83 reales en metálico, ó su equivalente en Obligaciones del Estado por ferro-carriles, se obliga á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion al anuncio, leyes y disposiciones referidas, dándole el Estado como subvencion directa por toda la linea en cantidad de... (Aquí se expresará en años completos la duracion de la concesion, reduciendo á lisa y llanamente los 99 por que se anuncia.)

LEYES RELATIVAS Á LA CONCESION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Ley de 21 de Abril de 1853.

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujecion á la ley general de ferro-carriles, la linea de primer orden que, empalmando en Palencia con la de San Isidro de Duéñas á Alar, pase por Leon, entre en Galicia por el puente de Domingo Florez, y en Monteforte, ó donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminarse en los puertos de la Coruña y Vigo.

Se considerará como parte de esta linea la que arreglando 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 linea comprendida entre Palencia y la Coruña se dividirá en las secciones siguientes:

- 1.º De Palencia á Leon.
2.º De Leon á Ponferrada.
3.º De Ponferrada á Quiroga.
4.º De Quiroga á Lugo.
5.º 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 saque 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 ferro-carriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan más 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... 357.000
Tercera seccion... 404.000
Cuarta seccion... 141.000
Quinta seccion... 350.000

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvencion 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 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 linea 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 explanacion de cada trozo; la segunda despues de sentada la via, y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10. La subvencion total será satisfecha directamente por el Estado, á quien reintegrará la directa parte de su importe las provincias que la linea atraviesa. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio en su presupuesto anual, lo que corresponda 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 linea comprendida en cada provincia, y de su riqueza media por cada cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumos.

Art. 12. Para cubrir la cuota que corresponda á cada provincia, las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos más 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.

Ley de 5 de Junio de 1859 modificando el art. 6.º de la precedente.

Artículo único. El Estado auxiliará la construccion de estas lineas con una subvencion 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 linea de Ciudad-Real á Badajoz por la ley de 27 de Abril de 1859.

Ley de 15 de Junio de 1861.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública licitacion, con arreglo á la legislacion vigente, la concesion de las secciones del ferro-carril de Ponferrada á la Coruña despues de reformados por el mismo los presupuestos de dichas secciones en lo relativo á las explanaciones y obras de fabrica de toda especie, tomando por tipo las prescripciones adoptadas en el ferro-carril de Orense á Vigo. La diferencia que pudiera resultar en el importe de la subvencion concedida por la ley de 5 de Junio de 1859, haciendo su aplicacion al presupuesto reformado, no podrá exceder en ningun caso de la cuarta parte de su valor actual.

Art. 2.º Se autoriza igualmente al Gobierno para rectificar los presupuestos de las secciones de Leon á Gijon y la del ferro-carril de Orense, no subsalada todavía, has de acordarse en condiciones favorables para la licitacion, y acordar esta cuando lo estime conveniente.

Pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Leon á Gijon.

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 la linea de Palencia á la Coruña, en Leon, vaya á terminar en el puerto de Gijon.

2.º Este camino arrancará de Leon, y se dirigirá por la Pola de Gordon, Santibañez, Moreda y Oviedo á Gijon. La empresa podrá establecer ramales á los muelles y embarcaderos del puerto ó rada de Gijon.

3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 13 de Diciembre de 1861. Este proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobacion del Gobierno.

4.º En el término de 15 dias, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantia de la subasta, la suma de 15.395.630,50 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública al precio que le está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia próximo anterior al en que se verifique el depósito.

5.º La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion, y tenerle enteramente concluido y dispuesto para la explotacion á los seis años contados desde la misma fecha.

6.º En cada uno de los seis años fijados para la construccion de este ferro-carril 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 5 por 100 del presupuesto total; el segundo del 10 por 100; el tercero del 15; el cuarto del 20; el quinto del 25, y finalmente, el sexto del 25 por 100 restante.

7.º La explanacion y obras de fabrica se construirán

para una sola via con los apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explanacion y obras de fabrica serán los fijados en el mismo.

8.º Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuacion y de la clase que se indican, á saber:

- Dos de primera clase en Leon y Gijon; una de segunda en Oviedo; nueve de tercera en Santibañez, Pola de Gordon, Vega, Santibañez y Murias, Moreda, Santullano, Argame, la Pega y Serin; nueve de cuarta en La Sca La Robla, Villamanin, Busdongo, Soto de Aller, Sueros, Boña, Robledo y Pao; y cinco de quinta, una en el kilómetro 61, y las demás en San Andrés de Parana, Felguerras, Fresnedillas, La Carrera y el kilómetro 115.

No podrán establecerse más estaciones ó variarse la situacion de las indicadas sin autorizacion del Gobierno; pero este se reserva la facultad de obligar á la empresa á situarlas donde sea más conveniente y aumentar su número.

9.º El material móvil se fija como minimum para toda la linea en: 46 locomotoras con tenders, 30 coches de primera clase, 44 id. de segunda, 57 id. de tercera, 18 furgones para equipajes, 76 wagones cubiertos, 475 id. descubiertos, 9 id. cuadradas, 32 trucks, 70 frenos con casillas para coches, 136 id. sin casillas para wagones. Material de repuesto.

10. Las máquinas-locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

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

12. La empresa deberá establecer y conservar á sus expensas, y constantemente en buen estado durante el tiempo de la concesion, un telégrafo eléctrico para el servicio público con el número de hilos que le exija la Administracion, desde uno hasta cuatro inclusive, sin perjuicio de los que coloque además la misma empresa para el servicio especial de la linea.

13. Asignada á este camino por las leyes de 5 de Junio de 1859 y 15 de Junio de 1864 la subvencion de 193.120,042,83 reales, 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 concesion en subasta pública.

14. Para el abono de la subvencion se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la linea; y hallada la correspondiente por kilómetro, se dividirá á su vez en tres partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluidas la explanacion y obras de fabrica por trozos de cuatro kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada en ellos la via, y la tercera al entregarse al tráfico.

15. En cumplimiento de lo prescrito en el párrafo último del art. 18 de la ley de presupuestos de 25 de Junio de 1864 sobre el modo de hacer efectiva la exencion concedida por el art. 20, caso quinto de la general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, y con arreglo á las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará á la empresa concesionaria como subvencion adicional 24.068.381,55 rs. á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos correspondientes al material que segun la relacion aprobada puede importarse del extranjero para la construccion y establecimiento de este ferro-carril, pagando la empresa á su introduccion los respectivos derechos.

16. Se abonará además á esta el tanto de subvencion adicional á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos que hubiere de satisfacer el material necesario para la explotacion del ferro-carril en los 10 primeros años. Este tanto de subvencion adicional será regulado en su dia con sujecion á la base de año y kilómetro, ó al tipo alzado que para las concesiones ya hechas se establezca en la ley que ha de promulgarse sobre el particular, conforme al párrafo segundo del artículo 18 de la ley de 25 de Junio último.

17. En la misma forma se regulará tambien lo que ha de abonarse á la empresa por la exencion de derechos de portajes, pontajes y barcajes correspondientes, tanto al material de construccion y establecimiento del camino, como al necesario para su explotacion en los 10 primeros años.

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

19. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocida y aprobada por los Inspectores del Gobierno.

20. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 11 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurren á los viajes.

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

22. 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 departamentos necesarios para el trasporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por la Administracion.

23. La concesion de este ferro-carril se otorga por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 3 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.

24. 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 más de 15 por 100 del capital en el invertido.

25. 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.

26. 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 art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

27. 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 que se haga, depositándola en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

28. Serán de cargo de la empresa concesionaria los

sueldos de los empleados que nombre el Gobierno para ejercer la inspeccion facultativa ó técnica, y la administrativa y mercantil de esta linea, asi como los gastos de reconocimientos y demás que sean necesarios para regularizar su servicio.

29. 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 instrucion y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 18 de Diciembre de 1861.—Es copia.—Saavedra Meneses.

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

Table with columns for 'De peaje' and 'De trasporte' (both in Rs. and Cents), and 'Total'. It lists various categories like 'POR CABEZA Y KILOMETRO' (VIAJEROS, GANADOS, POR TONELADA Y KILOMETRO, PESCADO, MERCADERIAS) and 'POR PIEZA Y KILOMETRO'.

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

1.º 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.º La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

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

4.º 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 muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 dias de anticipacion al en que han de 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 trasporte.

5.º Todo viajero cuyo equipaje no pese más 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 más analogia.

7.º Los precios de peaje y de trasporte que se expresan en la tarifa no son aplicables: Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos. Segundo. A toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos.

Si embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el trasporte de estos objetos, pero cobrará doble por peaje y trasporte.

La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.010, exceptuándose de esta disposicion las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

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, moneda ó labrados, al plaqúe 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 aisladamente menos de 50 kiló-

gramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén enbaldados separadamente.

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

Pasando de 50 kilogramos, el precio de una bala será 4,90 rs. vn. por kilogramo, sin que pueda bajar de 1,90 reales, cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.º En virtud de la percepcion 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 trasporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán trasportados en el orden de su número de registro.

10. 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 trasporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion anterior.

11. En el caso de que la empresa hiciese algun convenio para la comision y trasporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

12. 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 necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de trasporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, asi como tambien los empleados encargados de las lineas telegráficas del Estado.

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

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

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

Aprobada por Real orden de 13 de Diciembre de 1861.—Es copia.—Saavedra Meneses.