

SE SUSCRIBE
 En Madrid en el despacho 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. SAAYEDRA, rue d'Hauteville, núm. 13.
 En LONDRES, MOORGATE STREET, núm. 35.



PRECIOS DE SUSCRICION.

PROVINCIAS....	Por un mes.....	21 rs.
	Por tres meses.....	60
	Por seis meses.....	120
	Por un año.....	230
ULTRAMAR....	Por un mes.....	30
	Por tres meses.....	90
EXTRANJERO...	Por tres meses.....	72
	Por seis meses.....	144

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 esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE LA GUERRA Y DE ULTRAMAR.

REAL DECRETO.

Penetrada de la necesidad de dictar reglas generales á las cuales hayan de sujetarse las concesiones de ferro-carriles en la Isla de Cuba, y en vista del expediente instruido al efecto de uniformarlas en cuanto fuere posible con las establecidas para los de la Península, Vengo en decretar, de acuerdo con lo propuesto por mi Ministro de la Guerra y de Ultramar, oído el Consejo Real y con la conformidad del de Ministros, lo que sigue:

CAPITULO I.

DE LA CLASIFICACION DE LOS FERRO-CARRILES EN LA ISLA DE CUBA.

Artículo 1.º Los ferro-carriles de la Isla de Cuba se clasificarán en líneas de servicio general, de primero, segundo y tercer orden.

Art. 2.º Se declaran de primer orden las líneas que partiendo de la Habana se dirigen por el centro de la Isla á uno y otro lado de los departamentos Oriental y Occidental. De segundo orden, las que partiendo de los puertos vengán á empalmar con cualquiera de los ferro-carriles de primer orden. Y de tercero, las demas que se destinen á la comunicacion de puntos especiales donde las mútuas relaciones de industria y comercio las requieran.

Art. 3.º Todas las líneas de ferro-carriles destinadas al servicio general son del dominio público y serán consideradas como obras de utilidad general.

CAPITULO II.

DE LA CONCESION O AUTORIZACION PARA CONSTRUIR LOS FERRO-CARRILES.

Art. 4.º La construccion de las líneas de ferro-carriles podrá verificarse por el Gobierno, y en su defecto por particulares ó compañías.

Art. 5.º No podrá emprenderse la construccion de una línea, ya se haga con fondos del Estado ó con subvencion de los pueblos, ya por compañías particulares y con fondos de las mismas, sin que preceda mi autorización en un Real decreto.

Art. 6.º Podrá auxiliarse con los fondos públicos la construccion de las líneas de primero y segundo orden:

Primero. Ejecutando con ellos determinadas obras.
 Segundo. Entregando á las empresas en periodos determinados una parte del capital invertido, reconociendo como limite mayor de éste el presupuesto.

Tercera. Asegurándoles por los mismos capitales un mínimum de interes ó un interes fijo segun se convenga y determine en el Real decreto de concesion.

Art. 7.º Fijados por el Real decreto de concesion el máximun de subsidio ó el interes que haya de darse á la empresa constructora, se sacará bajo aquel tipo á pública subasta por término de tres meses la concesion otorgada, y se adjudicará al mejor postor, con la obligacion de abonar éste á quien correspondiera el importe de los estudios del proyecto que hubiese servido para la concesion, importe que deberá fijarse antes de realizarse la subasta, en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 8.º Para poder tomar parte en la subasta es preciso acreditar que se ha depositado, en garantía de las proposiciones que se presenten, el 2 por 100 del valor total del ferro-carril, segun el presupuesto aprobado.

Art. 9.º No podrán en ningun caso expedirse los títulos de concesion mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del valor de las obras presupestas si la concesion fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese. Si el concesionario dejase trascurrir 15 dias sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicacion con pérdida de la fianza prestada, y se volverá á subastar la concesion de la línea por término de 40 dias, si fuere de las otorgadas por licitacion.

Art. 10. De las sumas que hayan depositado en garantía de la construccion del ferro-carril podrán las empresas concesionarias disponer á medida que acrediten haber ejecutado los trabajos suficientes á cubrir su importe, quedando especialmente hipotecadas en reemplazo de aquella garantía las obras del ferro-carril por la suma á que asciendan las cantidades devueltas.

Art. 11. Las concesiones de las líneas directamente subvencionadas por el Estado ó por los pueblos se otorgarán por término de 99 años cuando más. Las de líneas no subvencionadas en la forma expresada se harán á perpetuidad ó temporalmente, segun se estime necesario ó equitativo en cada caso.

Art. 12. Al espirar el término de la concesion adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotacion.

CAPITULO III.

DE LAS FORMALIDADES CON QUE DEBE PEDIRSE LA AUTORIZACION O CONCESION.

Art. 13. Cuando se considere conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferro-carril, remitirá á mi Gobierno el superior civil de la Isla los documentos siguientes:

Primero. Una memoria descriptiva del proyecto.
 Segundo. El plano general y el perfil longitudinal y los transversales.

Tercero. El presupuesto de construccion y el anual de reparacion y conservacion de la línea.

Cuarto. El presupuesto del material de explotacion y el anual de su reparacion y conservacion.

Quinto. La tarifa de los precios máximos que deberán exigirse por peaje y por transporte.

Sexto. Una informacion en que se oiga á las Juntas jurisdiccionales interesadas en la construccion, á la Real Junta de Fomento, y las corporaciones y personas que á juicio del Gobernador superior civil puedan ilustrar la materia por la que se justifique la utilidad del proyecto.

Esta informacion de utilidad no es necesaria respecto de las líneas clasificadas de primero y segundo orden en el presente Real decreto.

Art. 14. Los particulares ó compañías que pretendan una línea de ferro-carril dirigirán sus solicitudes al Gobernador superior civil de la Isla, debiendo presentar con ella los documentos que se expresan en el artículo anterior, excepto la informacion prevenida en el párrafo sexto, que deberá practicarse por el Gobierno superior civil, y acreditar además haber depositado en garantía de las proposiciones que hagan ó admitan en el curso del expediente el uno por 100 del importe total de las obras y material de explotacion de la línea segun los presupuestos.

Art. 15. Una vez admitido el proyecto y aceptadas por las empresas las condiciones de la concesion, el Gobernador superior civil de la Isla remitirá á mi Gobierno copia íntegra del expediente, documentado á tenor del art. 13, para los efectos prevenidos en el 5.º Siempre que las líneas sobre cuya concesion se hubiere terminado el expediente en el Gobierno superior civil de la Isla no sean de las directamente subvencionadas por el Estado á los pueblos, el Gobernador superior civil podrá autorizar el principio de las obras, poniéndolo en conocimiento de mi Gobierno.

CAPITULO IV.

DE LOS PRIVILEGIOS Y EXENCIONES GENERALES QUE SE OTORGAN Á LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS.

Art. 16. Los capitales extranjeros que se empleen en la construccion de ferro-carriles ó en empréstitos para este objeto quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están esentos de represalias y confiscaciones ó embargos por causa de guerra.

Art. 17. Se conceden desde luego á todas las empresas de ferro-carriles:

Primero. Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

Segundo. El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demas de que disfrutan los vecinos de los pueblos cuyos términos abrazare la línea, para los dependientes y trabajadores de las empresas y para la manutencion de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

Tercero. La facultad de abrir canchales, recoger piedras sueltas, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos á la línea. Si estos terrenos fuesen públicos usarán de aquella facultad, dando aviso prévio á la Autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular, no podrán usar de ellos sino despues de hacerlo saber al dueño ó su representante por medio de aquella Autoridad y de haberse obligado formalmente á indemnizarle de los daños y perjuicios que se le irroguen.

Cuarto. La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesion, y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras empresas.

Quinto. El abono mientras la construccion y 40 años despues del equivalente de los derechos marcados en el Arancel de Aduanas y de los de faros, portazgos, pontazgos y barcajes que deban satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruajes, maderas, coque y todo lo que constituya el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero y se aplique exclusivamente á la construccion y explotacion del ferro-carril concedido. La equivalencia de tales derechos se fijará, respecto de las empresas constructoras, en el decreto de concesion del camino. Y respecto de las de explotacion, la fijará anualmente el Gobierno superior civil de la Isla, observando los trámites que se establezcan en el reglamento.

Sexto. La exencion de los derechos de hipoteca devengados hasta ahora y que se devengaren por las traslaciones de dominio verificadas en virtud de la ley de expropiacion.

CAPITULO V.

DE LA CADUCIDAD DE LAS CONCESIONES.

Art. 18. Las concesiones de los ferro-carriles caducarán si no se diese principio á las obras ó si no se concluyese el camino ó las secciones en que se dividia dentro de los plazos señalados en ellas, salvo los casos de fuerza mayor. Cuando ocurra alguno de estos casos y se justifique debidamente, podrá el Gobernador superior civil de la Isla prorrogar los

plazos concedidos por el tiempo absolutamente necesario, dando cuenta á mi Gobierno; pero al fin de la prórroga caducará la concesion si dentro de aquella no se hubiere cumplido lo estipulado.

Art. 19. Tambien caducará la concesion si se interrumpiere total ó parcialmente el servicio público de la línea por culpa de la empresa en el caso previsto en el art. 36.

Art. 20. De la resolucion del Gobernador superior civil, declarando la caducidad, podrá el concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa dentro del término de dos meses, contados desde el dia en que se le participe. Si no reclamase dentro de este plazo, se tendrá por consentida aquella resolucion y no habrá contra ella recurso alguno.

Art. 21. Siempre que se declare definitivamente caducada una concesion quedará á beneficio del Estado el importe de la garantía que se le haya exigido al concesionario.

Art. 22. Declarada definitivamente la caducidad, se sacará á subasta la concesion anulada.

Art. 23. El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, segun la tasacion que se practique, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construccion y explotacion existentes, con dedccion de los auxilios ó subvenciones otorgados al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores.

Art. 24. Si abierta la subasta no se presentare postor dentro del plazo señalado, se sacará á nueva licitacion por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasacion; y si asi no se rematase, se anunciará la tercera y última subasta por término de un mes y por la mitad de dicha tasacion.

Art. 25. Despues de esta tercera subasta sin efecto, mi Gobierno podrá proceder á construir y explotar la línea por administracion ó por contratos particulares.

Art. 26. Verificada la adjudicacion de la línea en cualquiera de las tres expresadas subastas, se deducirá del precio del remate el importe de la garantía que el concesionario hubiese sacado del depósito para invertirla en las obras, al tenor de lo dispuesto en el art. 10, y de los gastos de tasacion y subasta, entregándose el resto al concesionario en quiebra ó á sus legítimos representantes.

CAPITULO VI.

DE LAS CONDICIONES DE ARTE Á QUE DEBEN AJUSTARSE TODAS LAS CONSTRUCCIONES DE FERRO-CARRILES.

Art. 27. Los ferro-carriles se construirán con arreglo á las condiciones siguientes:

Primera. El ensanche de la vía ó distancia entre los bordes interiores de las barras-carriles será de un metro 41 centímetros, ó un metro 45 centímetros.

Segunda. El ancho de la entre-vía será de un metro 80 centímetros.

Tercera. Las demas dimensiones, así como las condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por mi Gobierno.

Cuarta. Los ferro-carriles podrán construirse con una ó dos vías, ó combinando ambos sistemas; pero la explanacion y las obras de fabrica habrán de hacerse siempre en los caminos de primero y de segundo orden como para soportar la doble vía.

CAPITULO VII.

DE LA EXPLOTACION DE LOS FERRO-CARRILES.

Art. 28. Todo ferro-carril tendrá dos aprovechamientos distintos, el de peaje y el de transporte. El aprovechamiento de peaje consiste en la retribucion que ha de darse á la empresa concesionaria ó al Estado por el uso del ferro-carril. El de transporte, en el tanto de conduccion ó traslacion por persona y efectos.

Art. 29. Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

Art. 30. En el pliego de condiciones de cada concesion se comprenderán los servicios gratuitos que deban prestar las empresas y las tarifas especiales para los servicios públicos, figurando entre los primeros la conduccion de los correos ordinarios á las horas que fije el Gobierno superior civil de la Isla.

Art. 31. A nadie podrá impedirse el establecimiento de empresas de conduccion pagando el peaje de tarifa.

Art. 32. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotacion el ferro-carril, y despues de cinco en cinco años, se procederá á la revision de las tarifas. Si el Gobernador superior civil creyese que, sin perjuicio de los intereses de la empresa, pueden bajarse los precios de ellas y esta no conviniese en la reduccion, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por un Real decreto, oyendo préviamente mi Gobierno al Consejo de Estado, y garantizando á la empresa los productos totales del último año y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

Art. 33. Las empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno superior civil de la Isla. En este caso, lo mismo que en el comprendido en el artículo anterior, se anunciarán al público con la debida anticipacion las alteraciones que se hagan en las tarifas.

Art. 34. En todas las líneas se establecerá un telégrafo eléctrico con los hilos que se determine en la concesion de cada una. La construccion y con-

servacion será de cuenta de las empresas, y el servicio de la correspondencia oficial y privada correrá á cargo del Gobierno, cuyos empleados estarán á la vez obligados á desempeñar el especial de las líneas si las empresas lo pidieren.

Art. 35. Toda empresa concesionaria está obligada á mantener el servicio de conduccion ó á procurarle por contratos particulares.

Art. 36. Cuando por culpa de la empresa se interrumpa total ó parcialmente el servicio público del ferro-carril, el Gobernador superior civil tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarle provisionalmente á costa de aquella, dando cuenta á mi Gobierno. En el término de seis meses deberá justificar la empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotacion, pudiendo ceder esta á otra empresa ó tercera persona, previa autorizacion especial de mi Gobierno. Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesion, observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos 19, 20, 22 y siguientes del capítulo V de este Real decreto.

Art. 37. La explotacion de los ferro-carriles del Estado se hará por el mismo ó por empresas que contraten este servicio en pública subasta, segun se considere más conveniente á los intereses públicos.

Art. 38. En cada concesion se determinará la manera en que el Gobierno ha de ejercer la intervencion necesaria para mantener en buen estado el servicio de los ferro-carriles y asegurarse de los gastos é ingresos de las empresas.

Art. 39. En las leyes y reglamentos especiales que se formen para la policia de los ferro-carriles se determinará lo conveniente sobre la conservacion y seguridad de cada camino y de sus obras, observándose en el entretanto las disposiciones vigentes sobre carreteras en cuanto sean aplicables á los ferro-carriles.

CAPITULO VIII.

DE LOS ESTUDIOS DE LAS LINEAS DE FERRO-CARRILES.

Art. 40. El Gobierno superior civil de la Isla dispondrá se hagan desde luego los estudios ó se completen los que existan comenzados sobre las líneas de primer orden comprendidas en este Real decreto por comisiones de ingenieros nacionales ó extranjeros: para que por ellos y segun los planos y presupuestos que formen y sean aprobados se proceda á la construccion de dichas líneas.

Art. 41. Para cubrir los gastos de estos trabajos se consignarán en el presupuesto ordinario las cantidades necesarias.

Art. 42. El Gobernador superior civil podrá autorizar á los particulares y compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que, segun lo prescrito en los artículos 13 y 14, son necesarios para obtener la concesion de una línea, sin que por esta autorizacion se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Gobierno para conceder iguales autorizaciones á los que pretendan el estudio de la misma línea.

CAPITULO IX.

DE LAS COMPAÑIAS POR ACCIONES PARA LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE LOS FERRO-CARRILES.

Art. 43. La constitucion de compañías por acciones que tengan por objeto la construccion y explotacion de los ferro-carriles se sujetará á lo dispuesto en la Real cédula de 19 de Octubre de 1853, en cuanto no sea modificada por las disposiciones siguientes:

Primera. El capital social será cuando ménos igual al importe total de las obras de construccion y del material de explotacion de la línea que se proponga adquirir la compañía.

Segunda. Suscritas que sean las dos terceras partes del capital social, podrá autorizarse por el Gobierno superior civil la construccion provisional de la compañía.

Tercera. Esta autorizacion provisional la facultará únicamente para nombrar sus administradores, pedir la concesion de la línea que se proponga construir ó explotar, presentar sus proposiciones en la subasta, si se hiciere la concesion con este requisito, y exigir de los accionistas hasta el 10 por 100 de sus acciones con destino exclusivo á cubrir los gastos de su establecimiento, los del estudio del proyecto y el depósito que se exija como garantía de la concesion.

Cuarta. Hasta que la compañía se halle constituida definitivamente y haya obtenido la concesion ó adjudicacion de la línea no podrá emitir títulos de accion ni otra clase de documentos trasferibles ó negociables, siendo nulas y de ningun valor las trasferencias que se hagan de las promesas de acciones ó de las acciones provisionales que se entreguen á los suscritores.

Quinta. Los primeros suscritores y sus cesionarios son responsables solidariamente al pago de los primeros dividendos hasta que quede cubierta la mitad del valor nominal de sus acciones.

Sexta. Cuando los accionistas hayan satisfecho el valor total de sus acciones podrán convertirse estas en títulos al portador.

Art. 44. Mi Gobierno declarará definitivamente constituida la compañía y aprobará sus estatutos luego que en ella haya recaído la concesion de que trata el art. 5.º

Art. 45. Si suscritas las dos terceras partes del capital social y realizadas ó invertidas en las obras de la línea no pudiese la compañía hacer efectiva la otra tercera parte del capital por medio de la emision y negociacion de las acciones no suscritas, po-

drá obtener autorizacion de mi Gobierno para adquirir dicha tercera parte del capital por medio de empréstitos contraídos con la hipoteca de los rendimientos del ferro-carril á cuya construccion ó explotacion se destina. En este caso la autorizacion podrá comprender además la facultad de emitir cedulas ú obligaciones hipotecarias de interes fijo y amortizable por el número de años que en aquella se determine.

Art. 46. Tambien podrá obtener la compañía autorizacion del Gobierno superior civil de la Isla para aumentar el capital social si la inversion de este no hubiese bastado para poner toda la línea en estado de explotacion y si el aumento solicitado no afectase de modo alguno á los fondos públicos. Si los afectase, la autorizacion será objeto de un Real decreto.

ARTICULOS TRANSITORIOS.

Primero. Se confirman las concesiones hechas á perpetuidad antes de este Real decreto.

Segundo. En las que no se haya fijado el término ó duracion de la concesion, dejando el proveer sobre este particular para cuando se hubiesen promulgado las reglas generales que son objeto del presente Real decreto, se resolverá en cada caso particular á tenor del art. 11 y en vista de los datos que arroje el respectivo expediente.

Dado en Palacio á diez de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Guerra y de Ultramar, Leopoldo O'Donnell.

INSTRUCCION

PARA EL CUMPLIMIENTO DEL REAL DECRETO DE ESTA FECHA SOBRE CONSTRUCCION DE FERRO-CARRILES EN LA ISLA DE CUBA.

Artículo 1.º Los documentos que exige el art. 13 del Real decreto sobre construccion de ferro-carriles se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

Primera. La memoria comprenderá la descripcion del trazado y de las obras de mayor importancia; el número, clase y posicion de las estaciones, y un estado que exprese la longitud de las alineaciones rectas y curvas, con expresion de sus radios y pendientes.

Segunda. El plano general, perfil longitudinal y perfiles transversales, así como los presupuestos, se sujetarán á los formularios redactados por la Direccion de Obras públicas de la Isla de Cuba para los proyectos de ferro-carriles.

Tercera. La tarifa se sujetará al modelo que acompaña al pliego de condiciones generales.

Deberá precederla del examen de las circunstancias económicas del camino, fundando los tipos adoptados en el costo de establecimiento, tráfico actual y futuro probable, gastos de conservacion y explotacion, y subvencion que se proponga dar.

Art. 2.º Formados por el Gobierno superior civil de la Isla ó por una empresa autorizada segun el art. 42 d.º del Real decreto sobre ferro-carriles los documentos citados en el artículo anterior, despues de oír á la Direccion de Obras públicas sobre el trazado y posibilidad de la obra que se trata de llevar á cabo, remitirá á los Tenientes Gobernadores de las jurisdicciones que recorra el camino una copia del trazado, de los presupuestos, tarifa y cálculo de los rendimientos para la informacion que exige el art. 13.

Art. 3.º Los Tenientes Gobernadores pasarán los documentos mencionados á las Juntas jurisdiccionales de Fomento, que abrirán una informacion sobre la utilidad pública del camino y su direccion con arreglo á la Real cédula de 19 de Octubre de 1853, oyendo á los Ayuntamientos de los pueblos interesados y á los particulares y corporaciones que crean conveniente, admitiendo todas las reclamaciones que se presenten en pro y en contra del proyecto durante dos meses, contados desde la publicacion de los documentos. Dentro del mes siguiente pasará el Teniente Gobernador con informe á manos del Gobernador superior civil el expediente original de informacion con el dictamen de la Junta jurisdiccional.

El Teniente Gobernador acompañará al expediente los datos estadísticos que puedan convenir para formar juicio de los rendimientos del camino con arreglo á las instrucciones que para la reunion de estos datos acuerde el Gobernador superior civil.

Art. 4.º Este expediente, con el proyecto y demas documentos del art. 1.º, pasará á la Direccion de Obras públicas, que propondrá al Gobierno la aprobacion ó modificacion del proyecto, presupuesto y tarifas.

Art. 5.º El Gobernador superior civil propondrá las condiciones, además de las generales adjuntas, con que puede otorgarse la concesion con sujecion al Real decreto sobre ferro-carriles. Cuando se trate de hacer la concesion á determinada empresa sin subvencion del Estado, ó se haya admitido para la licitacion, si la concesion ha de ser subvencionada, alguna proposicion como tipo, las condiciones particulares deberán ser aceptadas por la empresa peticionaria.

Art. 6.º Serán objeto de las condiciones particulares los artículos indeterminados del pliego de condiciones generales, el arreglo de las cuotas de tarifa y las condiciones especiales que crea el Gobierno conveniente establecer en cada caso.

Art. 7.º Cuando se trate de otorgar subvencion, ya porque una empresa la haya solicitado, ya porque el Gobierno haya resuelto tomar la iniciativa para la realizacion de alguna línea de ferro-carril, además de la informacion á que se refiere el art. 3.º de esta instruccion, deberá la Real Junta de Fomento informar sobre este punto, manifestando la clase de subvencion con que en su concepto puede contribuirse.

Art. 8.º Adjudicada la concesion, y constituido el depósito en el plazo que marca el art. 9.º del Real decreto de ferro-carriles, se expedirá á la empresa por íxi Gobierno el título de concesion, en el que se incluirá íntegramente el pliego de condiciones generales, las particulares y la tarifa de derechos máximos.

El depósito se irá devolviendo á la empresa á medida que se vayan ejecutando obras y las condiciones certificaciones acompañadas de relaciones y liquidaciones expedidas por el Inspector facultativo oficial.

Art. 10. Cuando el Estado auxilie la concesion de un ferro-carril, ejecutando con los fondos públicos determinadas obras, estas se construirán por la Administracion, haciendo entrega á la empresa despues de terminadas, previo inventario y tasacion de ellas, que se incluirá en el acta de recepcion que deberán autorizar los representantes del Gobierno y de la empresa.

Art. 11. Cuando los auxilios del Estado consistan, ya en una subvencion del capital, ya en un interes fijo por los capitales empleados, se abonarán á las empresas las sumas correspondientes á virtud de certificaciones de los Ingenieros inspectores del Gobierno.

Art. 12. Si el auxilio del Estado consiste en la garantía de un mínimum de interes, se establecerá una intervencion económica para la averiguacion de los rendimientos y gastos de la explotacion del camino. Los pagos se harán á virtud de las certificaciones y liquidaciones que formará y expedirá la Intervencion.

Art. 13. Siempre que los pueblos contribuyan á la subvencion, reintegrarán al Estado en cada año la parte que le corresponda segun la concesion.

El pago de las subvenciones en su totalidad se hará

siempre a las empresas concesionarias directamente por el Gobierno.

Art. 14. Cuando la empresa no disfrute subvención ni auxilio de los fondos generales, si de los pueblos, se entenderá para los abonos directamente con estos.

Art. 15. Las gracias y privilegios concedidos a las obras de ferrocarril por el art. 17 del Real decreto se sujetarán en su disfrute a lo que está prevenido para las demas obras públicas.

Art. 16. Para el abono de los derechos de aduana, de faros, portazgos, pontonzos y barcajes, deberán las empresas presentar, con los documentos del proyecto, una relación clasificada y detallada del material que necesiten importar del extranjero para el completo establecimiento del ferrocarril.

En estas relaciones se expresará el peso y valor de los objetos y se indicará el puerto por donde han de introducirse. Con estos datos, y aprobada la relación por el Gobernador superior civil, oída la Direccion de Obras públicas, se calculará la suma a que ascienden los derechos de aduanas y demas citados para fijarla en la concesión, con arreglo al párrafo quinto, art. 17 del Real decreto de ferrocarril.

Art. 17. Las empresas abonarán los derechos por el material que vayan introduciendo. Los Administradores de las Aduanas darán a la persona que comisione la empresa una certificación en que consten las sumas que haya abonado, la clase y número de los objetos introducidos y la nación a que pertenecen los buques conductores, con referencia a la relación general aprobada, que por conducto de la Intendencia se comunicará a las Administraciones de Aduanas por donde haya de verificarse la introducción.

Los Administradores de portazgos darán a los conductores un recibo de las sumas que hayan cobrado por el paso de estos objetos. En estos recibos se expresarán las circunstancias del vehículo donde se haga el transporte y la clase de objetos que se conducen.

La carga de los vehículos destinados al transporte de efectos de ferrocarril deberá constar exclusivamente de estos efectos.

Art. 18. La empresa presentará los documentos citados, con la relación de los efectos introducidos, a los Inspectores del Gobierno que, previo el reconocimiento del material y su recepción como útil y apropiado al camino, y conforme con la relación aprobada, certificará la suma a que tenga derecho la empresa por este concepto, pasando la certificación, con todos los demas documentos, a la Direccion de Obras públicas para dar cuenta al Gobierno superior civil.

Los derechos de faros se calcularán por el número de toneladas de peso del material y objetos introducidos, con arreglo a la bandera del buque en que se haya verificado el transporte.

El Gobernador superior civil mandará abonar las cantidades a que ascienden las certificaciones hasta completar la fijada en la ley de concesión.

Art. 19. Con dos meses de anticipación por lo menos presentará la empresa a la Inspección facultativa, para que esta con su informe la remita al Gobierno superior civil de la Isla, la relación de los efectos que necesite introducir para la explotación en el año siguiente.

Aprobada por el Gobernador superior civil esta relación y la suma a que ascienden los derechos, se observarán para los abonos las mismas reglas del artículo anterior.

Art. 20. El Gobierno de S. M. determinará las bases con arreglo a las cuales deberá ejercerse la inspección que compete en lo que se refiere al servicio de los ferrocarriles, adoptando además en cada concesión las disposiciones que crea convenientes según las circunstancias.

Aprobado por S. M.—Madrid 10 de Diciembre de 1858.—O'Donnell.

Pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para la concesión de ferrocarriles de servicio general.

Art. 1.º La empresa se obliga a ejecutar en el término de... desde la fecha de la concesión definitiva, a su costa y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un ferrocarril desde... de modo que pueda hacerse la explotación en sus partes al espirar el término fijado.

Art. 2.º Al aceptar la empresa este pliego de condiciones se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos en que se funda, y que se confirma en la realidad de todo lo que en ella se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes sin reclamar nuevas gracias o concesiones por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse en la realización de la obra.

Art. 3.º Las condiciones que se establezcan para el camino se fijarán los puntos principales por donde el camino deba pasar, la manera con que se vencerán los pasos más notables (cañera).

Art. 4.º Se establecerán estaciones (aquí los puntos donde se han de establecer) cuando la empresa quiera establecer otras estaciones no podrá verificarlo sin la autorización del Gobierno superior civil.

Art. 5.º (Aquí se expresará si el camino ha de ser de una ó dos vías en todo ó en parte).

Art. 6.º Cuando el camino se explote con una sola vía se establecerán en los apartaderos, cuya longitud, no comprendida la unión, será, por lo menos, de 400 metros, y la distancia de uno á otro no excederá de 12.000 metros.

Art. 7.º Con la anticipación conveniente, antes de emprender la construcción de cada trozo de camino, deberá presentar la empresa al Gobierno superior civil los planos en la escala de... del trazado definitivo del ferrocarril. En estos planos se marcarán la posición y trazado, las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y extensión de los terrenos que se ocupen, con la designación de sus dueños ó poseedores. Acompañarán á este plano un perfil longitudinal por el eje del camino, los perfiles transversales, el estado de las pendientes y el de las curvas, su radio y amplitud; la descripción, planos y presupuestos de las obras, y un dibujo del sistema de vía que se trate de adoptar.

Art. 8.º Aprobados estos documentos por el Gobierno superior civil de la Isla, seará la empresa dos copias a su costa, que se autorizarán por la Direccion de Obras públicas: una se entregará á la empresa y otra á la Inspección facultativa.

Art. 9.º La empresa no podrá hacer modificación alguna en el proyecto aprobado sin la previa autorización del Gobierno superior civil.

Art. 10. Los pasos del ferrocarril al atravesar las carreteras generales, jurisdiccionales y vecinales podrán ser á nivel, excepto en los casos que se determine. En los pasos á nivel las barras-carrales se establecerán de 0m,02 ó 0m,03 más bajas que el firme de las carreteras, y será obligación de la empresa poner barreras que se abran hacia la parte exterior del ferrocarril, y un guarda destinado á este servicio, con las demas prevenciones que juzgen convenientes para la seguridad del tránsito.

Art. 11. Los perfiles de explanación y obras de fábrica tendrán las dimensiones siguientes, según los casos:

	Para dos vías.	Para una vía.
Terraplenes.—Distancia entre las aristas superiores.	12 metros.	10 metros.
Distancia entre las aristas de la parte inferior del balasto.	10 metros.	8 metros.
Desmontes.—Distancia entre las aristas de las cunetas.	10 metros.	8 metros.
El balasto tendrá las mismas dimensiones que en los terraplenes.		
Túneles.—Anchura de la sección de medida en el plano que pasa por las caras superiores de las barras-carrales.	10 metros.	8 metros.
Altura de la sección sobre el eje de cada una de las vías, medidas sobre el mismo plano.	4 metros.	3 metros.
Obras de fábrica.—Anchura entre los perfiles de los puentes, viaductos &c.	12 metros.	10 metros.

Art. 12. Cuando el ferrocarril deba pasar por encima de una carretera general, jurisdiccional ó vecinal, la de ejecutar. Además, las citadas empresas y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros &c. en todos los descansos, paraderos, estaciones, almacenes &c. que se establezcan, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferrocarriles que fueren su prolongación. Podrán también dichas empresas proveerse de agua y de carbon, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la empresa concesionaria, ó establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Art. 13. Siempre que el ferrocarril deba pasar por debajo de una carretera, la ancho-carril debe pasar por debajo de la carretera. La luz de estos puentes será la que correspondiera á los perfiles del art. 7.º, según sea el ferrocarril de una ó de dos vías, y la altura mínima desde el plano que pasa por la cara superior de los carriles hasta el intrado, sobre el centro de cada vía será por lo menos de cinco metros y 50 centímetros.

Art. 14. Cuando el ferrocarril deba utilizar algún trozo de carretera construido y sea necesario variar el trazado de esta, será de cuenta de la empresa la construcción de las nuevas porciones. La anchura de estas será la correspondiente á la clase de carretera, y sus pendientes no podrán pasar de tres á cinco centímetros

por metro, si fuese general ó jurisdiccional, ni de cinco á siete centímetros por metro, si fuese vecinal. El Gobierno superior civil, sin embargo, podrá alterar la cláusula precedida en algunos casos especiales.

Art. 15. En los subterráneos cuya sección se sujetará á las condiciones que se expresan en el art. 6.º, la empresa hará todas las obras que sean necesarias para prevenir ó contener los derrumbamientos y filtraciones. Los pozos precisos para la ventilación y construcción de los subterráneos no podrán abrirse en los caminos públicos, y en los que con este objeto abra la empresa en otros parajes deberá establecer brocales de fábrica de dos metros de altura.

Art. 16. En los puntos de encuentro del ferrocarril con las comunicaciones públicas ó particulares, ó en sus inmediaciones, la empresa construirá á su costa los puentes, trozos de carretera y las demas obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones, y su duración no podrá pasar de un término que fijará el Gobierno superior civil.

Art. 17. Es obligación de la empresa restablecer y asegurar á su costa el curso de las vías que se suspenda ó modifique por trabajos que de ella dependan.

Art. 18. Los trabajos de consolidación que haya que ejecutar en el interior de una mina en razon de la travesía de un ferrocarril y todos los perjuicios que se irroguen á los mineros serán de cuenta de la empresa del ferrocarril.

Art. 19. Se establecerán muros, setos, estacadas, valladas, maderas ó fosos con malleones ó vallados de tierra para separar el ferrocarril de las propiedades. La comunicación de una parte á otra de las propiedades se hará por las puertas ó tranqueas que colocarán los concesionarios en las cercas, valladas &c., siendo de cargo de los dueños, de las fincas conservadas cerradas y en buen estado para que sus animales no puedan entrar en la línea del ferrocarril.

Art. 20. Establecerá la empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotación. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la empresa a facilitar en sus estaciones el local conveniente para dicho servicio. La custodia, conservación y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior á las estaciones que establezca el Gobierno será de cuenta de la empresa.

Art. 21. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferrocarril sin que preceda la autorización del Gobernador superior civil, 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 empezar la explotación.

Art. 22. Concluidos todos los trabajos, la empresa hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado de todas las partes del ferrocarril y sus dependencias. Formará también un estado descriptivo de los puentes y demas obras de fábrica que se hayan construido. La empresa formará á sus expensas y depositará en la Direccion de Obras públicas un ejemplar completamente autorizado del acta de amojonamiento, del plano y del estado de las obras.

Art. 23. La empresa está obligada á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparación y conservación, así ordinarios como extraordinarios.

Art. 24. El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados como caminos del Estado, por consiguiente los guardas y demas empleados que nombre la empresa podrán usar las mismas armas y gozar las prerrogativas que disfrutaban los del Gobierno, además de los distintivos que aquella les señale.

Art. 25. Serán de la elección de los empresarios los medios de ejecución, y los agentes y demas empleados en la construcción, conservación y administración del ferrocarril.

Art. 26. La empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la concesión, con arreglo á la tarifa que en ella se fija.

Art. 27. La empresa formará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación del ferrocarril, sujetándolos á la aprobación del Gobierno superior civil.

Art. 28. La empresa no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras empresas que transporten viajeros por tierra ó por agua, bajo cualquier forma ó denominación que sea, como no se extendan á todas las empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos. Los reglamentos que se hagan de conformidad con lo que se establece en el artículo anterior prescribirán todos los medios necesarios para asegurar la total seguridad y libertad entre las diversas empresas de transportes en sus relaciones con el camino de hierro.

Art. 29. Las cartas y pliegos, así como sus conductores ó agentes necesarios al servicio del correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la empresa en toda la extensión de la línea. Para este objeto la empresa reservará en cada convoy de viajeros ó mercaderías una sección de carruajes. La forma y dimensiones de los de esta sección serán determinadas por el Gobierno superior civil.

Art. 30. Además podrá haber todos los días, á la ida y á la vuelta de los convoyes ordinarios, uno ó más convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea ó solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida de día ó de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el Gobierno superior civil, oída la empresa. La retribución de estos convoyes especiales se determinará por convenio ó juicio de peritos. La empresa podrá conducir en estos convoyes especiales carruajes de toda clase para el transporte de viajeros y mercancías. Para cambiar las horas de salida deberá el Gobierno avisar á la empresa con 15 días de anticipación. La Administración de Correos hará construir á sus expensas los carruajes propios para el transporte de las cartas por convoyes especiales. La renovación y reparación de estos carruajes será de cuenta de dicha Administración; pero deberán guardarse y conservarse por la empresa para los viajes que exijan por el cargo de esta todas las maniobras y gastos que exijan por los viajes. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla.

Art. 31. Fuera de las horas ordinarias de salida el Gobierno podrá pedir también para el transporte excepcional de pliegos ú órdenes urgentes, y salva la observancia de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la empresa deberá facilitar, sea de día ó de noche, mediante una indemnización que se fijará convencionalmente ó por peritos.

Art. 32. El Gobierno, por causa de utilidad pública debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril. Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que á ella precedan, y la cantidad que resulte será el importe de la anualidad que se pagará á la empresa en cada uno de los años que faltan para espirar la concesión si no fuere de las concedidas á perpetuidad. Si este término medio fuese mayor de 100, se fijará la anualidad como si fuese el 100, si es menor se fijará como si fuese el 100, y la empresa crete tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga á juicio de peritos, pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Art. 33. Cualquiera ejecución ó autorización ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación ni otros en la comarca donde está situado el camino de hierro que sea objeto de la concesión, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á indemnización alguna á favor de la empresa.

Art. 34. Esta no podrá oponerse á que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferrocarriles, ni á sus prolongaciones, siempre que se abran con autorización del Gobierno y salva la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito ó daño material causado al camino.

Art. 35. Las empresas á quienes el Gobierno conceda la facultad de que habla el artículo anterior podrán hacer circular sus carruajes, wagones, máquinas, trenes &c. sobre una parte ó el todo del ferrocarril objeto de la concesión, pagando los precios anotados en las tarifas y cumpliendo exactamente los reglamentos de policía que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino. Esta facultad será recíproca, y por lo tanto los empresarios la podrán ejercer en los ferrocarriles que se abran como ramales ó prolongación de los que han de ejecutar. Además, las citadas empresas y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros &c. en todos los descansos, paraderos, estaciones, almacenes &c. que se establezcan, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferrocarriles que fueren su prolongación. Podrán también dichas empresas proveerse de agua y de carbon, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la empresa concesionaria, ó establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Art. 36. En el caso de que las empresas de los ramales ó prolongaciones no quisieren usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte entre los puntos extremos de varias líneas. Si lo contrario sucediese, el Gobierno superior civil dispondrá lo conveniente para restablecer el servicio.

Art. 37. La empresa que por causas imprevistas se

encuentre en la necesidad de servirse del material perteneciente á otras, pagará una indemnización correspondiente al uso y deterioro de este material. En el caso de que las empresas no se pongan de acuerdo sobre la indemnización ó sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno superior civil proveerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

Art. 38. Al espirar el término de la concesión cuando esta no á perpetuidad ó en los demas casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará á la empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y plano estadístico mencionados en el art. 22, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos. La empresa tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y de descarga, establecimiento de los puntos de partida y arribo, casas de guardas y vigilantes, y oficinas de percepción tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio. El material de explotación será por lo menos el que como mínimo se fijare en las condiciones particulares de la concesión. En los años que precedan al término de la concesión el Gobierno tendrá derecho de retenir los productos líquidos del camino y de emplearlos en conservarle en buen estado con sus dependencias si la empresa no tratase de llenar completamente esta obligación.

Art. 39. Además de estas condiciones se obliga la empresa á observar todas las marcadas en el Real decreto de ferrocarriles de esta fecha, reglamentos de policía de la explotación y demas disposiciones vigentes y que en el sucesivo se dictaren como regla general para esta clase de empresas.

Art. 40. La empresa se sujetará á la inspección que el Gobierno determine con el objeto de asegurarse del exacto cumplimiento de estas condiciones.

Art. 41. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de las inspecciones, reconocimientos y cualquier otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferrocarril, la empresa depositará anualmente en la Tesorería general del Ejército y Real Hacienda, á disposición del Gobierno superior civil, una cantidad que no podrá exceder de la que se señale como máximo en el pliego particular de condiciones de cada línea.

Art. 42. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, y el cual deberá residir en... Si se faltase por la empresa á cualquiera de estas disposiciones, ó su representante se hallase ausente de..., será válida toda notificación hecha á la empresa concesionaria con tal que se deposite en la Secretaría de la Tenencia de Gobierno á que corresponda.

Art. 43. Las contestaciones que puedan ocurrir entre la empresa y el Gobierno acerca de la ejecución ó interpretación de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y Tribunales designados ó que en adelante conozcan de los asuntos contentiosos de las obras públicas á cargo del Estado.

TARIFA PARA EL FERRO-CARRIL DE...

POR CABEZA Y KILOMETRO.	PRECIOS		
	De peaje.	De transporte.	Total.
Viajeros.			
Carruajes de 1.ª clase.
Idem de 2.ª
Idem de 3.ª
Animales.			
Bueyes, vacas, toros, mulas, animales de tiro.
Terneros y cerdos.
Carneros, ovejas y cabras.
Aves (galinas, pollos &c.) (Docena).
Pavos (docena).

POR TONELADA Y KILOMETRO.	PRECIOS		
	De peaje.	De transporte.	Total.
Pescado.			
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.
Mercaderías.			
Primera clase.—Fundición molida, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, nieve, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodonos, lanas, maderas de abanisteria, muebles, especias, drogas, efectos manufacturados.
Segunda clase.—Granos, semillas, harina, pajas, azúcar, mieles, café, tabaco en rama ó torcido, ateste, casajo, carne salada, tesoros, pescado salado, víveres, sal, soderia, tallos, madera dura, maderas labradas, en bruto, maderas de construcción, ladrillos, cerámicas, betunes, fundido en bruto, hierro en barra ó palastro, plomo en galapagos, pajas, tachos y calderas, trapiches, clarificadores, hormas para ingenio.
Tercera clase.—Piedras de cal y yeso, sillares, piedra molida, grava, quiebras, arenas, tejas, ladrillos pizarras, piedras de empujar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos, estiércol, guano y otros abonos, coke, carbon de piedra, carbon vegetal, leña, maloja, yerbas, mazorcas, plátanos y toda clase de viandas, frutas, envases vacíos, madera en bruto.

Objetos diversos.

Wagon, diligencia u otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy.

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 serán 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.

Art. 44. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 45. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 46. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 47. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 48. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 49. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 50. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 51. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 52. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 53. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 54. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 55. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 56. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 57. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 58. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 59. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 60. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 61. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 62. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 63. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 64. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 65. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 66. La percepción será por kilómetro, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

Art. 67. La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

Art. 68. 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. El mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

Art. 69. La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa concedida 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 las demas rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposición anterior. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y transporte, y deberán continuarse al público por lo menos con 15 días de anticipación.

Art. 70. Todo viajero podrá llevar hasta 30 kilogramos de peso en equipaje sin pagar más precio que el de su billete, y le será permitido conducir el todo ó una parte de él á la mano ó bajo su propio asiento, siempre que el volumen lo consienta.

Art. 71. Las mercaderías, animales y otros objetos no especificados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

Art. 72. Los derechos de peaje y de transporte 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. Sin embargo, la empresa no podrá reusar la circulación en el transporte de estos objetos, pero cobrará más por peaje y transporte. La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras. Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlos también durante dos meses á todos los que lo pidan.

Art. 73. Los precios de tarifa no se aplicarán: Primero. A todos los objetos que no estén expresados en ella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico ó 25 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados, al alga 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 ó bala excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza remesas 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. Pasando de 50 kilogramos, el precio de una bala será... por kilómetro, sin que pueda bajar de..., cualquiera que sea la distancia recorrida.

Art. 74. En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvo las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y la velocidad establecida el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie serán transportados en el orden de su numero de registro.

Art. 75. En el precio de transporte se considerarán incluidos los gastos accesorios, y por ningún concepto se permitirá la empresa exigir cantidad alguna por la carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apartaderos y estaciones, y el transporte de estos 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.

Art. 76. En el caso de que la empresa hiciere algun convenio para la comisión y transporte de lo que se habla anteriormente con ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

Art. 77. 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 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 podrá 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, igualmente que los empleados del telégrafo en el caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial.

Aprobado por S. M.—Madrid 10 de Diciembre de 1858.—O'Donnell.

MINISTERIO DE ESTADO.

Direccion de Comercio.

La Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien autorizar á D. Eduardo Gonzalez Superviela para ejercer el Viceconsulado de Turquía en Málaga.

MINISTERIO DE MARINA.

GUAR

Voy a entrar en materia. Siempre he sentido mucho tomar parte en las cuestiones de actas; y si alguna vez lo he hecho en las últimas legislaturas, ha sido por que el escaso número de hombres de mi partido que nos sentábamos en estos bancos me obligaba á ello en atención á las muchas infracciones de ley que teníamos que combatir; no me ocuparía, pues, de esta si no se tratase de una cuestión de principios, de la verdad del Gobierno representativo, puesto que este no puede existir si se colaba á los electores, si se les violenta.

Solo por este motivo, solo por amor á este sistema y por deseo de que se establezca de una manera firme y constante, y por otras consideraciones, es por lo que me he prestado á hacer uso de la palabra en esta acta, no obstante el disgusto que nos produce tener que atacar, siquiera sea suavemente, á una persona á quien aprecio. Así es, que ni á él ni á nadie ofenderé mis palabras. Si algún cargo se deduce de ellas, será porque se encuentre plenamente justificado en la historia de los sucesos acaecidos en esta elección. Hablaré estrictamente la verdad, y nada más que la verdad.

Es extraño que habiendo el Sr. Ministro de la Gobernación publicado la célebre circular de que tanto se ha hablado, las elecciones hayan venido á ser una mentira enorme en que ha succedido esto. Las listas se rectificaron con estruendo á la ley, cosa que hace mucho tiempo que no sucedía; pero si bien las listas fueron una verdad, no importa esto si luego se conduce á los electores de la manera que agrada al poder. Verdad es que las listas eran legales y verdaderas, pero las elecciones no.

Tres candidatos se presentaron en este distrito á disputar la elección: el Sr. Lorente, el Sr. Lafite y el señor Barca, Diputado electo en aquel distrito, donde no hay partido conservador, no hay más que moderados y progresistas, y no podía tener simpatías ningún candidato que no perteneciera á uno de esos dos partidos, como sucede al Sr. Barca. Era necesario, pues, para que S. S. triunfara apelar á coacciones y á todos los medios posibles. (El Sr. Barca pide la palabra como interesado.)

El partido progresista está en mayoría en la cabeza del distrito, y en Chiclana, según la sección, no se conoce más que la política, y solo se vota al candidato que hace más ofrecimientos, sobre todo, si como el señor Barca, que ocupaba una posición política, y que como el Sr. Barca es para más extraño; pero lo es que estos ofrecimientos nacen de la posición oficial de los candidatos y de Resoluciones expedidas contra las leyes del país, y que son imposibles de cumplir, como lo saben los que han intervenido en ellas.

Próximo á la elección, se publicó en Chiclana una hoja, en que se hacía notoria á los electores, que el Estado costeara las dos terceras partes del puente sobre el río Iro, que divide la población, y que sobre la otra parte sería de cuenta del pueblo. (Se leyó la Real orden á que esta hoja hace referencia.)

como la ley de 87 determina que las carreteras han de hacerse por cuenta del Estado, es claro que al Estado y no la provincia es el que ha de acudir á facilitar los fondos necesarios para su ejecución. Véase, pues, como esa Real orden no infringe ninguna ley.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Me complazco en haber dado ocasión al Sr. Barca para hacer tan brillante *debut*, y solo ligeras rectificaciones tendré que hacer á las equivocaciones en que han incurrido los Sres. Barca y Uria, sobre todo á las del primero, á quien solo diré que habiéndose ocupado de los puntos que yo no he tocado, sino incidentalmente, ha dejado sin contestación el principio. Respecto al del puente, y me he encontrado, sin pensarlo, apoyado por el Sr. Uria, seré muy breve. Preceptuándose en la ley que á la construcción de las travessas concurren los pueblos, está demostrado que no es el Estado el que debe gravarse, mucho más cuando aun no se ha hecho la clasificación de las carreteras, ni se han votado ni distribuido los fondos destinados á ellas.

El Sr. URIA: El Sr. Gonzalez de la Vega no me ha comprendido, sin duda por falta de explicación. Lo que yo he dicho es, que determinando la ley de 49 que las provincias auxilian la construcción de las travessas, y siendo hoy la construcción de todas las carreteras por cuenta del Estado, debe ser este el que contribuya para su ejecución.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: He querido demostrar, y creo que he demostrado, que aun en el caso de que el Real orden de que se trata se fundase en la ley de 22 de Julio de 1857, para que esta Real orden fuera legal era necesario que hubiera precedido la distribución de fondos acordada en Consejo de Ministros y antes la clasificación de cuáles eran las carreteras de primero, segundo y tercer orden, para saber á qué orden pertenecía la de Chiclana.

El Sr. URIA: El Sr. Gonzalez de la Vega funda su único argumento en que no está hecha la clasificación ni la distribución. De la falta de esta no puede ser responsable el Gobierno actual; y en cuanto á la clasificación, ya está hecha, y es bien extraño por cierto ver el empuje con que el Sr. Gonzalez de la Vega se opone á la fácil realización de las obras que interesan á los pueblos de su provincia.

El Sr. GONZALEZ DE LA VEGA: Tengo acreditado lo contrario. Aprobado sin más discusión el dictamen de la comisión sobre el acta del Puerto de Santa María, fué admitido como Diputado por dicho distrito el Sr. Barca.

Sobre la de Carrion de los Condes dijo el Sr. OROVIO: Me he acordado de una cuestión de hecho nuevo á hacer uso de la palabra en cuestiones de cosas calificadas de segunda clase, tanto más, cuanto que estoy algo indispueto. Ya dije el otro día que consideraba que había diferentes clases de vicios en las actas: uno de coacción moral ó material, otros de las listas y otros, en fin, de la poca pureza en los actos electorales.

Esta acta es, señores, muy grave, sobre todo en este último concepto, y me parece que bien merezca los honores de una materia y detenida discusión. Dos secciones componen este distrito: una la de la cabecera, Carrion de los Condes, y otra la de Astudillo. En las dos secciones han desaparecido los dos Alcaldes que debían presidir las mesas, y se han nombrado con este objeto otras personas, una de las cuales ni siquiera era concejal, hecho que basta por sí solo para invalidar completamente la elección, puesto que todo lo hecho bajo la presidencia de una persona ilegítimamente colocada en su puesto debe ser también ilegal.

Agregúese á esto que no solo se disfiguró la edad de los electores para constituir la mesa á gusto del candidato vencedor; no solo se nombró secretario á uno que no era elector, sino que habiendo pedido varios electores ver las papeletas que se leían, se les impidió verlas todas, y en una que se les entregó decía precisamente un nombre distinto del que se había leído. Véase, pues, si estos hechos indican libertad en la elección, y si el candidato vencedor debería tener mucha confianza en el resultado de su elección, cuando de esta manera procuraba tener unánimes las mesas interina y definitiva.

Se aprobaron sin discusión las actas y quedaron admitidos los señores siguientes: Mr. D. José Casado y Sanchez. Torredonjimeno, D. Ramon Serrano y Serrano. Leído el dictamen sobre el acta de Fuente Caldeas y admisión de D. Leoncio Rubin, dijo el Sr. GARRIDO: Ros razones poderosas tengo para combatir este dictamen: primera, que se han cometido coacciones; segunda, que se ha fallado á la ley en la rectificación de las listas. Apenas se dió el decreto de rectificación, se empezaron á poner en juego por los amigos del candidato vencedor todos los medios posibles para sacar triunfante á este.

Se separó al Ayuntamiento: el Gobernador interino pidió el expediente de la quinta; recibió y maltrató á la comisión, y la detuvo incommunicada en un cuarto. Esta determinación violenta alarmó á todos; mas como la opinión siempre puede algo, el Consejo provincial mandó alzar la incommunicación. Entretanto, el Gobernador interino había mandado al distrito fuerza armada para ver si los mozos sorteados (que al llegar la quinta se unieron á Portugal) estaban allí, y podía hacer algún cargo al Ayuntamiento.

Se hizo también en el distrito ostentación de aparato de fuerza, y se esparcieron rumores, cuya confirmación no se hizo esperar mucho tiempo. Los guardias civiles y carabineros invadieron las casas de los vecinos pidiendo los recibos de contribuciones, las listas cobradoras y otros documentos. Al Alcalde de Fuente Caldeas se le pasó un oficio por el Gobernador interino diciéndole: «Para el desempeño de una comisión confiada al Teniente de Carabineros D. Manuel Nogueira, le dará V. los auxilios que se le pidan.»

Fué también nombrado Consejero provincial D. Leodegario Rubin, hermano del candidato vencedor. Se entregó desde entonces al Juez de primera instancia el sumario contra el Ayuntamiento; y en contacto con esto la Autoridad, nombró un nuevo Alcalde, el cual entró separando á los empleados del Municipio. Acordó esta cooperación al Gobernador, pero en balde. Entre tanto se llamaba á los electores por aquella Autoridad para recomendar la candidatura de D. Leoncio Rubin; la fuerza de Carabineros se ocupaba, más que en otra cosa, en llevar electores, y se separó de su destino al Administrador de Fuente Caldeas.

Todavía no bastó esto, y el Gobernador en las listas desatendió las reclamaciones hechas oportunamente por 32 electores, entre los cuales había 12 que pagaban de 900 rs. arriba de contribución. Cuando con los electores al candidato vencedor se hizo caso, se incluyó en las listas ultimadas á los que no habían figurado en las de primera y segunda rectificación y eran favorables al señor Rubin.

«Se quiere, señores, infracción de ley más manifiesta? Todo esto está justificado: lo uno por el testimonio que existe en el acta; lo otro, por las listas de elecciones y las cobradoras. Decía el otro día el Sr. Ministro de Fomento: ¿por qué no se justifican las cosas? Aquí están justificadas las cosas contra el Gobernador de Pontevedra. No ataca al Sr. Ministro, sino al Sr. Gobernador que pueda cumplir la promesa hecha el otro día.

Creo que también la comisión, en vista de estas justificaciones, debería haber declarado graves estas actas, para su fin de la nulidad. El Sr. RIESERA: El candidato electo está enfermo, y no habiéndolo podido asistir, me he encargado con gusto de su defensa, como enterado que estoy de los hechos. Dos puntos de la impugnación ha presentado el Sr. Carrion: coacciones y listas.

En cuanto á coacciones, el expediente de quintas de que he hablado el Sr. Gar. lo es del mes de Junio. En Mayo, habiendo llamado la atención del Gobernador que el Ayuntamiento de Fuente Caldeas no hubiese presentado mozos en las quintas, acordó formar expediente, expediente que se firmó antes de tratarse de listas ni de elecciones, se llamó al Ayuntamiento á la capital, y como hubiese negado alguna vez hacer caso, se incluyó al Gobernador en la casa de los mozos. Para eso se detuvo de enviar fuerza en la capital unas cuantas horas. Lo singular es que esto se atribuya á cuestiones electorales, cuando entonces nadie soñaba en tales cuestiones.

En Junio, la situación de Fuente Caldeas era tan extraña, que no tenía listas electorales. Se instruyó expediente en que he entendido el Consejo Real, y se mandó al Ayuntamiento formar las listas. Al practicar esta operación se publicó el decreto de rectificación. La Audiencia aprobó los fillos del Gobernador, y se utilizaron las listas; mas como hubiese algunas repeticiones de nombres y cambios en las vecindades, el Gobernador hizo la rectificación, y resultando ocho ó nueve electores de menos, fueron reemplazados por otros mayores contribuyentes. Se habla de la separación del Administrador de Hacienda. Este individuo había sido alcaideado el año anterior y no tenía dadas bazas.

á S. I. á procurer el mejor bien estar de los enfermos pobres, como se ve por el reglamento que hoy rige en el hospital de Granada confeccionado por tan benéfico Pastor cuando se hallaba de Canónigo en dicha ciudad, siendo Director de aquella casa de caridad. Seguidamente nuestro I. S. pasó á la casa-hospicio de varones, y se constituyó en la Sala de educación primaria donde se encontraba el Sr. Preceptor y todos los asilados educandos.

Nuestro dignísimo Prelado quedó muy satisfecho, así como del orden establecido; y recomendando á los asilados el santo temor de Dios, la veneración y respeto á los superiores y una constante aplicación, se retiró prometiendo no muy lejano el día de su repetida visita. (Anunciador.)

Idem 7 de Diciembre.—Hoy han anunciado las campañas la gran solemnidad de mañana, día destinado á celebrar el misterio de la Purísima Concepción de María Santísima, bajo cuya advocación es patrona de las Españas. En la fiesta de la catedral celebrará de pontifical por primera vez el Ilmo. Sr. Dr. D. Andres Rosales y Muñoz, predicando el Sr. D. Juan Pedro Lopez Teruel, Canónigo Magistral de la misma.

Anoche fué trasladada á la catedral desde la iglesia de San Bartolomé la preciosa imagen de la Concepción, con sus santos, multitud de luces y crecido acompañamiento. La effigie de Nuestra Señora iba ricamente adornada de un precioso manto azul con estrellas de plata y otras alhajas primorosamente hechas. No se sabe si mañana en la tarde saldrá en procesion, pero será lástima que deje de verificarse, quedando así sin el debido lucimiento los adornos costeados por los devotos de esta bellísima imagen. (Id.)

Londres 10.—Se desmenten los rumores de haberse establecido correspondencia entre Lord Malmesbury y el Gobierno napolitano. El Banco ha bajado el descuento de 3 á 2 1/2 por 100. París 10. El viaje de Persigny á Italia no tiene objeto político. El Baron Gros ha firmado con el Gobierno del Japon un tratado de amistad y comercio.

El Austria se dispone á acceder á la libre navegacion del Danubio, proclamada por el tratado de Paris. De Nápoles con fecha 2 de Diciembre anuncian que por Real decision se ha suspendido la venta de los bienes de los emigrados que no han comparecido durante el último quinquenio ante las Autoridades napolitanas. La Reina de Inglaterra salió de Londres el 6 para Osborne, donde permanecerá S. M. hasta el 24 del actual.

El Consejo federal suizo concedió audiencia al Representante francés y personal de su Embajada el 6 de Diciembre. En un discurso pronunciado por dicho Representante manifestó que el Emperador Napoleon anhelaba el mantenimiento de las buenas relaciones existentes entre Francia y la República helvética, á cuyas palabras contestó el Presidente con frases apropiadas á las circunstancias. El Principe Napoleon, Ministro de Argelia y las colonias, ha promulgado un decreto que consta de 21 artículos, por el cual se crean en Argel, ademas capitales de provincia y distritos, Tribunales especiales con jurisdicción para entender exclusivamente en las causas de los indigenas procesados por delitos contra el orden público que ha juzgado oportuno separar de las jurisdicciones ordinarias civil y de los Consejos de guerra. El mencionado Tribunal de Argel puede proponer al Ministro que destierre de Argelia á los indigenas motejados como peligrosos para el mantenimiento de la dominación francesa y de la pública tranquilidad. Los Tribunales de igual clase en las provincias pueden imponer multas y decretar la detencion entre los indigenas, no excediendo esta de un año, ni las multas de 1.000 francos. Hasta la mitad de las expresadas condenas podrán penar los Tribunales especiales de distrito.

Refiriéndonos á despachos telegráficos de Londres, anunciamos en la Gaceta que Gladstone había llegado á Corfú con su familia. Segun los diarios de Londres, este personaje pronunció un discurso en el Senado de las islas Jónicas, en el cual trató principalmente de calmar la alarma de los habitantes de aquellas islas respecto de las intenciones del Gobierno británico, alarma producida por la publicación de las comunicaciones de Sir John Young. Mr. Gladstone declaró, entre otras cosas, que Inglaterra respetaba los tratados de 1815, y de consiguiente no pretende en manera alguna conculcar la actual Constitución de las islas Jónicas, cambiando las buenas relaciones que dichos tratados establecen entre estas y la Gran-Bretaña. El mencionado inglés terminó su discurso, pidiendo cooperación del Senado y del pueblo jónico para el pleno cumplimiento de su pacífica misión, á lo que contestó el Presidente de aquel cuerpo prometiendo una asistencia leal, y agradeciendo la bondad de la Reina de Inglaterra para con los habitantes de las islas Jónicas.

Noticias del 30 de Noviembre de Corfú anuncian que la llegada de Gladstone ha calmado los ánimos, produciendo muy favorable impresion. ALEMANIA.—Frankfort 2 de Diciembre.—Hoy ha celebrado la Dieta session, y no obstante parece que el dictamen de las comisiones reunidas acerca del asunto de los Ducados no se presentará hasta la próxima. Ambas comisiones celebraron dos sesiones en la semana última y en la presente. Asegúrase que el Gabinete de Copenhague dirigió hace ocho días poco más ó menos una nueva comunicación á los Gobiernos federales acerca del asunto constitucional de Holstein y Lauenburgo que tiene relación, segun se dice, con las cuestiones sometidas á la Dieta de Holstein, que se reunirá en el mes próximo. (Corresponsal de Nuremberg.)

AUSTRIA.—Viena 30 de Noviembre.—La situación de los Principales se presenta cada vez más grave; y si en breve término no adquiere otro aspecto, se hará inevitable que Austria adopte oportunamente las medidas necesarias para asegurar la tranquilidad en sus fronteras. La agitación se ha mostrado en Moldavia hasta el punto de producirse atentados como el de Orsini, y las protestas dirigidas á Constantinopla en contra de la Administración de la Kaimakanía provisional no son sino indicios de acontecimientos más graves en este país. El Principe Kalkimaki ha recibido la protesta formulada en Jassy contra la Kaimakanía de Moldavia, é inmediatamente la ha remitido al Conde Buol. A consecuencia de esto se han celebrado frecuentes conferencias entre ámbos diplomáticos, habiendo enviado despues de cada una de ellas correos á Constantinopla. (Borsenhalle.)

Id. 3 de Diciembre.—El nuevo Embajador de Rusia Balabine llegó anteayer, y ha visitado hoy al Principe Metternich. El miércoles próximo entregará sus credenciales al Emperador. (Gaceta de Colonia.)

RUSSIA.—San Petersburgo 29 de Noviembre.—La Gaceta del Senado publica hoy las nuevas atribuciones que el Emperador ha concedido al Ministerio de Negocios ex-

teriores. En lo sucesivo á este Ministerio corresponderá: 1.º Nombrar y trasladar Agentes diplomáticos y consulares hasta la tercera clase inclusive y revocar sus nombramientos, excepto los de los Ministros residentes y Encargados de negocios cerca de las Cortes extranjeras que serán nombrados por el Senado en virtud de ukase Imperial. 2.º Nombrar en los departamentos y otros establecimientos dependientes del Ministerio de Negocios extranjeros hasta la sétima clase inclusive, excepto los empleados de Cancillería, cuyos nombramientos se hacen y revocan por los departamentos mismos.

3.º Los empleados de la Cancillería particular del Ministerio que no están clasificados corresponde su provisión al Ministro, en tanto que no se trate de personas que tengan la categoría de Consejeros de Estado ó superior; para estos será necesario rescripto Imperial. La retirada largo tiempo hace anuncia la del Ministro de Justicia Conde Panin parece que ya no se realiza, puesto que el Emperador ha nombrado adjunto al Secretario Semjatin. (Correspondencia Havas)

SERBIA.—Belgrado 28 de Noviembre.—Parece que las negociaciones entabladas entre el Gobierno serbio y el Comisionado de la Puerta, Kaboul Effendi, acerca de la emigración de los turcos de Serbia, producirán los más satisfactorios resultados. Asegúrase que el Comisionado de la Puerta se halla completamente autorizado para terminar este asunto é impedir que dé lugar á un rompimiento. La emigración librará á Serbia de 3 á 4.000 musulmanes fanáticos para quienes la Puerta tiene policía, administración y tribunales particulares. En cuanto á los comerciantes turcos que se dedican á la contratación mercantil, no abandonarán la Serbia, puesto que disfrutan de los mismos derechos que los demás ciudadanos. Esta mañana han empezado las elecciones en medio de la más completa tranquilidad. (Lloyd de Pesth.)

TURQUIA.—Constantinopla 29 de Noviembre.—Tan pronto como se ha recibido noticia de los últimos acontecimientos ocurridos en Jassy y Bucharest, los Representantes de las Potencias signatarias del tratado de Paris, informados de lo que pasaba, han sido invitados á celebrar una conferencia en la casa de Aali-Bajá. Se ha resuelto por unanimidad que se adoptaran inmediatamente todas las medidas susceptibles de mantener la situación legal en los Principados en contra de las tendencias anárquicas, y puestas en ejecución con todo el poder que puede disponer la Puerta. Aali-Bajá entretanto ha dirigido un segundo rescripto visual á los Kaimakanes en que censura severamente su conducta por haberse extralimitado en el ejercicio de sus facultades, ordenándoles nuevamente que se atengan á sus instrucciones y que cuiden bajo su responsabilidad personal de la tranquilidad y reposo públicos. (Gaceta de Augsburgo.)

BOLETIN RELIGIOSO. Santos del día.—La Aparición de Nuestra Señora de Guadalupe de Méjico y San Donato y compañeros, mártires. Cuarenta Horas en la parroquia de San Pedro.

ANUNCIOS. INTENDENCIA GENERAL DE LA REAL CASA Y PATRIMONIO.—Se saca á pública subasta la leña necesaria para la elaboración de 18.840 cargas de carbon en el Real monte de Urdax, en la provincia de Navarra, cuyo remate tendrá lugar el día 21 del corriente, á las dos y media de la tarde en la Intendencia general de la Real Casa y en la Subdelegación patrimonial de Navarra, sita en la ciudad de Pamplona, en cuyos puntos se hallará de manifiesto el pliego de condiciones para los que gusten interesarse en la subasta. Palacio 7 de Diciembre de 1858.—Por el Secretario, Antonio Flores.

Se arrienda en pública subasta por pliegos cerrados, cuya apertura tendrá lugar en esta Intendencia el día 16 del corriente, á las dos y media de la tarde, el Real dehesa de Lagunapio, propiedad del Real Patrimonio, en la jurisdicción de la Alameda, correspondiente á la Administración de la Real casa del Rey. Las proposiciones se harán con arreglo á las condiciones de los pliegos que están de manifiesto en las oficinas de esta Intendencia y en las de la Administración indicada, pudiendo presentarse los que quieran interesarse en la licitación en una ú otra dependencia. Madrid 9 de Diciembre de 1858.—Por el Secretario, Antonio Flores.

PARA MANILA.—SE HABILITAN EN CADIZ PARA salir con la brevedad que el tiempo permite los grandes y hermosos clippers Luisita y Guadalupe, que se hallan en bahía. Admiten carga á flete y pasajeros, y se despachan en Cádiz por D. Ignacio Fernandez de Castro, calle de la Ahumada, núm. 7, y en esta corte por D. Manuel de Anduaga, calle de Santa Catalina, núm. 8. 4770-7

CAJA DE AHORROS DEL IRIS.—LOS IMPONENTES en la expresada Caja se servirán pasar, con sus libras, á la casa calle de Alcalá, núm. 10, cuarto principal, la derecha, el 8, 12 ó 19 del corriente, de once á dos, á cobrar el dos y medio por 100 que la comisión de los mismos ha acordado repartir á cuenta del capital de fin de 1843.—El Secretario. 4767-4

FERRO-CARRIL DE LANGREO EN ASTURIAS.—EN virtud de lo prevenido por el art. 39 de los Estatutos de esta Empresa, la Junta directiva ha acordado convocar la general de accionistas para el viernes 17 del corriente, á las doce en punto de su mañana, en las oficinas de la misma, calle de Alcalá, núm. 37, cuarto principal. La Junta tendrá conocimiento de todos los actos de la Dirección relativos á la gestión de los negocios de la Compañía, de la situación de esta y de los medios adoptados para levantar fondos con que hacer frente á sus necesidades y atenciones, que se van haciendo urgentes y favorables á la Empresa. Lo que se pone en conocimiento de los señores accionistas, para que se sirvan concurrir y recoger despues luego las correspondientes papeletas de entrada, en los días no feriados, desde las once de la mañana hasta las tres de la tarde. Madrid 2 de Diciembre de 1858.—El Secretario, Antonio Corbalan.

ESPECTACULOS. TEATRO REAL.—A las ocho y media de la noche.—La favorita, ópera en cuatro actos. TEATRO DEL PRINCEPE.—A las cuatro de la tarde.—Las querellas del Rey sabio, drama en tres actos. A las ocho de la noche.—El mismo drama de la tarde, y la comedia en un acto titulado Viaje sentimental. TEATRO DEL CIRCO.—A las cuatro y media de la tarde.—El poder en la posada, comedia de gracioso en dos actos.—La Pordosa á baile.—El médico á palos, comedia de gracioso en tres actos. A las ocho y media de la noche.—La oracion de la tarde, drama nuevo, en tres actos y en verso, original de D. Luis Mariano de Larra.—La tertulia, baile.—Trapisondas por bondad, comedia en un acto.

TEATRO DE LA ZARZUELA.—A las cuatro de la tarde.—El joven Virgilio.—Casado y soltero.—Cifro y Flora.—Un caballero particular. A las ocho de la noche.—El dominó negro. TEATRO DE NOVEDADES.—A las cuatro y media de la tarde.—La cabana de Tom, drama en cinco actos.—Baile. A las ocho de la noche.—Los amantes de Teruel, drama en cuatro actos.—Baile.—Trapisondas por bondad, comedia en un acto.

EN LA IMPRENTA NACIONAL.

PARTE NO OFICIAL.

INTERIOR.

BARCELONA 7 de Diciembre.—La empresa del ferrocarril de Barcelona á Zaragoza tiene empleados en la actualidad 3.000 obreros y 13.000 carros. Nos alegramos infinito de este extraordinario movimiento, porque en esta estación presenta un bien inmenso que honra á las empresas catalanas. En la manutención de esta capital, parece se han aprobado tres baterías de campaña, de cuatro piezas, con las dotaciones correspondientes de municiones y demas efectos; con los respectivos obreros, como ruedas, lanzas &c.; ademas dos tripuñales, un cablestrante; en fin, todo lo que pueda ser necesario á dicha batería. Los efectos que mandan ser enviados, como carabinas, pesas, medidas cuerda-mecha &c., están perfectamente acondicionados en cajones fuertes, con rótulos, especificando los objetos que contienen, viéndose en todos por último renglon Habana, Habana... También se han construido en el término de nueve meses 16 fraguas de campaña é igual número de carros de batería, todo con la más exacta precision. Tan rápidos trabajos y su esmerada perfeccion, honran á los entendidos Sres. Jefes y Oficiales de dicho establecimiento, debiendo esperarse de aqui en adelante, todavía mayor rapidez y precision en los trabajos, debidas ámbas á la excelente y preciosa máquina de vapor que allí se ha establecido, y que ya funciona con toda regularidad. (Corona.)

CADIZ 3 de Diciembre.—Anoche, vispera del día consagrado por la Iglesia á la fiesta de la Inmaculada Concepción, patrona de España, ha habido iluminación general espontánea como siempre, y como siempre notable por la parte que toma todo el vecindario en esta pública manifestación de sus sentimientos religiosos. (Comercio.)

JAEN 4 de Diciembre.—En la tarde del día 1.º del corriente, el Ilmo. Sr. Obispo de esta diócesis tuvo á bien visitar los enfermos del hospital de la Santa Miserordia fué recibido con la ceremonia propia á su dignidad. Acompañado S. I. por los Sres. Administrador y Director del establecimiento, pasó á las enfermerías, y acercándose al lecho del dolor, dió á besar su anillo episcopal, y preguntó á algunos enfermos con el amor y caridad que le immortalizan, si los trataban bien y tenían todo lo necesario; los palecidos contestaron satisfactoriamente, y con sus palabras de unión y bendición episcopal los dejó consolados. Agrado mucho á nuestro digno Prelado el establecimiento en general, ofreciendo repetir su visita que no profana por la hora avanzada en que se retiró. Muchos han sido siempre los santos deseos que animaron

Señores que dijeron sí. Millan y Caro.—Negrete.—Posada Herrera.—Lelona.—Lopez Roberts.—García Gomez.—Zorrilla.—Fuente Alcazar.—Ceuuti.—Plegamans.—Hazañas (D. Manuel).—Santillan.—Hazañas (D. Joaquin).—Gonzalez (D. Ambrosio).—Elio.—Fernandez Blanco.—Marques de Montevirgen.—Piran.—García Torres.—Luenzo.—Leon y Medina.—Barca.—Romero Leal.—Gomez.—Capdepon.—Bayardi (D. Pedro).—Batista.—Muncho.—Comde de Pátila.—Campanero.—Peralta.—Soria Santa Cruz.—Avedillo.—Uria.—Ferreira Casanoffo.—Somoza.—Riestra.—Leis.—Cánovas.—Loring.—Escario.—Calderon Collantes.—Pozo.—Abades.—Camacho.—Lorenzana.—Vasallo.—Caro.—Franco.—Perrandez.—Añon (Marques de).—Mascaredos.—Fontes.—Villanubrales.—Lafuente.—Turull.—Suarez Inellan.—Diaz.—Rios.—Casado.—Cuadros.—Tarabilla.—Herrera.—Barrautes.—Marques de la Vega de Armijo.—Burril.—Calvo.—Valera.—Valera.—Bulligall.—Bañuelos.—Serrano y Serrano.—Comde de la Canada.—Cahallero.—De Pedro.—Cascajares.—Santa Cruz.—Benayas.—Duque de Villahermosa.—Navascués.—Sr. Presidente. Total 82. Señores que dijeron no. Belda.—Fernandez Vallejo.—Comde de San Luis.—Baamonde.—Orovio.—Martinez.—Figueroa.—Madoz.—Gonzalez de la Vega.—Rodriguez (D. Vicente).—Calvo Asensio.—Olózaga.—Sagasta.—Gonzalez Brabo.—Calzada.—Vidarte.—Garrido. Total, 17. Publicada esta votacion, quedó admitido y proclamado Diputado el Sr. D. Lucio Bedyoa.