

SE SUSCRIBE
En Madrid en el despacho de libros de la IMPRENTA NACIONAL.
PRECIOS DE SUSCRICION.
MADRID. { Por un mes..... 12 reales
{ Por tres meses..... 36.



PRECIOS DE SUSCRICION.
PROVINCIAS, INCLASAS LAS ISLAS BALEARES Y CANARIAS.....
ULTRAMAR.....
EXTRANJERO.....

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 Aranjuez sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

REALES DECRETOS.

Habiendo trascurrido tres años desde que fué nombrado Gobernador Capitan general de la Isla de Puerto-Rico, el Teniente General D. Félix de Messina e Iglesias, Marqués de la Serna,

Vengo en disponer, de acuerdo con lo propuesto por el Consejo de Ministros, que cese en el referido cargo, quedando muy satisfecha del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Aranjuez á veintiocho de Mayo de mil ochocientos sesenta y cinco.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE ULTRAMAR, MANUEL DE SEIJAS LOZANO.

En atención á las particulares circunstancias que concurren en el Teniente General Don Joaquín del Manzano y Manzano, Capitan general de Aragon,

Vengo en recomendarle Gobernador Capitan general de la Isla de Puerto-Rico, de conformidad con lo propuesto por mi Consejo de Ministros.

Dado en Aranjuez á veintiocho de Mayo de mil ochocientos sesenta y cinco.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE ULTRAMAR, MANUEL DE SEIJAS LOZANO.

REAL ORDEN.

Excmo. Sr.: Dada cuenta á la REINA (Q. D. G.) de la carta de V. E., núm. 257, fecha 15 de Agosto del año próximo pasado, remitiendo copia del expediente relativo á las fianzas que deben prestar los funcionarios que manejan ó custodian en esa Isla fondos ó efectos del Estado, expediente instruido á consecuencia de la Real orden de 23 de Julio de 1862, y manifestando quedar planteado el acuerdo de V. E. á reserva de la aprobación de este Ministerio; S. M., á reserva de la aprobación de este Ministerio; S. M., de conformidad con la Sección de Ultramar del Consejo de Estado, ha tenido á bien dar su aprobación al plan de fianzas presentado por la Intendencia y decretado por V. E. en la referida fecha de 15 de Agosto de 1864.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 26 de Mayo de 1865.

SEIJAS.

Sr. Gobernador superior civil de la isla de Cuba.

Designación de las fianzas á que se refiere la Real orden anterior.

Table with columns EMPLEOS and TIPO de fianza en escudos. Lists various officials and their corresponding bond amounts.

Table with columns Item and Amount. Lists various items like 'Idem de viveres', 'Idem de efectos voluminosos', etc.

NOTA. Las Colectorías de Rentas presentarán á las Administraciones respectivas las fianzas que se señalarán oportunamente, á propuesta de las oficinas locales, por la Administración central. Estas fianzas subsistirán hasta la aprobación de las cuentas de los Administradores respectivos, y su cancelación se decretará por la Administración central expresada. Los Colectores y Subcolectores de ramos especiales, ó entregarán el importe íntegro de la recaudación que deben verificar en un mes, ó de los créditos á favor de la Hacienda, cuyos documentos se les entreguen para hacerlos efectivos, ó bien prestarán la fianza que señale la Administración central á propuesta de las oficinas respectivas. En este último caso la fianza subsistirá hasta la aprobación de la cuenta de los Administradores, y su cancelación se decretará entonces por la Administración central del ramo. Madrid 26 de Mayo de 1865.

SEIJAS.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

Conformándome con lo que de acuerdo con el Consejo de Ministros me ha propuesto el de Fomento, y con lo informado por la Sección de Gobernación y Fomento del Consejo de Estado,

Vengo en otorgar á D. Juan Ortega la concesión del ferro-carril, servido con fuerza animal, que partiendo de la Plaza del Progreso en Madrid vaya á terminar en la Dehesa de los Carabancheles, con sujeción al proyecto, tarifa de precios máximos de peaje y trasporte, relación de material y pliego de condiciones particulares aprobados por Reales órdenes de 15 de Junio de 1864 y 7 de Febrero último.

Dado en Aranjuez á veintiocho de Mayo de mil ochocientos sesenta y cinco.

ESTÁ RUBRICADO DE LA REAL MANO.

EL MINISTRO DE FOMENTO, MANUEL DE OROVIO.

Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferro-carril de Madrid á la Dehesa de los Carabancheles.

TITULO PRIMERO.

CONSTRUCCION.

1.ª La empresa se obliga á ejecutar en su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril servido con fuerza animal, que partiendo de la Plaza del Progreso en esta corte, vaya á terminar en la Dehesa de los Carabancheles, pasando por la Puerta de Atocha, puente de Toledo y carreteras de los Carabancheles. 2.ª La empresa dará principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesión, y lo terminará completamente para la explotación á los 18 meses, contados desde la misma fecha. 3.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 15 de Junio de 1864 y á las prescripciones en ella insertas. Podrá sin embargo modificarse este proyecto con aprobación del Gobierno, á propuesta de la empresa, siempre que resulte algún beneficio ó mejor. 4.ª Adquirirá desde luego la empresa el terreno necesario para una vía y para las dependencias y almacenes que indica el proyecto aprobado, y procederá á su establecimiento con arreglo al mismo. El terreno adquirido no podrá aplicarse á ningún otro objeto. 5.ª La explotación y obras de fábrica se harán para una vía con sujeción al proyecto aprobado. La anchura de vía será 1.90 m. 6.ª Se establecerán cuatro estaciones en la Plaza del Progreso, Carabanchel de Abajo, Carabanchel de Arriba y Dehesa de los Carabancheles. Para el establecimiento de otras estaciones es indispensable la autorización del Gobierno, pudiendo este obligar á la empresa á añadir las que crea conveniente en beneficio del público. 7.ª El ferro-carril podrá atravesar las carreteras ó caminos vecinales de cualquiera clase, á nivel, por encima ó por debajo de las mismas. 8.ª En los pasos á nivel, el ferro-carril, al cruzar las carreteras de todas clases, caminos vecinales y calles, se colocará las barras-carrioles de modo que su superficie superior se halle en el rasante de las expresadas, á fin de que no impidan ni dificulten la circulación de los carruajes ordinarios. 9.ª Si el ferro-carril hubiese de pasar por encima de una carretera ó camino vecinal de cualquiera clase, la luz de los puentes que se construyan con este objeto será igual á la anchura del firme de la carretera ó camino. La elevación del intrados de la clase de los puentes de fábrica será por lo menos de cinco metros, y en los de madera ó de hierro, la altura, hasta la parte inferior del tramo, será de 4.50 metros, pudiéndose reducir, con aprobación del Gobierno, estas alturas cuando la obra que se construya sea para dar paso á alguna servidumbre. 10.ª Si el ferro-carril pasare por debajo de una carretera ó camino vecinal de cualquiera clase, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyan al efecto, será igual al ancho del firme de la carretera ó camino. La luz de estos puentes será también igual al ancho entre pretiles fijado para las demás obras de fábrica del ferro-carril, y la distancia vertical, medida desde encima de cada barra-carriol hasta el intrados de la bóveda, ó la parte inferior del tramo, será por lo menos de 4.50 metros. 11.ª Si el ferro-carril hubiese de inutilizar algún trozo ya construido de carretera ó camino, será de cuenta de la empresa concesionaria la construcción de la parte nueva de dicha carretera ó camino, dándole la anchura correspondiente á la clase á que pertenece, no pudiendo pasar sus pendientes de 0,03 á 0,05 por metro, si fuere carretera del Estado, ni de 0,05 á 0,07 en los demás caminos y calles. El Gobierno, sin embargo, podrá modificar esta disposición siempre que median motivos que á su juicio justifiquen esta alteración. 12.ª Queda obligada la empresa á restablecer y asegurar á su costa el curso de las aguas que se suspenda ó modifique á consecuencia de los trabajos del ferro-carril, y consolidar todas las demás obras cuya seguridad puedan afectar aquellos. 13.ª En los puntos de encuentro de ferro-carril con las comunicaciones públicas ó particulares, ó en sus inmediaciones, la empresa construirá á su cuenta los puentes, trozos de carretera ó las demás obras provisionales necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán de tal modo de interceptarse las comunicaciones

y su duración no podrá pasar del término que fije el Gobierno. 14.ª La empresa concesionaria adquirirá á su costa todos los terrenos necesarios para el establecimiento de este ferro-carril y sus dependencias, para las variaciones de las vías ordinarias de comunicación y del curso de las aguas, y en general para la ejecución de todas las obras de construcción del camino. Serán también de su cuenta las indemnizaciones por la ocupación temporal ó deterioro de los terrenos é imposibilidad de cultivarlos, por la modificación ó destrucción de las fábricas ó artefactos, y por todos los demás daños y perjuicios que ocasionen las obras. 15.ª Se separará el ferro-carril de las propiedades colindantes por medio de vallados, paredes ó cualquier otra especie de cercados, cuya forma y disposición autorice la Administración á propuesta de la empresa. 16.ª Serán de la elección de la empresa los medios de ejecución y los agentes y demás empleados en la construcción, conservación y administración del ferro-carril. 17.ª No podrá abrirse al servicio público el todo ó parte de este ferro-carril sin que proceda autorización del Gobernador de la provincia, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por el Ingeniero inspector, en que se declare que puede comenzarse la explotación. TITULO II.

CONSERVACION Y EXPLOTACION DEL FERRO CARRIL.

18.ª La empresa está obligada á conservar en buen estado el ferro-carril y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura, siendo de su cuenta todos los gastos de conservación y reparación, así ordinarios como extraordinarios. 19.ª El material móvil se fija como minimum para toda la línea en: 1.ª 10 coches mistos de primera, segunda y tercera clase, para viajeros. 2.ª 3 wagones cubiertos para mercancías. 3.ª 6 id. descubiertos para id. 4.ª 30 caballos con los arneses correspondientes al servicio. 20.ª Los carruajes serán de los mejores modelos; estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los departamentos de primera clase estarán guarnecidos; los de segunda tendrán los asientos rellenos, unos y otros estarán cerrados con cristales, y los de tercera llevarán cortinas. 21.ª La empresa formará los reglamentos para el buen servicio, administración y explotación del ferro-carril, sujetándolos á la aprobación del Gobierno. En ellos se asegurará la más completa igualdad entre las diferentes empresas de transportes en sus relaciones con el ferro-carril. TITULO III.

PLAZO, REVOCACION Y CADUCIDAD DE LA CONCESION.

22.ª La concesión de este ferro-carril se otorga por 60 años con sujeción á estas condiciones, á la adjunta tarifa de precios máximos de peaje y trasporte, á la ley de 15 de Junio de 1864 y demás disposiciones que se adopten en lo sucesivo con carácter general sobre ferro-carriles servidos con fuerza animal, en todo aquello en que le sean aplicables y no se halle en contradicción con estas condiciones. 23.ª Al espirar el término de la concesión, ó en el caso de revocación de estas, el Gobierno reemplazará á la empresa en el uso y disfrute del ferro-carril, entrando inmediatamente en posesión de este y de todas sus obras y dependencias. 24.ª La empresa al terminar la concesión estará obligada á entregar en buen estado de conservación el camino de hierro y sus dependencias, como estaciones, almacenes, talleres, sitios de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y llegada, casas de guardas y vigilantes, oficinas de percepción, así como el material de explotación fijado como minimum en estas condiciones. 25.ª En los cinco años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservar el mismo, si la empresa no cumple completamente esta obligación. 26.ª Para determinar, en el caso previsto en el art. 9.º de la ley de 25 de Junio de 1864, el precio de la revocación de la concesión, se tomará el término medio de los productos del camino durante los últimos cinco años y se abonará á la empresa este quinquenio en cada uno de los años que faltase para espirar el plazo de la concesión. Si este quinquenio fuese mayor que el 15 por 100 del presupuesto del camino, la cantidad será de este 15 por 100; si fuese menor y la empresa creyere tener probabilidad 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 esta apreciación del quinquenio, ó término medio de los últimos cinco años. 27.ª Si la empresa no diese principio á las obras en el plazo fijado en el art. 2.º, caducará de hecho y por completo la concesión, sin que sea necesario que haya mediado ninguna notificación ó advertencia previa. En este caso pasará á ser propiedad del Estado, é ingresará en el Tesoro público, la suma de 75.000 rs., depositada como fianza ó garantía de la concesión. 28.ª Si la empresa incumpliere las obras en el plazo fijado, con condición 2.ª, ó no cumpliera las demás obligaciones impuestas por este pliego de condiciones, incurrirá también en la caducidad de la concesión. Para la continuación y conclusión de las obras y cumplimiento de las demás obligaciones contraídas por la empresa caducada, se adjudicará de nuevo la concesión en subasta pública, que versará sobre el valor ó precio dado en tasación pericial á las obras ejecutadas y materiales acopiados en el ferro-carril. 29.ª Si se interrumpiese total ó parcialmente el servicio de explotación del ferro-carril, la Administración tomará inmediatamente las disposiciones necesarias para asegurar provisionalmente á costa de la empresa. Si en el término de tres meses, contados desde que se organice este servicio, no justificase la empresa que cuenta con medios suficientes para continuar la explotación, y si no lo ha planteado efectivamente, podrá declararse caducada la concesión por el Gobierno. En este caso se otorgará de nuevo aquella en subasta pública en la forma prescrita por el artículo precedente. 30.ª No tendrán aplicación los tres artículos precedentes, y no caducará la concesión, cuando la empresa no haya podido cumplir sus obligaciones por haber mediado casos de fuerza mayor, justificándolos en debida forma. 31.ª Para indemnizar á la empresa del costo de las obras y demás gastos que se obliga á hacer según este pliego de condiciones, y siempre que lleve cumplidamente todas sus obligaciones, se le autoriza para percibir durante el plazo de la concesión los precios de peaje y trasporte fijados en la adjunta tarifa, con sujeción á las disposiciones prescritas al efecto. 32.ª La empresa queda obligada á trasportar gratuitamente en un tren de ida y otro de vuelta, todos los días, el paquete del correo ordinario y el conductor de este; cuyas horas de llegada y salida se fijarán por el Gobierno. 33.ª Cualquiera ejecución ó autorización ulterior de caminos, canal, ferro-carril, trabajos de navegación, u otros en la comarca de este ferro-carril, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á indemnización alguna por parte de la empresa concesionaria. CONDICIONES DIVERSAS.

34.ª La empresa no podrá oponerse á que su ferro-carril sea cruzado por otros caminos, canales ó ferro-carriles que se abran con autorización del Gobierno, salva

la indemnización á que haya lugar por interrupción del tránsito, ó daño material causado al camino. 35.ª Tampoco podrá oponerse la empresa á que la de otro ferro-carril, servido con fuerza animal, que empalme con el suyo, haga circular por este sus trenes, abonándole los precios de peaje, toda vez que sea igual la anchura de la vía en ambos, ni á que otra cualquiera empresa ó particular establezca de su cuenta en la línea de Madrid á los Carabancheles trenes para el trasporte de viajeros y mercancías, pagando á la empresa concesionaria los correspondientes precios de peaje. En uno y otro caso deberá sujetarse el servicio á los reglamentos de policía que se establezcan para regularizarlo en este camino; podrán además las citadas empresas depositar géneros y tomar y dejar viajeros en todas las estaciones de la línea. 36.ª En el caso de que las empresas de los ramales ó prolongaciones que empalmen con este camino no quieran usar de él, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que nunca quede interrumpido el servicio de transportes entre los puntos extremos de la línea; y si no se pusieren de acuerdo sobre el particular, el Gobierno procederá de oficio, dictando las medidas conducentes al objeto. 37.ª Este ferro-carril será considerado y guardado como los caminos del Estado, y por consiguiente los guardas y demás empleados que nombre la empresa podrán usar las mismas armas y gozar de las prerogativas que disfrutaron los del Gobierno, además de los distintivos que aquella les señale. 38.ª 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 extensión concedida por el art. 14 de la ley de 15 de Junio del mismo año y con arreglo á las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará á la empresa concesionaria 572.588 reales 67 cént. á que ascienden los derechos de arancel y los de feros y puertos correspondientes al material, que según la relación aprobada puede importarse del extranjero

para la construcción de este ferro-carril, pagando la Empresa á su introducción los respectivos derechos. 39.ª El tanto que habrá de abonarse á la Empresa concesionaria por la exención de derechos de portajes, pontajes y barcajes correspondientes al material de construcción y primer establecimiento del camino, será regulado en su día con sujeción á la base, 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 art. 18 de la ley de 25 de Junio de 1864. 40.ª Para el cumplimiento de las obligaciones de la empresa, estará sujeta á la inspección que el Gobierno determine. 41.ª Para atender á los gastos que ocasionen las inspecciones del Gobierno, la empresa abonará anualmente, desde el momento que estas se establezcan, la cantidad de 100 rs. vn. por kilómetro, que deberá consignar por trimestres adelantados en las cajas del Tesoro público. 42.ª En el plazo de quince días, contados desde la adjudicación de la concesión, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado al tiempo de solicitarla, la suma de 75.000 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren, al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito. 43.ª Al aceptar la empresa este pliego de condiciones, se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos en que estriba; que se confirma en la obligación de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderle ejecutar en todas sus partes sin reclamar nuevas gracias ó concesiones, cualesquiera que sean los errores, imperfecciones ó omisiones que puedan encontrarse en la realización de la obra. Aprobado por Real órden de 7 de Febrero de 1865. Galiano.—Es copia.—Perales.

Tarifa de precios máximos de peaje y trasporte para el ferro-carril servido con fuerza animal de Madrid á la Dehesa de los Carabancheles.

PRECIOS.

Table with columns De peaje, De trasporte, and TOTAL. Subdivided into POR CABEZA Y KILOMETRO (VIAJEROS, GANADOS) and POR TONELADA Y KILOMETRO (PESCADO, MERCADERIAS).

Disposiciones generales que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa. 1.ª La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero. 2.ª La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos. 3.ª Las mercaderías que á petición de los que las remesan sean trasportadas 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.ª 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 muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción 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 disposición anterior. La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 días de anticipación 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 tarifas se harán proporcionalmente sobre el peaje y el trasporte. 5.ª Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos solo pagará el precio de su asiento. 6.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía. 7.ª 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. Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulación ni el trasporte de estos objetos, pero cobrará 20

por 100 más que la clase con que tengan más analogía, por peaje y trasporte. La empresa no tendrá obligación de trasportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000. Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan. 8.ª Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa: Primero. A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen, bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos. Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados; al plaqúe de oro y 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 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, embalsados 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 de 0,31 rs. por kilómetro sin que pueda bajar de 2 rs. cualquiera que sea la distancia recorrida. 9.ª En virtud de la percepción de derechos y precios de equipaje, 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.ª Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comisión de sus mercaderías, y el 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 disposición anterior. 11.ª En el caso de que la empresa hiciese algun con-

