

**SE SUSCRIBE**  
En Madrid en el despacho de libros de la IMPAEMTA NACIONAL.  
**PRECIOS DE SUSCRICION.**  
MADRID... Por un mes... 4 escudo 200 milésimas,  
Por tres meses... 3 600

**SE SUSCRIBE**  
En provincias en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS.  
En Paris, C. A. SAavedra, rue de Richelieu, núm. 97  
Se reciben los anuncios todos los dias en la Administracion, de diez de la mañana á cuatro de la tarde.



**PRECIOS DE SUSCRICION.**

PROVINCIAS, INCLUIDAS LAS ISLAS BALEARES Y CANARIAS...	Por un mes... 3	Por tres meses... 9
ULTRAMAR...	Por un mes... 3	Por tres meses... 9
EXTRANJERO...	Por un mes... 7	Por tres meses... 21

No se recibirá bajo ningún pretexto carta ni pliego que no venga franquado.

# GACETA DE MADRID.

## PARTE OFICIAL.

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

### MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

**Dirección general de Sanidad.—Sección 2.ª.—Negociado 1.ª**  
La importancia que para la Administración tienen siempre, y muy especialmente en estos momentos, las cuestiones referentes á la Sanidad por efecto de la epidemia que ha invadido algunos puertos extranjeros y otros del reino, y la necesidad de regularizar la expedición de patentes, sobre cuyos servicios se adoptaron ya resoluciones dignas de respeto por la antigua Junta suprema de Sanidad en las circulares de 18 de Julio de 1817 y 4 y 31 de Marzo de 1814, han inspirado al Gobierno de S. M. la idea de dictar algunas reglas, á las que deben subordinarse las Juntas de Sanidad marítima.

Al propio tiempo que estas consideraciones, ha tenido en cuenta la Administración la no menos atendible de evitar perturbaciones, molestias y gastos á los armadores de los buques que son despedidos de algunos puertos por falta de formalidades necesarias en las patentes de que van provistos. Con dicho objeto, y con el de establecer un régimen uniforme interior se realiza lo dispuesto en el art. 17 de la ley de 28 de Noviembre de 1855, para lo que se consulta con esta fecha al Consejo de Sanidad del Reino, se ha servido S. M. disponer que se observen las siguientes reglas:

1.ª Las Juntas de Sanidad marítima no expedirán nuevas patentes á los buques que arriben á los puertos en que aquellas funcionan y salgan de los mismos sino en el caso de haberse hecho operaciones de carga.

2.ª En este caso se harán constar en la nueva patente que se expida todas las vicisitudes del buque, de acuerdo con lo prevenido en el art. 7.º de la circular de 18 de Julio de 1817.

3.ª Las expresadas Juntas consignarán también en los nuevos documentos la cuarentena que hayan sufrido en sus puertos los buques admitidos á libre plática y continúen después su viaje, ó los que sin terminar aquella y ántes de obtener la entrada lo continúen del mismo modo.

4.ª Las Secretarías de las Juntas de Sanidad conservarán en los expedientes respectivos copias de las patentes que devuelvan á los Capitanes de los buques.

5.ª No se negará la entrada á ningún buque procedente de punto invadido por el cólera-morbo si resulta que entre su procedencia y su arribo á puerto limpio ha hecho la oportuna cuarentena.

6.ª Se reproducen las prevenciones hechas en las circulares citadas en esta Real orden.

La que ha dispuesto S. M. que se inserte en la GACETA para su cumplimiento por parte de quien corresponda, y para conocimiento de los interesados en este asunto. Madrid 7 de Octubre de 1865.

**POSADA HERRERA.**

Sr. Gobernador de la provincia de....

### MINISTERIO DE FOMENTO.

**Obras públicas.—Ferro-carriles.—Concesiones, subvenciones y contenciosos.**

Ilmo. Sr.: En vista de la demanda presentada contra la Real orden de 8 de Marzo último, dictada con relación al expediente sobre adjudicación del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia, la Sección de lo Contencioso del Consejo de Estado ha informado lo siguiente:

«Excmo. Sr.: La Sección de lo Contencioso de este Consejo ha examinado la demanda, de que acompaña copia, presentada ante el mismo en 3 de Junio último por el Licenciado D. Diego Montaut y Dutriz, en nombre de la Sociedad de crédito y fomento Banco de Madrid, contra la Real orden expedida por ese Ministerio en 8 de Marzo próximo anterior otorgando la concesión definitiva del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia á favor de D. Luis Escribá y consocios.

Resultado de los antecedentes que adjuntos se devuelven:

Que por la ley de 9 de Julio de 1856 se autorizó al Gobierno á fin de que otorgase en pública subasta y sin subvención del Estado la construcción de un ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia, pasando por la Sagra con dirección á Toledo, estableciéndose en el art. 4.º de la misma que en el caso de que un particular ó empresa se obligase, previas las garantías necesarias, á construir esta línea sin subvención alguna, quedaba el Gobierno autorizado para hacer la concesión sin necesidad de subasta:

Que con arreglo á la referida disposición acudió primeramente en 29 de Julio de 1863 la Compañía general de Crédito en solicitud de la concesión de esta línea férrea, garantizando su proposición con el correspondiente depósito; y poco después hizo la misma solicitud la Sociedad titulada Banco de Madrid, adelantando también el correspondiente depósito; y conviniendo ámbas empresas en que renunciaban á toda clase de subvención, cada una de ellas

aspiraba á la preferencia de la concesión, estableciendo una especie de subasta privada de reducción de tiempo en el plazo de disfrute del expresado ferro-carril:

Que con tal motivo se pidió informe á este Consejo en pleno acerca de si debía otorgarse la concesión á la Sociedad que hizo la primera proposición ó á la más ventajosa, ó si habían de desecharse ámbas y anunciar la subasta pública, y consultó el Consejo que si las dos Compañías se ponían de acuerdo ofreciendo construir la línea según la proposición más ventajosa, podía hacerse la concesión en favor de ámbas; pero que en otro caso debería otorgarse en pública subasta, que versaría sobre la reducción de los años de aprovechamiento, y en tal estado manifestaron los Directores de las Sociedades peticionarias que se habían entendido en sus pretensiones á la concesión, conviniendo en que se hiciera á favor de la Compañía general de Crédito en España:

Que por este tiempo recurrieron D. Luis Escribá, D. Pedro Nolasco Mansi y D. Miguel Tenorio, en 2 y 19 de Enero de 1864, pidiendo la concesión de la misma línea sin subvención y con arreglo al proyecto modificado que presentaron para dirigir el trazado por la Sagra con sujeción á la ley; y pedido nuevo informe al Consejo, le emitió manifestando que procedía hacer la concesión del expresado ferro-carril en pública subasta, sirviendo de tipo para ella la proposición más ventajosa entre las presentadas respecto al tiempo del aprovechamiento, aunque si el Gobierno, en uso de las facultades que le concedía el artículo 4.º de la citada ley de 9 de Julio de 1856, prefería el medio de la contratación directa, los peticionarios que más títulos presentaban para la adjudicación de la línea eran los Sres. Escribá, Mansi y Tenorio, en el supuesto de que se aprobasen sus estudios y de que ofreciesen una reducción en los años de la concesión igual á la que se había hecho en la proposición más ventajosa; y con vista de todo se otorgó la concesión en favor de D. Luis Escribá y consocios por la expresada Real orden de 8 de Marzo último, contra la cual se ha recurrido en la actual demanda.

Vista la ley de 9 de Julio de 1856, que autorizó al Gobierno de S. M. para otorgar sin necesidad de subasta la construcción de un ferro-carril que partiéndose de Madrid y pasando por la Sagra se dirigiese á Malpartida de Plasencia á cualquiera empresa ó particular que lo solicitase sin ninguna subvención, previas las garantías necesarias.

Considerando que autorizó el Gobierno por la ley citada y en los términos expresados para otorgar la concesión del ferro-carril de esta corte á Malpartida sin pública licitación, quedó exclusivamente confiada á su criterio y á las reglas de un prudente discernimiento la elección de la persona ó empresa concesionaria, sin que ninguna pudiera reclamar, ni la formalidad de la pública licitación, ni con derecho de preferencia que anteriormente no se le hubiese otorgado:

Considerando que la empresa demandante no ha invocado aquel derecho y que las resoluciones que el Gobierno dicta en el círculo de sus facultades discrecionales no son reclamables en la vía contenciosa;

La Sección opina que es inadmisibles la demanda de la Sociedad de crédito y fomento Banco de Madrid.

Y habiendo resuelto S. M. la reina (Q. D. G.) de acuerdo con el inserido dictámen, lo participo á V. I. de su Real orden para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 5 de Octubre de 1865.

**VEGA DE ARMILLO.**

Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Vista la Real orden de 8 de Marzo del corriente año, por la cual se dispuso que se otorgase directamente la concesión definitiva del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia á D. Luis Escribá y consocios, previa la aprobación del proyecto por ellos presentado para la parte de la línea comprendida entre Madrid y Torrijos, y la aceptación por los mismos del correspondiente pliego de condiciones particulares:

Vistas las de 3 y 20 de Abril último aprobando los expresados documentos y la aceptación por los peticionarios del pliego de condiciones particulares; S. M. la REINA (Q. D. G.), de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, se ha dignado declarar que se tenga por otorgada la concesión del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia á D. Luis Escribá y consocios con estricta sujeción á la ley de 9 de Julio de 1856, á la Real orden citada de 8 de Marzo último, al proyecto, pliego de condiciones particulares y tarifa de precios máximos de peaje y transporte aprobados al efecto por las de 3 y 20 de Abril del corriente año.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 5 de Octubre de 1865.

**VEGA DE ARMILLO.**

Sr. Director general de Obras públicas.

Lev. de 9 de Julio de 1856.

Artículo 1.º Las Cortes autorizan al Gobierno para otorgar en pública subasta la construcción de un ferro-carril de servicio público por las provincias de Madrid, Toledo y Cáceres sin subvención del Estado.

Art. 2.º Este ferro-carril partirá de Madrid; se dirigirá por la Sagra en dirección de Toledo, Torrijos, Talavera, Navalacruz de la Mata, La Vera, á terminar en Malpartida de Plasencia.

Art. 3.º El Gobierno hará concluir los estudios de este ferro-carril en el plazo de ocho meses, valiéndose para ello de los estudios hechos en la parte que puedan

utilizarse para el trazado que se propone en el artículo anterior.

Art. 4.º Concluidos que sean, el Gobierno anunciará la subasta por el término de dos meses, verificándose con estricta sujeción á la ley de ferro-carriels.

En el caso de que un particular ó empresa se obligase, previas las garantías necesarias, á construir esta línea sin subvención alguna, queda el Gobierno autorizado para hacer la concesión sin necesidad de subasta.

Art. 5.º Las provincias por donde pase el ferro-carril auxiliarán su construcción con una subvención de 100.000 reales en metálico por kilómetro en proporción del número que á cada una correspondía.

Esta subvención se pagará luego que cada uno esté terminado y en estado de explotación.

Art. 6.º El concesionario ó concesionarios constituirán un depósito que sirva de garantía al caso del artículo 8.º de esta ley general de ferro-carriels, y si no lo hicieran á los 15 dias siguientes á la adjudicación definitiva, se entiende caducada.

Art. 7.º Este ferro-carril quedará terminado en el término de seis años, ó ántes si fuese posible, á contar desde la adjudicación definitiva.

Art. 8.º La concesión de este ferro-carril durará 99 años, terminados los cuales quedará de propiedad de las provincias que concurren á su construcción.

Art. 9.º La empresa concesionaria se sujetará en todo á la ley general de ferro-carriels, instrucciones y pliegos de condiciones generales de 15 de Febrero último en lo que no se oponga á la presente.

**Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia.**

1.ª La empresa se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que, partiéndose de Madrid, vaya á terminar en Malpartida de Plasencia.

2.ª Este camino arrancará de Madrid, y se dirigirá por los puntos de dirección de Toledo, Torrijos, Talavera, Navalacruz de la Mata y La Vera, á terminar en Malpartida de Plasencia.

3.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 3 de Abril de 1865 y á las prescripciones en ella insertas.

4.ª En el término de 15 dias, á contar desde la fecha de la concesión, deberá completar la empresa, sobre el depósito que ha consignado al tiempo de solicitarla, la suma de 6.442.400 rs. y un centimo en metálico ó efectos de la Deuda pública al precio que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieran al de su cotización en la Bolsa el día anterior inmediato al de la consignación del depósito.

5.ª La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres primeros meses siguientes á la fecha de la concesión, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotación á los seis años, contados desde la misma fecha.

6.ª Con arreglo á la Real orden de 31 de Marzo de 1854, la empresa concesionaria abonará á la Compañía general de Crédito en España el importe de la tasación pericial de la reforma y ampliación hechas por dicha Compañía en virtud de Real orden de 24 de Agosto de 1863 de la parte del proyecto oficial comprendida entre Torrijos y Malpartida de Plasencia, y además el 20 por 100 de dicho importe. El pago se hará en el término de un mes, contado desde la fecha en que se apruebe la tasación, bajo la pena de caducidad de la concesión y consignación de la pérdida del depósito.

7.ª La explotación se hará para una vía hasta que las necesidades del tráfico exijan la segunda; pero los túneles y obras de fábrica se construirán desde luego para dos vías.

8.ª Se establecerán estaciones en los puntos y de la clase que acuerde el Ministerio de Fomento en vista de los estudios y proyectos que al efecto se presenten por la empresa, en virtud de lo dispuesto en la prescripción 2.ª de la Real orden de 3 de Abril de 1865.

9.ª El material móvil se fija como mínimo para toda la línea en:  
35 locomotoras con su tender.  
36 coches de primera clase.  
76 id. de segunda.  
108 id. de tercera.  
10 id. mistos.  
165 wagones cubiertos.  
120 id. descubiertos.  
20 id. establos.  
24 trucks.

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

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

12.ª La empresa usará en los trenes de viajeros del freno Castellví mientras no se demuestre que hay otro que reúna mejores condiciones, con arreglo á lo dispuesto por Real orden de 4 de Junio de 1862.

13.ª La empresa deberá establecer y conservar á sus expensas, y constantemente en buen estado durante el tiempo de la concesión, un telegrafo eléctrico para el servicio público con el número de hilos que se le exijan desde uno hasta cuatro inclusive, teniendo siempre dispuestos para recibir los demás que crea conveniente establecer la Administración para el mismo objeto á expensas del Estado, sin perjuicio de los que cologue además la misma empresa para el servicio especial de la línea.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará el local que deberá ceder la empresa para el servicio del telegrafo del Gobierno.

14.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 exención concedida por el art. 20, caso 5.º de la ley general de 9 de Junio de 1855, y con arreglo á las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará á la empresa concesionaria 30.360.450 rs. á que ascienden los derechos de Arancel y los de Faros 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.

15.ª Se abonará además á esta el tanto á que ascienda los derechos de Arancel y los de Faros y Puertos que hubiera de satisfacer el material necesario para la explotación del ferro-carril en los 10 primeros años. Este tanto 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 de 25 de Junio de 1864.

16.ª En la misma forma se regulará también lo que ha de abonarse á la empresa por la exención de derechos de portazgo y barcajes correspondientes, tanto al material de construcción y establecimiento del mismo, como al necesario para su explotación en los 10 primeros años.

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

18.ª Tampoco podrá la empresa emplear en la explotación ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién cons-

truida, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

19. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 8.º de estas condiciones para conducir todas las personas que concurren á tomarlos.

20. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Ministro de Fomento á propuesta de la empresa, así como la duración de los viajes.

21. La empresa queda obligada á poner á disposición del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, las secciones de carruajes necesarios para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por la Administración oyendo á la empresa.

22. La concesión de este ferro-carril se otorga por 87 años y dos meses, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujeción á la ley especial de 9 de Julio de 1856, á la general de 3 de Junio de 1855 y á todas las disposiciones generales sobre caminos de hierro.

23. Concediéndose este ferro-carril sin subvención de las provincias, no puede tener aplicación el caso previsto en el art. 8.º de la ley especial de 9 de Julio de 1856; y por consiguiente al espirar el plazo de la concesión, ó en los demás casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará á la empresa en todos los derechos de propiedad de terreno y obras ejecutadas, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

24. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos de peaje y transporte, que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno, con arreglo á la ley general de ferro-carriels, si el camino produjese más del 45 por 100 del capital en él invertido.

25. En los 10 años que precedan al término de la concesión el Gobierno tendrá el derecho de retener los pro-

ductos líquidos del camino, y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase completamente esta obligación.

26. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnización á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocación de esta concesión, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

27. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid.

Si se faltase por la empresa á esta disposición, ó su representante se hallase ausente de Madrid, será válida toda notificación que se haga, depositándola en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

28. 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 300 rs. vn. por kilómetro en construcción, y la de 600 por los que se hallen en explotación, que deberá consignar por trimestres adelantados en las Cajas del Tesoro público.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará el local que en cada una ha de ceder la empresa gratuitamente para dichas Inspecciones.

29. No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino á la ley de ferro-carriels de 3 de Junio de 1855, la de policía de 14 de Noviembre de 1855 y su reglamento, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, y demás disposiciones dictadas, ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Madrid 20 de Abril de 1865.—Hay una rubrica.  
Examinado este pliego de condiciones, declaramos haberlos conformes con ellas, y que las aceptamos como base del contrato de concesión que tenemos solicitado.

Madrid 30 de Abril de 1865.—Pedro Nolasco Mansi.—H. Luis Escribá de Romani.—Miguel Tenorio.—Es copia.—Saavedra.

### Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para el ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia.

**POR CABEZA Y KILÓMETRO.**

Idem de primera clase.	Idem de segunda.	Idem de tercera.
0 27	0 20	0 14
0 13	0 10	0 06
0 40	0 30	0 20

### GANADOS.

Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.	0 26	0 14	0 10	0 40
Certeros y cerdas.	0 10	0 05	0 05	0 15
Corderos, ovejas, cabras y perros.	0 06	0 04	0 03	0 10

### POR TONELADA Y KILÓMETRO.

### PESCADO.

Ostras y pescados frescos con la velocidad de los viajeros.	4 45	0 75	1 90
---	------	------	------

### MERCADERIAS.

PRIMERA CLASE.—Agujas de coser y de hacer punto, ajenos en rama, alfombras, alabastro labrado, alumina, alcanfor, alfileres en cajas ó en paquetes, algodón cardado, algodón preparado para armaduras y entrefloros, ámbur, aparatos para gas, árbol, armas de lujo, artículos de moda no expresados, azúcar piedra, balanzas, balanzas, balanzas trabajadas, baticos, botones, botones de marfil ó de marfil, bisaculas sueltas, bastones, betunes y charoles, bisutería, blanco de plata, bolas de billar, bugías, Calzado, canela, cantáridas, capullo, carey, cartonería, cascarrilla, caoutchout, cebadilla, cepillos finos, cestería fina, chales, chocolate, cinabrio, cochinillo, coches desmontados, cola de pescado, colchones, comestibles no expresados, conservas, contadores de gas, coral, cigarrillos y cigarrillos de papel, crinolina, crisoles no embaldados, cristalería, cuajos, cueros charolados, drogas, dulces, escaños de cerda, esencias finas, esmalte, espesador, espejos, esponjas, estampas, estatuas, esteros, esteras de porcelana, equipajes con pequeña velocidad; faroles y féculas exóticas no expresadas, fieltro, figuras de cera, figuras naturales ó artificiales de todas clases, filtros no embaldados, forros de pieles, fósforos, Glúten, goma laca, grabados, granadas de artillería, guarnicionería, guantería. Hilos de algodón, de lino y seda, huesos de gibia, hueso trabajado, huevos, hules, herramienta fina, hielo, impresos, incienso, instrumentos de música, ciencias y artes, Jaulas, jarabes, juguetes, junco, Laca, lacre, lámparas, lápiz, lencería fina, lencería trabajada, lisa y labrada, lúpulo, Mazonía, manguetería, mantas de lana ó algodón, manta de decretada, manteca fresca, mapas, marcos para cuadros, mechas de cotton y persa, mechas para minas, mercancías no expresadas cuyo peso no exceda de 125 kilogramos por volumen de un metro cúbico, mesas de billar, mimbres, moldes de barro, metal ó madera, mostaza, muebles, musgo, Náipes, nuez moscada, nuez vónica, objetos de arte, de carton de chanistería, de escritorio, de cerda, de cuerno. Objetos para cama, ópio. Paja de maíz, paja fina y trenzada, papel fino y de escritorio, papel no embaldado, paños extranjeros, pasamanería, pastelería, peinetas, plumas de concha, pelo de cabra, pelo de todas clases no expresados, plumería, peluquería, perfumería, pergamino, puros, pistachos, planchas de impresión, plantas frescas, plantas medicinales, plumajería, porcelana embaldada, potasa, prensas litográficas, preparaciones farmacéuticas, productos químicos no expresados, puños de bastón ó litógrafos, Quicallera fina, rapé, relojes, ropas hechas, Seda, sedería de todas clases. Sombrerería de todas clases, Tafiletes, talco en hojas, tamicos, té, tejidos de seda de todas clases, tejidos extranjeros, terciopelos, utililes no expresados. Yesca medicinal. <th colspan="2">DE PEAJE.</th> <th colspan="2">DE TRANSPORTE.</th> <th colspan="2">TOTAL.</th>	DE PEAJE.		DE TRANSPORTE.		TOTAL.	
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.
0 60	0 30	0 30	0 90	0 90		
SEGUNDA CLASE.—Aceites finos, extranjeros y en botellas, acetiadas, aguas minerales, algodón para telas, añil, azúcar, arcas de hierro, almendras, azofrao, barriles vacíos, botellas vacías, borras de seda, básulas embaldadas, bebidas espirituosas en botellas, Cacao, cacharrería, café, cajas vacías, Calderera, cáñamo hilado, cañas, cardas para paños, carnes saladas y ahumadas, cepillos, cera, cerveza, cobre trabajado, corcho labrado, cocinas económicas, colores finos, camiones y carretas desmontadas, cestería, ordinaria, cueros labrados, cerraiería fina, Elásticos, resortes para muebles, esencias comunes, espíritu de vino, espárragos, estafío trabajado, estera y espartaria extranjeras, estufas en placa ó fundidas, Féculas, frutas frescas y secas, fundicinos, molindas, Grasas, grancina, Hierro para adormos, hilo crudo para telares, hoja de lata, trabajada, Lana hilada, lanas havadas, lencería comun, letras para imprimir, licores, limones, loza, maderas exóticas, maderas de tinte, maquinaria y mecánica no embaldada con garantía, márfil, manteca salada, mármol labrados, melaza, mercadería, metales labrados, miel. Objetos de goma elástica. Paños del reino, paja, papeles comunes, papeles pintados, pastas alimenticias, pescados secos, salados y ahumados, piedras litográficas, piedra pomez, piezas de maquinaria y mecánica desmontadas no embaldadas con garantía, pimentón, plomo trabajado, potera de hierro, Queso, Sardinas en lata, Sebo, Tabaco en hoja y en barricos, tejidos del reino, telas zélicas. Vidriería, vidrios finos y del extranjero, vino en botellas, zinc labrado.	0 50	0 25	0 75	0 75		
TERCERA CLASE.—Afonos para las tierras, aceite del reino, acero en barras, en bruto y en lingotes, aguardientes, agujas en toneles, alambre de cobre, de hierro y de latón, alcachofas, algarrobos, algodón en rama y en borra, alquitran, albayaide, arena, argamasa, armas de munición para el ejército, arroz, asfalto, avena,	0 50	0 25	0 75	0 75		

azufre, azulejos. Baldosa y baldosilla, barrilla, barrillas, betunes, borras de lana, bronce en lingotes, Cajas para grasa, cal comun, cáñamo en bruto, cáñamo en rama, carbon mineral, casca y otros ingredientes para adobar las pieles, castañas, cemento, cerrajería ordinaria, clavos, cidra en cajas, cobre en bruto, colores comunes, coke, corcho en bruto, cordajes, Duelas. Embalajes que no sean cajas ó barriles vacíos, escobas comunes, estaño en bruto ó en lingotes, esteras y espartera del reino, estiércol, estopa y borra de algodón. Forrajes, Galletas, garbanzos, guano, guajaro, guijo, guisantes verdes y agrios. Harinas, habas, hierro y fundicion en bruto, en barras y en planchas, hoja de lata, huesos, huessillos, hulla, hilo de cobre Instrumentos comunes de trabajo y agricultura. Jabon comun, jamones. Ladrillos y tierras refractarias, lanas en bruto y en churre, legumbres secas, legumbres frescas, lignitos, líneas de hierro, lino en bruto, lino, cardado y sin cardar, maderas de construccion y de carpinteria, maquinaria no embalada sin garantía, mármoles en bruto, materiales para la construccion y conservacion de los caminos, metales en bruto, minerales, mortero; naranjas, negra de hueso, nitrato de sosa y de potasa; orujo; palos para el telégrafo, patatas, piedra para cal, para construccion, para empedrar, para muelas y para yeso, pieles en bruto, piezas de máquina y mecánica desmontadas, no embaladas sin garantía, plomo en bruto, perdigones, polvos de imprenta; rails, raiz de regaliz, regaliz en extracto, resinas, rubia; sal, salitre, salvado, sardinas saladas en barriles, semillas, sémola, sosa; sésamo; tejidos, tierra para la industria, para porcelana y para loza, trapos, tubos de fundicion y de hierro, tubos, tubos de barro sin garantía, turba, tubos de plomo, telas para sacos; vidrio roto, vinagre, vinos nacionales en pellejos ó barriles; yeso; zanahorias y zinc en bruto.

**CUARTA CLASE.**—Trigo, cebada, centeno y maíz, excediendo de 100 kilómetros la distancia recorrida. Carbon vegetal, leña, retama y sarmientos cualquiera que sea la distancia que se recorra.

**Objetos diversos.**

Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pase vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy. Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío. Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

**Objetos diversos.**

Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pase vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy. Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío. Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

**Objetos diversos.**

Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pase vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy. Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío. Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

Partida	CLASE DE LOS EFECTOS.	Unidades	Valor de la unidad.	Valor total.	Unidad para el adeudo.	Nacional.	Extranjera.	Importe de los derechos en bandera.
0		40	0	20	0	60		
0		32	0	18	0	50		
0		30	0	20	0	50		
0		35	0	30	0	65		
0		70	0	50	1	20		

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

- 1.ª La percepcion será por kilómetros, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiera 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 las que las remesas 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 conceda rebaja en estos precios á uno ó muchos de los que hacen remesas, se entenderá la rebaja hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.
- 5.ª La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa; pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 dias de anticipacion al en que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.
- 6.ª Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos solo pagará el precio de su asiento.
- 7.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con la que tengan más analogia.
- 8.ª Los precios de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:
  - 1.ª A todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos.
  - 2.ª A toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos.
- 9.ª Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion ni el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad más por peaje y transporte. La empresa no tendrá obligacion de trasportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000, exceptuándose de esta disposicion las locomotoras.
- 10.ª Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de consentirlo tambien durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.ª Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:

- 1.ª A todos los objetos que, no estando expresados en aquella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.
- 2.ª Al oro y plata, ya sea en barras, moneda y labrados; al plaqué de oro ó de plata; al mercurio y á la platina; á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.
- 3.ª A las materias inflamables ó de fácil explosion, animales y objetos peligrosos, que se trasportarán con las precauciones que se determinen en los reglamentos.
- 4.ª 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 la misma naturaleza, remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente.
- 5.ª Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa.
- 6.ª Pasando las balas y paquetes mencionados de 50 kilogramos, el precio será el de la tarifa sin que pueda bajar de 2 rs. cualquiera que sea la distancia recorrida. Las balas y paquetes cuyo contenido no se declare, y los excedentes de equipaje, pagarán en tal caso 5 cént. de real por cada otros 10 kilogramos y por kilómetro, sin que tampoco pueda bajar de 2 rs. el precio total que hayan de satisfacer cualquiera que sea la distancia recorrida.
- 7.ª En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie, serán trasportados en el orden de su número y registro.
- 8.ª En los precios fijados en esta tarifa están incluidos todos los gastos accesorios.
- 9.ª Por ningún concepto se podrá percibir derecho alguno bajo la denominacion de carga, descarga, registro ni ninguna otra en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.
- 10.ª Tampoco podrá cobrarse nada por el almacenaje, á no ser que los efectos y mercancías trasportados por el ferro-carril permanezcan por causa de sus dueños ó consignatarios en las estaciones ó apostaderos más tiempo del necesario para ser conducidos á otros puntos, para cuyo caso propondrá la empresa cada año á la aprobación del Gobierno un reglamento en que se fijen los precios y el servicio de depósito y almacenaje.
- 11.ª Los que manden ó reciban las remesas tendrán libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas, la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion anterior.
- 12.ª La empresa facilitará los trenes especiales que se reclamen con arreglo á las disposiciones que rijan sobre este particular.
- 13.ª En el caso de que la empresa hiciese algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.
- 14.ª Serán conducidos gratuitamente en carruajes de primera clase los Oficiales de la Guardia civil, y en los de tercera todos los demás individuos de este cuerpo, siempre que unos y otros viajen en comision del servicio que les está encomendado.
- 15.ª Los militares y marinos que viajan aisladamente por causa del servicio ó para volver á sus hogares despues de licenciados, y lo acrediten con sus pasaportes, no pagarán por sí y sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Solo disfrutará de esta ventaja los individuos del Ejército y Armada; pero no podrá reclamarse ninguna otra aunque tenga fuerza militar ó pertenezca á las Administraciones militares.
- 16.ª Los militares y marinos que viajan en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes.
- 17.ª Si el Gobierno necesitare dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposicion por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y Vigilancia del camino serán trasportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, así como tambien los empleados encargados de líneas telegráficas del Estado en sus respectivas demarcaciones.
- 18.ª Madrid 30 de Abril de 1865.—Hay una rúbrica. Examinado este pliego, que contiene la tarifa de peaje y transporte, declaramos hallarnos conformes con ella y que la aceptamos como base del contrato de concesion que tenemos solicitada.
- 19.ª Madrid 30 de Abril de 1865.—Miguel Tenorio.—Pedro Nolasco Mansi.—Il. Luis Escribá de Romani.—Es copia.—Saavedra.

**Asignacion de derechos de Aduanas en bandera nacional y extranjera al material y efectos que se han de importar del extranjero para la construccion del ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia.**

Partida del Arancel.	CLASE DE LOS EFECTOS.	Unidades ó cantidades.	Valor de la unidad.	Valor total.	Unidad para el adeudo.	DERECHOS DE LA UNIDAD EN BANDERA		IMPORTE DE LOS DERECHOS EN BANDERA	
						Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.
						Reales cént.	Reales cént.	Reales cént.	Reales cént.
	<b>1.ª SECCION.—Material para estudios y replanteos.</b>								
356	Teodolitos (Instrumentos de ciencias)	8 unidades.	3.000	24.000	Avalúo.	10 por 100.	12 por 100.	2.400	2.800
356	Niveles de aire con tripode (Instrumentos de ciencias)	16	2.000	32.000	»	10 por 100.	12 por 100.	3.200	3.840
356	Sextantes (Instrumentos de ciencias)	6	500	3.000	»	10 por 100.	12 por 100.	300	360
455	Cintas (medida) 1/2 2/3 docenas.	200	»	»	»	12	14,40	199,92	239,90
404	Libretas de campo.	50 Kilóg.	»	»	»	6,25	7,50	312,50	375
356	Pantógrafo (Instrumentos de ciencias)	1 unidad.	1.500	1.500	Avalúo.	10 por 100.	12 por 100.	150	180
356	Trasportadores (Instrumentos de ciencias)	4	5.600	22.400	»	10 por 100.	12 por 100.	2.240	2.712
238	Estuches de dibujo.	12	»	»	»	12,75	15,30	153	183,60
388	Lápices.	100 docenas.	»	»	»	6,50	7,80	650	780
373	Plumas para dibujo.	1 Kilóg.	»	»	»	21	28,80	21	28,80
435	Cartaplanas.	8 1/4 docenas.	»	»	»	3,30	3,95	27	32,90
650	Tinta en barras.	3 Kilóg.	»	»	»	7	8,40	21	25,20
412	Tecillas de porcelana.	4 id.	»	»	»	2,17	2,61	8	10,44
469	Colores en cajas (peso calculado 7 kilogramos).	7	»	»	»	25	30	175	210
296	Goma para borrar lápiz (peso calculado 5 kilogramos).	5	»	»	»	4,80	5,75	24	28,75
297	Idem para borrar tinta (peso calculado un kilogramo).	1	»	»	»	12	14,40	12	14,40
328	Reas metálicas.	60	»	»	»	5,95	7,15	357	450
398	Chunches de latón para sujetar el papel.	2	»	»	»	5,95	7,15	11,90	14,30
500	Papel para dibujo y levantar planos.	1.250	»	»	»	5	6	6.250	9.500
484	Idem para escribir.	350	»	»	»	220	264	770	924
	<b>2.ª SECCION.—Material auxiliar para la construccion.</b>								
307	Zapapicos (herramientas ordinarias)	45.000 Kilóg.	»	»	»	4,20	4,45	18.000	21.750
307	Azules (herramientas ordinarias)	48.000 id.	»	»	»	4,20	4,45	21.600	26.100
307	Palas con mango (herramientas ordinarias)	17.500 id.	»	»	»	4,20	4,45	21.000	25.375
322	Fraguas portátiles (hierro fundido)	2.000 id.	»	»	»	40	48	800	960
324	Utiles para las anteriores fraguas (hierro forjado)	1.000 id.	»	»	»	440	468	4.400	4.680
307	Yunque, herramientas ordinarias.	2.400 Kilóg.	»	»	»	4,20	4,45	2.880	3.480
240	Mechas ó espoletas para barrenos.	200	»	»	»	10	12	2.000	2.400
324	Ruedas para carruajes (hierro forjado)	22.000	»	»	»	140	168	30.800	36.960
324	Wagones para transporte de tierra.	300 unidades.	3.000	900.000	Avalúo.	25 por 100.	30 por 100.	225.000	270.000
324	Ejes y ruedas para los wagones.	100.000 Kilóg.	»	»	»	440	468	44.000	46.800
R. O. 27 319	Barras-carriles.	578.000	»	»	»	65,40	78,10	376.278	451.418
319	Tornillos de hierro.	6.000	»	»	»	100	120	6.000	7.200
328	Clavos grandes de hierro.	16.000	»	»	»	80	96	12.800	15.360
319	Hierro forjado en barras.	200.000	»	»	»	63,40	78,10	130.200	156.200
318	Idem colado en lingotes.	400.000	»	»	»	15	18	6.000	7.200
316	Acero para herramientas y composicion.	20.000	»	»	»	85	102	17.000	20.400
324	Aparatos de sondas.	4.800	»	»	»	140	168	6.720	8.064
442	Bombas para agotamientos.	10 unidades.	8.000	80.000	Avalúo.	6 por 100.	8 por 100.	4.800	6.400
444	Máquinas de vapor, locomotoras.	20	10.000	200.000	»	2 por 100.	3 por 100.	4.000	6.000
442	Grúas.	16	50.000	800.000	»	6 por 100.	8 por 100.	48.000	64.000
442	Tornos con juegos.	20	3.000	60.000	»	6 por 100.	8 por 100.	3.600	4.800
307	Gatos de doble movimiento.	1.320 Kilóg.	»	»	»	1,20	1,45	1.584	1.914
307	Idem de movimiento sencillo.	620 id.	»	»	»	1,20	1,45	792	957
535	Básculas.	16.800	»	»	»	225	270	37.800	45.360
535	Idem pequeñas.	2.000	»	»	»	225	270	4.500	5.400
425	Carbon de piedra.	4.000.000	»	»	»	2,70	3,25	108.000	130.000
425	Cobre.	4.000.000	»	»	»	2,70	3,25	108.000	130.000
574	Plomo en galapagos.	40.000	»	»	»	6,50	7,80	2.600	3.120
328	Clavos grandes.	25.000	»	»	»	80	96	20.000	24.000
329	Tornillos de hierro.	15.000	»	»	»	100	120	15.000	18.000
	<b>2.ª SECCION: SUMAS...</b>							1.381.954	1.670.898

Partida	CLASE DE LOS EFECTOS.	Unidades	Valor de la unidad.	Valor total.	Unidad para el adeudo.	DERECHOS DE LA UNIDAD EN BANDERA		IMPORTE DE LOS DERECHOS EN BANDERA		
						Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.	
						Reales cént.	Reales cént.	Reales cént.	Reales cént.	
	<b>3.ª SECCION.—Material para obras de fábrica y estaciones.</b>									
323	Ménsulas y demás efectos para estación (hierro fundido)	5.000 Kilóg.	»	»	»	100 Kilóg.	60	72	3.000	3.600
545	Pizarras para cubiertas.	72.000	»	»	»	»	5	6	3.600	4.320
331	Chapa de hierro.	2.055.000	»	»	»	»	40	48	832.000	986.400
322	Hierro colado en columnas y tirantes para viaductos.	200.000	»	»	»	»	40	48	80.000	96.000
	<b>4.ª SECCION.—Material para la vía.</b>									
319	Barras-carriles	21.000.000 Kilóg.	»	»	»	»	65,10	78,10	13.674.000	16.404.000
324	Clavos grandes de hierro	7.000.000	»	»	»	»	80	96	5.600.000	6.720.000
329	Tornillos de hierro	3.000.000	»	»	»	»	100	120	3.000.000	3.600.000
324	Cambios sencillos (hierro forjado en manufacturas ordinarias)	444.000	»	»	»	»	140	168	201.600	241.920
324	Idem dobles (id. id.)	428.000	»	»	»	»	140	168	179.200	215.040
324	Plataformas de máquina y tender (hierro forjado)	156.000 Kilóg.	»	»	»	»	140	168	218.400	262.080
324	Idem para carruajes (id. id.)	972.000	»	»	»	»	140	168	1.360.800	1.632.960
441	Máquinas de vapor para talleres.	10 unidades.	40.000	400.000	»	»	2 por 100.	3 por 100.	8.000	12.000
324	Cargeros para cambios de vía.	11.000 Kilóg.	»	»	»	»	140	168	15.400	18.480
535	Básculas pequeñas para carruajes.	12.000	»	»	»	»	227	270	27.000	32.400
322	Juegos de señales (hierro fundido, pero calculado).	270.000	»	»	»	»	40	48	108.000	129.600
331	Depósitos de agua (hierro en chapas)	165.000	»	»	»	»	40	48	66.000	79.200
442	Grúas hidráulicas	30 unidades.	6.000	180.000	Avalúo.	»	6 por 100.	8 por 100.	10.800	14.400
412	Bombas para estaciones.	30	8.000	240.000	»	»	6 por 100.	8 por 100.	14.400	19.200
322	Tubos de hierro fundido.	58.000 Kilóg.	»	»	»	»	40	48	23.200	27.840
442	Máquinillas para billetes.	4 unidades.	1.000	4.000	Avalúo.	»	6 por 100.	8		

tablecer la Administración para el mismo objeto a expensas del Estado, sin perjuicio de los que coloque además la misma empresa para el servicio especial de la línea. Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará al local que deberá servir de oficina gratuitamente para el servicio del telegrafo del Gobierno.

42. 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. 20, caso 5.º de la ley general de 3 de Junio de 1855, y con arreglo a las disposiciones que al efecto se dicten, se abonará a la empresa constructora el importe de 200.000 rs. a que ascienden los derechos de Arancel y 20.105.750 rs. a que ascienden los derechos de Arancel que según la relación aprobada puede importarse del extranjero para la construcción de este ferrocarril, pagando la empresa a su introducción los respectivos derechos.

43. Se abonará además a esta el importe a que ascienden los derechos de Arancel y los de los Faros y Puertos que hubiere de satisfacer el material necesario para la explotación del ferrocarril en los 10 primeros años. Dicho importe será pagado en su día con sujeción a la base de año y kilómetro, ó al tipo alzado que para las concesiones ya hechas se establezca en la ley que ha de promulgarse sobre el particular, conforme al párrafo segundo del art. 18 de la ley de 25 de Junio de 1864.

44. En la misma forma se regulará también lo que ha de abonarse a la empresa por la extensión de derechos de portazgo, pontazgo y barcajes correspondientes, tanto al material de construcción y establecimiento del camino, como al necesario para su explotación en los 10 primeros años.

45. No podrá ponerse en explotación el todo o parte del ferrocarril sin que preceda autorización del Gobierno en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros inspectores, en que se declare que puede emprezarse la explotación.

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

47. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 9.º de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran a tomarlos.

48. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y mercancías se fijará por el Gobierno a propuesta de la empresa, así como la duración de los viajes.

49. La empresa queda obligada a poner a disposición del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1855, las secciones de carruajes necesarios para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por el Ministerio de la Gobernación de acuerdo con el de Fomento, oyendo a la empresa.

50. La concesión de este ferrocarril se otorga por 99 años, con arreglo a estas condiciones y a la tarifa adjunta, y con sujeción a la ley general de 3 de Junio de 1855, a las condiciones para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856, a la de 20 de Junio de 1864, y finalmente, a todas las disposiciones generales relativas a caminos de hierro.

51. La empresa se sujetará a la adjunta tarifa de precios máximos de peaje y transporte, que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno con arreglo a la ley general de ferrocarriles, si el camino produjese más de 15 por 100 del capital en el invertido.

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

53. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnización a la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocación de esta concesión, con arreglo al artículo 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

24. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid. Si se faltase por la empresa a esta disposición, ó su representante se hallase fuera de Madrid, será válida toda notificación que se haga depositándola en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

25. Para atender a los gastos que ocasionen las Inspecciones del Gobierno la empresa abonará anualmente, desde el momento que estas se establezcan, la cantidad de 300 rs. vn. por kilómetro en construcción, y la de 600 por kilómetro de los que se hallen en explotación, que deberá consignar por trimestres adelantados en las Cajas del Tesoro público.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará el local que en cada una ha de ceder la empresa gratuitamente para dichas Inspecciones.

26. No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Madrid 30 de Junio de 1865.—Véga de Armijo.  
Declaro hallarme conforme en un todo con este pliego de condiciones, y que las acepto como base del contrato de concesión que tengo solicitada.  
Madrid 1.º de Junio de 1865.—Bartolomé de Fanés.—Es copia.—Saavedra.

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

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

2.º La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 40 en 40 kilogramos.

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

4.º La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebaja en estos precios a uno ó muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujeta a las reglas establecidas para las demás rebajas.

Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas a la disposición anterior.

La empresa podrá en cualquier tiempo reducir los precios fijados en esta tarifa, pero habiéndose de anunciar las reducciones con 15 días de anticipación en que han de comenzar a regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

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

No se admitirán como equipajes las mercancías ó objetos de comercio, debiendo aquel consistir en baules, arquilla ó cajón, sacos de noche, sombrereras ó cosas análogas.

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

7.º Los precios de peaje y 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 reducir la circulación ni el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad más por peaje y transporte.

7.º La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 3.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 4.000, exceptuándose de esta disposición las locomotoras.

Si la empresa consintiere el peso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.º Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:

Primero. A todos los objetos que, no estando expresados en aquella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata, ya sea en barras, moneda ó labrados; al plaqúe de oro ó de plata; al mercurio y á la platina; á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. A las materias inflamables, ó de fácil explosión, animales y objetos peligrosos, que se transportarán con las precauciones que se determinen en los reglamentos.

Cuarto. En general á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza remesados á la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres

párrafos que anteceden se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa.

Pasando las balas y paquetes mencionados de 50 kilogramos, el precio será el de la tarifa, sin que pueda bajar de 2 rs., cualquiera que sea la distancia recorrida. Las balas y paquetes cuyo contenido no se declare, y los excedentes de equipaje, pagarán en tal caso 0,50 rs. por cada otro 10 kilogramos y por kilómetro, sin que tampoco pueda bajar de 2 rs. el precio total que hayan de satisfacer cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.º En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la empresa se obliga á ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquier especie serán transportados en el orden de su número de registro.

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

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

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

11. Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y á sus expensas la comisión de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición anterior.

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

13. Será obligación de la Compañía el facilitar trenes especiales con sujeción á lo que los reglamentos determinan.

14. Serán conducidos gratuitamente en carruajes de primera clase los Oficiales de la Guardia civil, y en los de tercera todos los demás individuos de este cuerpo, siempre que unos y otros viajen en comisión del servicio que les esté encomendado.

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. Solo disfrutará de esta ventaja los individuos del Ejército y Armada; pero no podrá reclamarla ninguno otro, aunque tenga fuero militar ó pertenezca á las Administraciones militares.

Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes.

Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposición por la mitad del precio de tarifa todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspección y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa, así como también los empleados encargados de las líneas telegráficas del Estado en sus respectivos demarcaciones.

Madrid 30 de Junio de 1865.—Véga de Armijo.  
Declaro hallarme conforme con estas disposiciones para la percepción de los precios de tarifa.  
Madrid 1.º de Julio de 1865.—Bartolomé de Fanés.—Es copia.—Saavedra.

Asignación de los derechos de Arancel en bandera nacional y extranjera al material y efectos necesarios y que se han de importar del extranjero para la construcción del ferrocarril de Aranjuez á Cuenca.

Tarifa de precios máximos de peaje y transporte para el ferrocarril de Aranjuez á Cuenca.

POR CABEZA Y KILOMETRO.	PRECIOS.																																															
	De peaje.		De transporte.		TOTAL.																																											
	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.	Rs. vn.	Cénts.																																										
<b>VIAJEROS.</b>																																																
Carruajes de primera clase.....	0	28	0	42	0	40																																										
Idem de segunda.....	0	20	0	40	0	30																																										
Idem de tercera.....	0	12	0	06	0	18																																										
<b>GANADOS.</b>																																																
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.....	0	28	0	12	0	40																																										
Terneros y cerdos.....	0	10	0	05	0	15																																										
Corderos, ovejas y cabras.....	0	05	0	05	0	10																																										
<b>POR TONELADA Y KILOMETRO.</b>																																																
<b>PESCADO.</b>																																																
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.....	4	15	0	75	4	90																																										
<b>MERCADERÍAS.</b>																																																
<b>Primera clase.—Fundición moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vínegres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, maderas de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.....</b>																																																
	0	40	0	25	0	65																																										
<b>Segunda clase.—Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, si-llera, betunes, fundición en bruto, hierro en barra ó palastro, plomo en galápagos.....</b>																																																
	0	30	0	25	0	55																																										
<b>Tercera clase.—Coke, carbon de piedra, piedra de cal y yeso, sillares, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empujard y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.....</b>																																																
	0	25	0	25	0	50																																										
<b>OBJETOS VARIOS.</b>																																																
Wagon, diligencia ó otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pase vacío, y máquinas locomotoras que no arrastran convoy.....	0	35	0	30	0	65																																										
Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó en mercaderías no de un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío. <tr> <td colspan="7">Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender. <tr> <td colspan="7">Por pieza y kilómetro. <tr> <td>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....</td> <td>0</td> <td>55</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>0</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td colspan="7">Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr></td></tr></td></tr></td></tr>							Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender. <tr> <td colspan="7">Por pieza y kilómetro. <tr> <td>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....</td> <td>0</td> <td>55</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>0</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td colspan="7">Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr></td></tr></td></tr>							Por pieza y kilómetro. <tr> <td>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....</td> <td>0</td> <td>55</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>0</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td colspan="7">Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr></td></tr>							Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....	0	55	0	40	0	95	Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....	0	70	0	50	1	20	Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr>							En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.						
Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender. <tr> <td colspan="7">Por pieza y kilómetro. <tr> <td>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....</td> <td>0</td> <td>55</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>0</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td colspan="7">Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr></td></tr></td></tr>							Por pieza y kilómetro. <tr> <td>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....</td> <td>0</td> <td>55</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>0</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td colspan="7">Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr></td></tr>							Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....	0	55	0	40	0	95	Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....	0	70	0	50	1	20	Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr>							En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.													
Por pieza y kilómetro. <tr> <td>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....</td> <td>0</td> <td>55</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>0</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....</td> <td>0</td> <td>70</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td colspan="7">Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr></td></tr>							Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....	0	55	0	40	0	95	Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....	0	70	0	50	1	20	Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr>							En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.																				
Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....	0	55	0	40	0	95																																										
Carruaje de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....	0	70	0	50	1	20																																										
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será doble. <tr> <td colspan="7">En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase. </td></tr>							En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.																																									
En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.																																																

Partida del Arancel.	CLASE DE LOS EFECTOS.	Unidades ó cantidades.	Valor de la unidad.	Valor total. Reales.	Unidad para el adeudo.	DERECHOS DE LA UNIDAD EN BANDERA		IMPORTE TOTAL DE LOS DERECHOS EN BANDERA																								
						Nacional.	Extranjera.	Nacional.	Extranjera.																							
442	Grúas.....	20 unidades.	»	775.000	Avalúo.																											
R. 3.º	Fuertes.....	80 id.	»	7.000	Idem.	6 por 100.	8 por 100.	46.500	62.000																							
308	Herramientas finas.....	6.000 ki.	»	»	Idem.	15 por 100.	18 por 100.	4.050	4.260																							
322	Columnas de hierro (en caso de ser fundido liso).....	60.000 id.	»	»	Idem.	4,90	2,30	14.400	13.800																							
689	Cobertizos de zinc (en caso de que sean de hoja de este metal).....	10.000 id.	»	»	100 kilóg.	40	48	24.000	28.800																							
<b>4.ª SECCION.—Material móvil.</b>																																
441	Locomotoras con tenders.....	40 unidades.	»	11.200.000	Avalúo.																											
D. g. 12 Mar-20 1863.....	Carruajes para viajeros.....	200 carruajes.	»	5.000.000	Idem.	25 por 100.	30 por 100.	1.250.000	1.500.000																							
D. g. 29 Mayo 1865.....	Wagones de todas clases.....	400 unidades.	»	4.000.000	Idem.	25 por 100.	30 por 100.	4.000.000	4.200.000																							
<b>5.ª SECCION.—Telégrafo eléctrico.</b>																																
D. g. 10 Fe-20 1863.....	Alambre galvanizado, aisladores, ganados, aparato y accesorios.....	»	»	400.000	Idem.	3 por 100.	4 por 100.	42.000	46.000																							
						<b>RESUMEN GENERAL de los derechos en ambas banderas.</b>																										
						<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">DERECHOS SEGUN BANDERA</th> </tr> <tr> <th>Nacional.</th> <th>Extranjera.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.ª Seccion.—Material para construcción.....</td> <td>556.600</td> <td>667.800</td> </tr> <tr> <td>2.ª id.—Via definitiva.....</td> <td>14.338.350</td> <td>17.201.830</td> </tr> <tr> <td>3.ª id.—Material fijo.....</td> <td>2.724.800</td> <td>3.291.360</td> </tr> <tr> <td>4.ª id.—Id. móvil.....</td> <td>2.474.000</td> <td>3.036.000</td> </tr> <tr> <td>5.ª id.—Telégrafo eléctrico.....</td> <td>12.000</td> <td>16.000</td> </tr> <tr> <td><b>Total.....</b></td> <td><b>20.105.750</b></td> <td><b>24.212.990</b></td> </tr> </tbody> </table>					DERECHOS SEGUN BANDERA		Nacional.	Extranjera.	1.ª Seccion.—Material para construcción.....	556.600	667.800	2.ª id.—Via definitiva.....	14.338.350	17.201.830	3.ª id.—Material fijo.....	2.724.800	3.291.360	4.ª id.—Id. móvil.....	2.474.000	3.036.000	5.ª id.—Telégrafo eléctrico.....	12.000	16.000	<b>Total.....</b>	<b>20.105.750</b>	<b>24.212.990</b>
	DERECHOS SEGUN BANDERA																															
	Nacional.	Extranjera.																														
1.ª Seccion.—Material para construcción.....	556.600	667.800																														
2.ª id.—Via definitiva.....	14.338.350	17.201.830																														
3.ª id.—Material fijo.....	2.724.800	3.291.360																														
4.ª id.—Id. móvil.....	2.474.000	3.036.000																														
5.ª id.—Telégrafo eléctrico.....	12.000	16.000																														
<b>Total.....</b>	<b>20.105.750</b>	<b>24.212.990</b>																														

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

DISPOSICIONES RELATIVAS AL PERSONAL, DICTADAS EN EL MES DE SEPTIEMBRE PRÓXIMO PASADO.

Secretaría.

23 Setiembre. Real orden declarando cesante á D. José Velasco y Romero, Auxiliar último de la clase de sextos del Ministerio, por hallarse comprendido en los artículos 1.º y 2.º del Real decreto de 7 de Julio del presente año.

25 id. Id. nombrando para esta vacante por ascenso reglamentario con el haber anual de 800 escudos á Don Eduardo Mitjana, que era Aspirante primero del mismo Ministerio.

Id. id. Id. nombrando para esta plaza con el haber anual de 700 escudos á D. José Velasco y Romero, Auxiliar cesante de la clase de sextos.

29 id. Id. disponiendo que á los Escribientes de planta del Ministerio se les señale y coloque en la categoría que según los sueldos que hoy disfrutan les corresponde, con arreglo á las que establece el Real decreto de 18 de Junio de 1852.

Cuba.

43 id. Real orden declarando cesante con el haber que por clasificación le correspondía, y con arreglo á la prevención tercera de la Real orden de 23 de Julio último, á D. José María Pardo, Contador sexto de primera clase del Tribunal de Cuentas.

Id. id. Id. id. á D. Pedro Ruiz Castellano, Oficial de la Aduana de la Habana.

Id. id. Id. id. á D. Ramon Carpegna, Vista de la Aduana de Cárdenas, á propuesta del Gobernador superior civil.

Id. id. Id. concediendo los ascensos de escala á los Contadores de segunda clase del Tribunal de Cuentas, y nombrando Contador quinto á D. Genaro Mendez Nuñez, que lo es sexto.

Id. id. Id. nombrando Oficial tercero en la Aduana de la Habana á D. Joaquín Córtes Escalante, Guarda-almacén de la propia Aduana.

Id. id. Id. confirmando el anterior destino de Guarda-almacén á D. Bernardo Robles, Ayudante cesante de presidios.

Id. id. Id. nombrando Vista de la Aduana de Cárdenas á D. José Rodríguez, que lo es de la de Matanzas.

Id. id. Id. confirmando el anterior destino á D. José Bernay, Oficial que ha sido de la Administración de Rentas de Villacera.

Id. id. Id. nombrando Administrador de Rentas de Villacera, vacante por fallecimiento de D. Andrés Lago Viña, á D. Jacinto Casariego, Administrador de Rentas de Trinidad.

Id. id. Id. confirmando este destino á D. Manuel Romero Gonzalez, Oficial de la Secretaría de la Intendencia.

Id. id. Id. nombrando para el anterior destino de Oficial de la Secretaría de la Intendencia á D. Jorge Conder, Contador de la Administración de Rentas de Trinidad.

Id. id. Id. nombrando para este destino á D. José Guadalupe Dominguez, Oficial tercero de la Aduana de la Habana.

Id. id. Id. en comisión á D. Eduardo Santa Ana, Oficial segundo de la Tesorería de Hacienda de Puerto-Rico.

Id. id. Id. Oficial segundo en la Aduana de Matanzas á D. José Antonio Lopez, Contador de la de Gijón.

Id. id. Id. prorogando por seis meses la licencia que por igual tiempo disfruta en la Península por enfermo D. Jorge Flaquer, Subinspector de la Aduana de la Habana.

Id. id. Id. al mismo aprobando el acuerdo de la Sala de Gobierno declarando que D. Manuel Mera, portero segundo de estrados que fué de la de Santo Domingo, y agregado á aquel Tribunal por disposición del Gobernador superior civil, no ha de participar de los derechos que devenguen los porteros y aguaciles de su planta.

Id. id. Id. al mismo id. que D. Juan Jimenez Bersabea, Escribano de Cámara que fué de la de Santo Domingo, quede agregado interinamente á la Secretaría de aquel superior Tribunal, con obligación de sustituir á los Escribanos de Cámara del mismo en sus ausencias y enfermedades.

Id. id. Id. al mismo prorogando por seis meses la licencia que disfruta en la Península para restablecer su salud D. Lorenzo Hernandez de Alba, Alcalde mayor de Santiago de Cuba.

Id. id. Id. al mismo haciendo igual concesión á Don Eduardo Lopez Pelegrin, Alcalde mayor del distrito de Belén de la Habana.

Id. id. Id. al Sr. Ministro de Estado proponiendo para la cruz sencilla de Carlos III á D. Luciano Casamayor por los servicios prestados á la agricultura en la isla.

Id. id. Id. al Fiscal de la Audiencia de la Habana aprobando que D. José María Rodriguez, Promotor fiscal que fué de la Alcaldía mayor de Santo Domingo, se encargue interinamente de la del distrito Sur de Matanzas durante la licencia que disfruta el propietario.

Id. id. Id. al Gobernador superior civil aprobando la licencia anticipada por seis meses á D. Juan Francisco Ramos, Alcalde mayor de Mátua, para restablecer su salud en la Península.

Id. id. Id. al Regente de la Audiencia de la Habana aprobando el nombramiento hecho por la Sala de Gobierno en D. Manuel de Jesús Ileredia, Secretario que fué de la de Santo Domingo, para que en el concepto de agregado preste interinamente sus servicios en la de aquel superior Tribunal.

Id. id. Id. al mismo el de D. Enrique Menendez, Alcalde mayor que fué de Azua, en la isla de Santo Domingo, para servir interinamente el Juzgado de Villacera durante la licencia que disfruta el propietario.

Id. id. Id. confirmando á D. Juan María Eleicegui el título honorífico de impresor de la Administración de Loterías de la isla.

Id. id. Id. prorogando por seis meses la licencia que por igual tiempo disfruta en la Península D. Vicente Gonzalez y Gonzalez, Aduanero del Resguardo.

20 id. Id. significando al Ministerio de Estado para la Gran Cruz de Isabel la Católica á D. Carlos de Leon y Navarrete, Ministro supernumerario del Tribunal de Cuentas.

Id. id. Id. al Fiscal de la Audiencia prorogando por cuatro meses la licencia que para restablecer su salud en la Península disfruta D. Pedro Aberán, Teniente fiscal de aquella Audiencia.

Id. id. Id. al mismo aprobando la disposición adoptada para que D. Félix Marcano, Teniente fiscal que fué de la Audiencia de Santo Domingo, quede agregado á la de aquel Tribunal superior para auxiliar los trabajos de la misma con el carácter de interino.

Id. id. Id. Real decreto nombrando Administrador general de Correos de la isla, vacante por salida á otro destino del que la desempeñaba, á D. Juan de Chinchilla,

Alcalde mayor cesante, comprendido en la regla 4.ª del art. 27 del Real decreto de 15 de Julio de 1863.

21 id. Real orden id. para la plaza de Oficial segundo de la Ordenación de Pagos del Gobierno superior civil, por salida á otro destino de D. Juan Cáceres de Leon, á D. Miguel Diaz y Vida, Interventor de la Administración general de Correos, que disfruta igual haber.

Id. id. Id. para dicha plaza de Interventor de la Administración general de Correos, con arreglo al art. 23 del Real decreto de 15 de Julio de 1863, á D. José María Poggio, Oficial de la clase de terceros de la Dirección de Administración.

Id. id. Id. Contador de la Administración de Rentas de la Habana, vacante por salida á otro destino de D. Antonio Pernia, á D. Juan Cáceres de Leon, Jefe de negociado de tercera clase en la Ordenación de Pagos del Gobierno superior civil.

22 id. Real decreto concediendo los honores de Jefe de Administración á D. José Ferrer de Couto.

Id. id. Real orden disponiendo que se proponga para otra gracia al Secretario del Gobierno superior civil Don José Valls y Puig por no existir vacante en comisión de número de Carlos III.

23 id. Real decreto nombrando para la plaza de Administrador de Loterías, vacante por salida á otro destino de D. Luis de Quesada, á D. Antonio Garcia y Rizo, Visi-tador general de Hacienda que ha sido en la propia isla.

24 id. Real orden disponiendo que D. Lorenzo Fernandez, Contador de Hacienda, se embarque para su destino el día 15 de Octubre próximo.

Id. id. Id. al Regente de la Audiencia autorizando al Licenciado en Jurisprudencia D. Silvestre Alejandro Caballero para ejercer la Abogacía en la isla.

Id. id. Id. al mismo autorizándole para llevar á efecto la traslación á la Promotoría fiscal de Matanzas, solicitada por D. Antonio Mendo de Figueroa, que lo es de Cárdenas, y que antes lo fué en dicho punto, por haber cesado los motivos que lo impedían, si no hubiese inconveniente de otro género.

Id. id. Id. al Gobernador dejando sin efecto el Real decreto de 3 de Enero último, por el que se nombraba Promotor fiscal de la Alcaldía mayor de Manzanillo á Don Cayetano Arredondo, por no haberse presentado á tomar posesión á pesar del tiempo trascurrido.

Puerto-Rico.

1.º id. Real orden al Regente de la Audiencia prorogando por seis meses la licencia que disfruta en la Península D. Luis Genaro Muñoz, Promotor fiscal de la Alcaldía mayor de Mayaguez, en aquella isla.

43 id. Real orden al Gobernador superior civil declarando sin efecto el Real decreto de 13 Abril de 1863, en que fué nombrado el Presbítero D. Fernando Arturo Marín Canónigo de aquella Iglesia catedral.

Id. id. Id. id. nombrando Oficial de la Tesorería de Hacienda á D. Eliseo Istrúriz, Oficial de la Contaduría.

Id. id. Id. id. para este destino á D. Quirico Llaguno, comprendido en el art. 18 del Real decreto de 15 de Junio de 1863.

Id. id. Id. al Sr. Ministro de Estado proponiendo á D. Federico Segundo, Cónsul de España en San Thomas, para una encomienda de Isabel la Católica por sus señalados servicios, de conformidad con lo propuesto por el Gobernador superior civil de la isla.

Id. id. Id. nombrando, con arreglo al art. 23 del Real decreto de 15 de Julio de 1863, á D. Juan Estévez, en la actualidad Oficial segundo Interventor de la Administración principal de Correos de la isla, para la plaza de Oficial primero, Jefe de la sección administrativa de la Dirección de Obras públicas, que resulta vacante por fallecimiento del que la obtenía.

Id. id. Id. id. para esta vacante de Interventor de la Administración principal de Correos á D. Antonio Diaz de Molina, Administrador cesante de la Aduana de Naguabo.

48 id. Id. id. al Regente de la Audiencia prorogando por un mes el término de embarque á D. Diego Miguel Bahamonde, Marqués de Zafra, Presidente de Sala electo de aquella Real Audiencia.

49 id. Real orden al Gobernador superior civil desestimando la reclamación de D. Miguel Tor y Bonilla, Fiscal del Tribunal territorial de Cuentas, en solicitud de abono de haberes durante la licencia que disfrutó en la Península en 1862.

Id. id. Id. al mismo ordenando el abono de los sueldos que pudiesen corresponder á D. Rafael Cabrera como Administrador de la Aduana de Arecibo, que desempeñaba cuando se le confirió la Administración de Rentas de Puerto-Plata, en Santo Domingo, hasta que declarase cesante de este destino por la Superintendencia.

Madrid 22 de Junio de 1865.—Amblard.—Es copia.—Saavedra.

Madrid 22 de Junio de 1865.—Véga de Armijo.  
Declaro hallarme conforme con estas disposiciones para la percepción de los precios de tarifa.  
Madrid 1.º de Julio de 1865.—Bartolomé de Fanés.—Es copia.—Saavedra.

