

BOLETIN



OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE ALBACETE.

Número 104.

Lunes 31 de Agosto de 1857.

8 Cuartos.

Este periódico saldrá los Lunes, Miércoles y Viernes de cada semana. Se admiten suscripciones en esta Redaccion, calle del Rosario núm. 40.

Los Secretarios de los Ayuntamientos son los corresponsales de este periódico. PRECIOS DE SUSCRICION. Un mes 5 rs. en esta Capital, y 7 id. fuera.

SECCION DE LA GACETA.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

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

MINISTERIO DE HACIENDA.

REAL ORDEN.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. la Reina (Q. D. G.) de la consulta elevada por esa Junta á este Ministerio con fecha 19 de Mayo último, haciendo presente la conveniencia de modificar la disposicion 6.ª de la Real orden de 30 de Setiembre del año último, que establece los términos en que los individuos pertenecientes á las Clases pasivas pueden solicitar la traslacion del pago de sus respectivos haberes, ya de una provincia á otra, ya de uno á otro punto de una misma provincia; y en su virtud, teniendo presente que el beneficio que deben alcanzar los individuos de dichas clases con la forma de la disposicion mencionada en el sentido propuesto por esa Junta, se armoniza con los intereses del Tesoro y buen servicio público; S. M., de conformidad con lo informado por las Direcciones generales del Tesoro y Contabilidad, se ha servido modificar la citada disposicion 6.ª de la Real orden de 30 de Setiembre de 1856 en los términos siguientes:

Primero. Las solicitudes para trasladar el percibo de haberes pasivos de una provincia á otra se dirijan á la Junta de Clases pasivas durante los 15 primeros dias de los meses de Abril y de Octubre de cada año, y las que solo tengan por objeto el trasladarle de un punto á otro de la misma provincia se harán á los respectivos Gobernadores dentro de iguales términos.

Segundo. Pasados dichos plazos no se admitirá solicitud alguna de esta clase.

Tercero. Las expresadas Autoridades decretarán las presentadas en tiempo hábil y harán las comunicaciones que procedan con la puntualidad necesaria, á fin de que las referidas traslaciones de pago que se soliciten puedan realizarse precisamente den-

tro de los 15 primeros dias de los meses de Mayo y Noviembre, y no se demore la formacion de las nóminas.

De Real orden lo digo á V. E. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 20 de Agosto de 1857.—Barzanallana.—Sr. Presidente de la Junta de Clases pasivas.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo. Sr.: Vistos el art. 3.º de los adicionales á la ley de 11 de Julio de 1856, y los demas de la misma ley y de la de 14 de Noviembre de 1855 á que hace referencia, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado resolver, de acuerdo con lo informado por la Seccion de Fomento del Consejo Real, que se anuncie desde luego, por el término de 40 dias la subasta de concesion del ferro-carril de Zaragoza á Alsasua, con la subvencion de 550,000 reales por kilómetro concedida á la seccion de Madrid á Valladolid por la ley de 11 de Julio de 1856; y con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 8 del corriente y las prevenciones que la misma contiene; á las adjuntas condiciones particulares y tarifa, y á la ley de 3 de Junio de 1855, condiciones de 15 de Febrero de 1856 y demas disposiciones generales sobre ferro-carriles; debiéndose publicar, segun el art. 12 de la referida ley de 11 de Julio, con 40 dias de anticipacion por lo ménos al señalado para la subasta, la relacion del material que podrá introducir del extranjero la Empresa concesionaria con opcion al abono de los derechos de arancel y demas que marca el art. 20 de la ley general de ferro-carriles; cuya relacion habrá de reformarse en proporcion de la mayor longitud que en su caso se dé á esta linea, y si la Empresa concesionaria adoptare, en virtud de la facultad que se le confiere por Real orden de 8 del actual, un sistema de via distinto del presupuesto en el proyecto aprobado.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 24 de Agosto de 1857.—Moyaño.—Sr. Director general de Obras públicas.

Subasta para la concesion del ferro-carril de Zaragoza á Alsasua.

En virtud de lo prevenido por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el dia 6 de Octubre próximo y la hora de la una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de la concesion de un ferro-carril que partiendo del de Madrid á Zaragoza, á los 15 kilómetros y 280 metros de esta ciudad, vaya por Tafalla, Pamplona é Irurzun á empalmar con el de Madrid á Irun.

La subasta se celebrará con arreglo á lo prescrito en el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 y la instruccion para su cumplimiento de 18 de Marzo del mismo año; debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arregladas exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantia de ella la suma de 1 400,000 rs. vn. en metálico, ó en efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les esté asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no le tuvieren al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior al de la subasta.

Siendo la longitud del camino desde el punto de partida á Irurzun de 187 kilómetros y 66 metros (55 leguas y 11,368 piés), y teniendo asignada una subvencion de 550,000 rs. por kilómetro, la licitacion versará sobre la reduccion del subsidio ofrecido, que asciende á 61.751,780 reales por toda la linea, para la cual únicamente se admitirán proposiciones; en el supuesto de que si se prolongase á consecuencia de los estudios mandados hacer, se aumentará la subvencion en proporcion á la mayor longitud que se la dé.

Si resultaren una ó mas proposiciones iguales á la más ventajosa se procederá, en el acto del remate y únicamente entre sus autores, á nueva licitacion abierta en los términos prescritos en la citada Instruccion de 18 de Marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora de 80,000 rs. vellon, y quedando las demas á voluntad de los licitadores con tal que no baje de 1,000 rs. vn. cada una.

Madrid 24 de Agosto de 1857.—El Director general, Ramón de Echevarria.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de, enterado del anuncio publicado en la Gaceta de, y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos que se exigen para la adjudicacion en pública subasta de la concesion de un ferro-carril que partiendo del de Madrid á Zaragoza á 15 kilómetros y 280 metros de esta ciudad, vaya por Pamplona é Irurzun á empalmar entre este pueblo y Alsasua con la linea de Madrid á Irun en el punto que se designe, se obliga á tomar á su cargo dicha concesion con estricta sujecion á las condiciones y demas prescripciones referidas, dándole el Estado por toda la linea. (aquí la proposicion que se haga; admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado); ó la cantidad que proporcionalmente corresponda en su caso por la mayor longitud que se dé al camino con arreglo al anuncio de la subasta y á la condicion 16 de las particulares de esta concesion.

LEYES Y DISPOSICIONES.

RELATIVAS

á la concesion de este ferro-carril.

Ley de 11 de Julio de 1856 relativa á la concesion de las secciones del ferro-carril del norte de Madrid á Valladolid y de Burgos á Irun.

Art. 3.º de los adicionales á esta ley.

Art. 3.º «Se autoriza al Gobierno para que saque á pública subasta, con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á las condiciones que en este proyecto se fijan para la seccion de Madrid á Valladolid, el camino de hierro, que partiendo de Zaragoza y pasando por Tudela y Pamplona, vaya á empalmar en Alsasua con el del Norte; considerando esta linea como general para todos los efectos de la citada ley.

Si llegase á caducar la concesion hecha por el art. 1.º desde Alsasua á San Sebastian, la empresa que se forme para la construccion del camino de Zaragoza á Alsasua podrá continuarle hasta San Sebastian.

Otros artículos de la misma ley.

Art. 2.º «El Gobierno auxiliará la construccion de esta linea con una subvencion en metálico ó su equivalente en papel del Estado, al precio de cotizacion, de 550,000 rs. por cada kiló-

metro de Madrid á Valladolid, y de 444,000 rs. tambien por cada kilómetro de Búrgos á la frontera.»

Art. 5.º «Los abonos de la subvencion se harán dividiéndola en tres partes iguales por kilómetros; la primera se pagará terminados que sean los movimientos de tierra y obras de fábrica; la segunda cuando se presente el material fijo y móvil, correspondiente á cada kilómetro, y la tercera despues de abierto al tráfico.»

Art. 4.º «La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias por donde pase el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndose en cada una en proporcion de los kilómetros de camino que de la misma atraviése.

Art. 5.º «La concesion de la linea durará 99 años.»

Art. 9.º «Concluidos dichos estudios y aprobados por el Gobierno con las tarifas y condiciones acordadas en el art. 5.º de la ley de 14 de Noviembre de 1855, se anunciará una sola subasta para toda la linea de Madrid á Valladolid, y de Búrgos á la frontera, por el término de 40 dias, admitiéndose proposiciones en pliegos cerrados, los cuales deberán ir acompañados de certificaciones que acrediten hallarse garantizadas con el depósito correspondiente. La subasta versará únicamente sobre la reduccion del subsidio que resulte, sumado el importe total de esta concesion.»

Art. 12.º «El Gobierno formará y publicará, con 40 dias de anticipacion por lo ménos á la época en que haya de verificarse la subasta, la relacion del material que podrá introducir del extranjero la Empresa concesionaria, con opcion al abono de los derechos de aduana, faros, portazgos y barcajes, segun el art. 20 de la ley general de ferro-carriles.»

Art. 13.º «Si antes de dar principio ó término á las obras se declarara legalmente caducada la concesion definitiva que se llegue á hacer, podrá el Gobierno verificar nueva subasta ó llevarlas á cabo por cuenta del Estado, segun lo dispuesto en los artículos 11 y 12 de la citada ley de 14 de Noviembre de 1855.»

Real orden de 8 de Agosto de 1857.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado aprobar, de acuerdo con lo informado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, el proyecto del ferro-carril de Zaragoza á Alsasua hecho por los Ingenieros D. Jacobo Gonzalez Arnao, Don José de Echeverría y D. Angel Clavijo, con las reformas y prevenciones siguientes:

1.º Este ferro-carril arrancará del de Madrid á Zaragoza á los 15 kilómetros y 280 metros de esta ciudad, en las inmediaciones del punto llamado *Las Casetas*, y se dirigirá por la orilla derecha del Ebro, con sujecion á los estudios que, en cumplimiento de la ley de 15 de Julio próximo pasado y Real orden de 18 del mismo, deben hacerse para determinar su enlace con el camino de Bilbao, hasta volver á unirse en la orilla izquierda con el primitivo trazado.

2.º Se practicarán ademas nuevos estudios para reducir en los kilómetros 34, 56 y 57 la pendiente máxima por lo ménos á 0,010, puesto que el proyecto demuestra la posibilidad de hacerlo: para disminuir hasta donde sea asequible la inclinacion de las que existen en el paso de la divisoria de Alaix y en el trayecto del kilómetro 175 al 185; y finalmente, para reducir á una sola las rasantes 62 y 63 con el fin de evitar la rápida pendiente en

que se halla el viaducto sobre el rio Arga.

5.º Al efectuar dichos estudios deberán desecharse las construcciones de madera en los puentes del Ebro y el Arga, y en el del Aragon si fuese necesario pasar este rio, ateniéndose en todos ellos á las observaciones de la Junta consultiva de Caminos Canales y Puertos.

4.º Se aprueban los proyectos de estaciones, casillas de guardas y otras obras de fábrica, solo en el concepto de modelos que sirvan para conocer sus condiciones, costo y sistemas á que han de arreglarse, pudiéndose modificar en virtud de nuevos estudios con autorizacion del Gobierno.

5.º Se suspende la aprobacion del sistema de via para este ferro-carril hasta que la Empresa á quien se adjudique su concesion proponga el que juzgue más conveniente, lo que deberá verificar ántes de dar principio á las obras.

6.º Para evitar que en ningun caso dos lineas, y especialmente si son subvencionadas por el Estado, recorran el mismo trayecto, se ha dignado tambien disponer S. M., que la concesion de este ferro-carril se otorgue con la condicion de que su empalme con el de Madrid á Irun se fijará en su caso por una ley entre Irurzun y Alsasua, si así fuese conveniente, en el punto que de los estudios verificados al efecto resulte mas ventajoso á los intereses públicos; en el supuesto de que la subvencion de la linea de Zaragoza ha de ser proporcional á la longitud que definitivamente se le demarque.

7.º Es por último la voluntad de S. M. que se dicten inmediatamente las órdenes conducentes á la pronta ejecucion de los estudios prescritos y demas necesario para completar la reforma de este proyecto, consiguiendo á las disposiciones nuevamente adoptadas; y se manifieste á los Ingenieros Gonzalez Arnao, Echeverría y Clavijo, que ha visto con agrado la inteligencia y celo con que han procedido en su formacion, debiendo esa Direccion general proponer las recompensas á que en su concepto se hayan hecho acreedores.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 8 de Agosto de 1857.—Moyano.—Sr. Director general de Obras públicas.

Pliego de condiciones particulares para la concesion de ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Zaragoza vaya á enlazarse con el de Madrid á Irun.

Artículo 1.º La Empresa se obliga á ejecutar por su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Zaragoza, vaya por Pamplona á enlazarse con el de Madrid á Irun.

Art. 2.º Este camino arrancará á los 15 kilómetros 280 metros de Zaragoza en las inmediaciones del punto llamado *Las Casetas*, y se dirigirá por la orilla derecha del Ebro pasando por Alagon, Alcalá, Luceni, Boquiñeni, Gallur, Mallen, Cortes, Fontellas y Tudela; desde esta ciudad á la de Tafalla seguirá el trazado que se adopte en vista de los estudios mandados hacer por Real orden de 8 del corriente: desde Tafalla se dirigirá por El Pueyo, Garinoain, Berasoain, Mendivil, Muruarte-derreta, Tiebas, Otano, Cordovilla y Pamplona, siguiendo luego por Berrioizal, Oronsospe, Ainsosain, Berriosuso, Otaiza, Zaraza, Erice y Erros á Irurzun; desde donde se prolongará en su caso hasta el punto que

entre este pueblo y Alsasua se fije para el empalme con la línea de Madrid á Irun.

Art. 3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 8 del corriente mes y á las variaciones que se adopten en virtud de lo en ella prevenido. Dicho proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobacion del Gobierno, excepto en los puntos expresados en el art. 3.º de los adicionales á la ley de 11 de Julio de 1856 y en el que se fije definitivamente para el empalme de esta linea con la de Madrid á Irun.

Art. 4.º En el término de 15 dias, á contar desde la adjudicacion, deberá completar la Empresa, sobre el depósito que tenga consignado en garantia para la subasta, la suma de 7,000,000 de reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no lo tuvieren, al de su cotizacion en la Bolsa el dia anterior al en que se verifique el depósito.

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

Art. 6.º El camino se dividirá en cuatro secciones, á saber:

1.º Desde el punto de partida á Tudela.

2.º De Tudela á Tafalla.

3.º De Tafalla á Pamplona.

Y 4.º De Pamplona y Irurzun, ó al punto que se fije para el empalme con el ferro-carril de Madrid á Irun.

Art. 7.º La explanacion y obras de fábrica del camino se construirán desde luego, con arreglo al proyecto aprobado, para dos vias; pero podrá efectuarse la explotacion con una sola via interin las necesidades del tráfico no exijan la segunda.

Art. 8.º Los perfiles de la explanacion y obras de fábrica serán los fijados por Reales órdenes de 20 de Febrero y 1.º de Marzo de 1854.

Art. 9.º Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuacion, y de las clases que se indican, á saber: dos de primer orden en Tudela y Pamplona; una de segundo en Tafalla, y 15 de tercero en Pinseque, Alagon, Alcalá y Pedrola, Luceni y Boquiñeni, Gallur, Mallen y Cortes, Ribaforada, Mendivil, Muruarte-derreta, Guerindiaín, Noain, Otaiza é Irurzun. En la seccion de Tudela á Tafalla, y en la prolongacion que en su caso se dé á la linea desde Irurzun, se fijarán las estaciones con arreglo á los estudios mandados hacer. Cuando la Empresa quiera establecer más estaciones, no podrá verificarlo sin autorizacion del Gobierno; pero este podrá obligar á la Empresa á situar otras donde lo tenga por conveniente.

Art. 10. El material móvil se fija como minimun para toda la linea desde el punto de arranque á Irurzun en

- 55 locomotoras con sus tenders.
- 55 coches de primera clase.
- 60 idem de segunda.
- 114 idem de tercera.
- 228 wagones cubiertos.
- 140 idem descubiertos.
- 10 trucks.

Si llegara el caso de que al fijar el punto de empalme de esta linea con la de Madrid á Irun, se aumentase la longitud de la primera, se aumentará tambien en la misma proporcion el material móvil que á ella se destine.

Art. 11. Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

Art. 12. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán

suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; unos y otros estarán cerrados con cristales: los de tercera clase llevarán cortinas. La Empresa podrá emplear coches que lleven en departamento separado más de una clase de viajeros. Podrá tambien emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinara el Gobierno á propuesta suya; pero en ningun caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

Art. 13. La Empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesion, un telégrafo eléctrico completo, con dos hilos para uso del Gobierno, sin perjuicio de los que coloque ademas para el servicio especial de la linea.

Art. 14. La Empresa deberá tener en cada uno de los seis años fijados para la construccion del ferro-carril obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino, cuando ménos por el importe y en las proporciones siguientes: el primer año del 5 por 100 del presupuesto total de la linea; el segundo del 10 por 100 id.; el tercero del 15 por 100; el cuarto del 20 por 100; el quinto del 25 por 100; y finalmente el sexto del 25 por 100 restante.

Art. 15. La Empresa deberá tener concluido el trozo de camino desde Tudela hasta el empalme con el de Bilbao, al mismo tiempo que la de este último termine la seccion de su linea que arranque de dicho empalme; sopena de caducidad, con arreglo al art. 22 de la ley general de ferro-carriles.

Art. 16. Asignada por la ley de 11 de Julio de 1856 á este ferro-carril la subvencion de 350,000 rs. por kilómetro, que por los 187 kilómetros y 66 metros que recorre desde el punto de arranque hasta Irurzun suman reales 61,751,780, el Gobierno auxiliará á la Empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en Deuda del Estado en que resulte adjudicada la concesion en subasta pública; y si á consecuencia de los estudios mandados hacer por Real orden de 8 del corriente, y de los practicados para fijar el empalme con el ferro-carril de Madrid á Irun, se prolongase el de Zaragoza á Alsasua, la subvencion se aumentará en proporcion de la mayor longitud que se dé á esta última linea.

Art. 17. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias por donde pase el ferro-carril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella; distribuyéndole en cada una en proporcion de los kilómetros de camino en ella comprendidos.

Art. 18. Para el abono de la subvencion se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la linea, y fijada así la correspondiente por kilómetro, se dividirá esta á su vez en tres partes partes iguales: entregando la primera á la Empresa al tener concluida la explanacion y obras de fábrica de cada kilómetro; la segunda al presentar en el mismo el material fijo y móvil correspondiente, y la tercera inmediatamente despues de abierto á la explotacion.

Art. 19. No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobernador de la provincia, en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros inspectores del Gobierno, en que se declare

que puede empezarse la explotación.
 Art. 20. 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 reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

Art. 21. Cada convoy de viajeros tendrá el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el art. 12 de estas condiciones, para conducir todas las personas que concurrirán á tomarlos.

Art. 22. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno, á propuesta de la Empresa, así como la duración de los viajes.

Art. 23. La concesión de este ferrocarril se otorgará por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujeción á la ley general de 5 de Junio de 1855, á las condiciones para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856, y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

Art. 24. La Empresa se sujetará considerando como máximos los precios, á la tarifa adjunta. De cinco en cinco años, con arreglo á la ley general de ferrocarriles, podrá ser reformada esta tarifa por el Gobierno si el camino produjese más del 15 por 100 del capital invertido por la Empresa.

Art. 25. En los 10 años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase completamente esta obligación.

Art. 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 expropiación del camino con arreglo al artículo 51 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

Art. 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 hecha á la Empresa, con tal que se deposite en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

Art. 28. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspección del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferrocarril, la Empresa depositará anualmente á disposición del Gobierno, y donde este designe, una cantidad que no podrá exceder de 80,000 rs.

Art. 29. No solo quedará la Empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferrocarriles de 5 de Junio 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, 24 de Agosto de 1857.—
 Aprobado por S. M.—Moyano.—Es copia.—Ramon de Echevarria.

TARIFA para el ferrocarril de Zaragoza á Alsasua, prescrita por los artículos 5.º de la ley de 14 de Noviembre de 1855 y 9.º de la de 11 de Julio de 1856, á que se refiere el 5.º de los adicionales á esta última.

		PRECIOS.		
Por cabeza y kilómetro.		De peaje.	De transporte.	Total.
VIAJEROS.		Rs. Cént.	Rs. Cént.	Rs. Cént.
Carruajes de primera clase.		0 28	0 12	0 40
Idem de segunda.		0 20	0 10	0 30
Idem de tercera.		0 12	0 06	0 18
GANADOS.				
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
Por tonelada y kilómetro.				
PESCADOS.				
Ostras y pescado fresco, con la velocidad de los viajeros.		1 15	0 75	1 90
MERCADERÍAS.				
Primera clase.—Fundición moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodones, lanas, madera de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.		0 40	0 25	0 65
Segunda clase.—Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, carbon de piedra, leña, tablas, madera de carpintería, mármol en bruto, sillaría, betunes, fundición en bruto, hierro en barras ó palasto y plomo en galapagos.		0 30	0 25	0 55
Tercera clase.—Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos.		0 25	0 25	0 50

OBJETOS DIVERSOS.

Wagon, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pase vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy 0 35 0 30 0 65

Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviese vacío. Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías, no produzcan un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

Por pieza y kilómetro.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior. Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en, 0 70 0 50 1 20

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.

Disposiciones 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 remesen, sean transportadas con la velocidad de los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa.

Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.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 á 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.

Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte, y deberán anunciarse al público por lo menos con 15 días de anticipación.

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 derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

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

Segundo. A toda masa indivisible que pese más de 5,000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad más por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5,000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 3,000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de esas masas indivisibles ó carruajes, tendrá la obligación de consentir-

lo también durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.ª Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. A todos los objetos que, no estando especificados 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 plaqué de oro ó de plata, al mercurio y á la platina, y 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, 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 de 50 kilogramos, el precio de una bala será 0,30 rs. por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 rs. cualquiera que sea la distancia corrida.

9.ª 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 cualquiera especie serán transportados en el orden de su número de registros.

10. En el precio de transporte se considerarán incluidos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro.

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 éstas 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 algún convenio para la comisión y transporte de que se halla anteriormente como uno ó muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

15. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio, ó para volver á sus hogares después de licenciados, no pagarán por

si y sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa pondrá inmediatamente á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del camino.

Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuitamente en los carruajes de la Empresa; igualmente que los empleados del telegrafo, en caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial.

Madrid, 3 de Agosto de 1857.—Aprobado por S. M.—Moyano.—Es copia.—Ramon de Echevarria.

SECCION DE LA PROVINCIA.

GOBIERNO CIVIL.

Circular núm. 205.

El Ilmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de la Gobernacion con fecha 22 del actual me comunicó la Real orden siguiente.

«Por el Ministerio de la Guerra se trasladó á este de la Gobernacion en 31 de Julio último, la Real orden siguiente que con la misma fecha fué comunicada por aquel Ministerio á los Directores é Inspectores generales de las armas.

—La Reina (Q. D. G.) con arreglo á lo dispuesto en el artículo octavo del Real decreto de dos de Julio de mil ochocientos cincuenta y uno, se ha dignado resolver. Primero. Que por los Directores é Inspectores de las diferentes armas del ejército, se den las órdenes convenientes para que los cuerpos de las suyas respectivas procedan al enganche y admision del mayor número posible de voluntarios de la clase de licenciados del ejército ó de la de paisanos que reunan las condiciones que el mismo prefija, así como al reenganche de los que hallándose sirviendo en la actualidad como cabos, soldados, cornetas y tambores deseen continuar prestando su servicio en las filas con opcion unos y otros á los premios pecuniarios y demas beneficios que les concede el expresado Real decreto: Segundo. Que el tiempo de enganche ha de ser por ocho años para los primeros, y por cuatro, seis ú ocho para los segundos. Tercero. Que la cuota de doscientos reales que con sujecion á lo que previenen el párrafo tercero del artículo diez y ocho y el artículo veinte y cuatro deben percibir como anticipo al alistarse, tanto los individuos que se reenganchen como los voluntarios, sea en lo sucesivo de trescientos veinte reales vellon. Cuarto. Que esta cuota se entregue á los individuos que se

alisten en el término de ocho dias contados desde aquel en que el voluntario se filie. Quinto. Que si no se presentasen á pesar de estas ventajas bastante número de voluntarios con las condiciones necesarias para cubrir las bajas hasta el completo de la fuerza que está señalada á cada arma, podrá aumentarse el premio pecuniario, ofreciendo por el tiempo de ocho años en la de infanteria hasta siete ú ocho mil reales vellon, y en la de caballeria, artilleria é ingenieros hasta ocho y nueve mil, si fuese necesario. Sexto y último. Que en este caso se aumente tambien la parte de premio que al fin de cada trimestre devenguen los individuos enganchados, en la proporcion que corresponda. Los Directores é Inspectores de las armas procurarán que los cuerpos se dediquen sin pérdida de tiempo á la recluta, segun lo anteriormente dispuesto, confiando S. M. en que V. E. con el celo que le distingue prestará toda su atencion á asunto de tanto interés, á fin de que esta medida dé los resultados que son de desear.—Lo que traslado á V. S. de Real orden comunicada por el Sr. Ministro de la Gobernacion á fin de que empleando los medios que están al alcance de su autoridad y escitando el celo de los Ayuntamientos de esa provincia se promueva con toda eficacia el reenganche de los licenciados del ejército que quieran volver á las filas.»

Lo que he dispuesto se inserte en este periodico oficial para conocimiento del público y á fin de que los Ayuntamientos de esta provincia desplieguen el mayor celo y actividad en el encargo que por dicha Real orden se les comete. Albacete 26 de Agosto de 1857.—Francisco Navarro.

Otra núm. 206.

No habiendo sido suficientes las repetidas circulares insertas en el Boletín oficial de esta provincia, para que los Sres. Alcaldes de los pueblos de la misma, que á continuacion se expresan, remitiesen á este Gobierno los presupuestos municipales que han de regir en el año próximo de 1858, pudiera exigirles desde luego la multa de cien reales, en que se hallan incursos segun mi circular de 8 del mes de Junio último inserta en el número 69 del periódico citado.

Siguiendo, sin embargo, los impulsos de mi carácter opuesto naturalmente á medidas de rigor, he resuelto concederles como último é improrogable para llenar este servicio el término de quince dias contados desde la publicacion del presente recuerdo en el Boletín de la provincia, en la inteligencia de que, transcurrido el plazo prefijado, les exigiré sin nuevo aviso la multa referida por medio de un planton que comisionaré al efecto con la dieta de 16 rs., que deberán abonarle dichos señores Alcaldes por mitad con los Secretarios de los Ayuntamientos respectivos, mientras no hagan efectiva aquella y entreguen el presupuesto mencionado. Albacete 31 de Agosto de 1857.—Francisco Navarro.

Nota de los pueblos que no han remitido el presupuesto para 1858.

Balsa.
Casas de Vés.
Carcelen.
Casas-Ibañez.
Chinchilla.
Hellin.
Lietor.
Montealegre.
Pozolorente.
Valdeganga.
Villarrobledo.
Tobarra.

ESCUELA NORMAL ELEMENTAL DE MURCIA.

Desde el dia 15 hasta el 30 del próximo Setiembre, estará abierta la matricula en este Seminario para el año académico de 1857 á 1858, el cual principiará en 1.º de Octubre, con arreglo á lo prevenido en el artículo 48 del reglamento vigente de las escuelas normales.

Los alumnos que para estudiar el citado curso se admitan, serán de tres clases:

- 1.º Aspirantes á maestros de instruccion primaria.
- 2.º Alumnos libres, ó los que sin dedicarse al magisterio, deseen adquirir el todo ó parte de los conocimientos que en este Establecimiento se suministran.
- 3.º Los maestros ya establecidos que quieran asistir á esta escuela para perfeccionar sus conocimientos.

ASPIRANTES Á MAESTROS.

Artículos 28, 29 y 30 de dicho Reglamento.

Artículo 28. Todo alumno de la clase de aspirantes á maestros en las escuelas normales, pagará ochenta rs. por derechos de matricula al año: la mitad al tiempo de inscribirse en ella, y la otra mitad ántes de acabarse el curso, sin cuyo requisito no será admitido á examen.

Artículo 29. Estos alumnos para ingresar en la escuela, deberán presentar los documentos siguientes:

- 1.º Su fé de bautismo legalizada, por la que acrediten que no bajan de 17 años ni pasan de 25 de edad.
- 2.º Un atestado de buena conducta firmado por el alcalde y el cura párroco de su domicilio.
- 3.º Certificacion de un facultativo, por la que conste que el aspirante no padece enfermedad alguna contagiosa. Tampoco se admitirá á los que tengan defectos corporales que los inhabiliten para egercer el magisterio.
- 4.º Autorizacion por escrito del padre, tutor ó encargado para seguir la carrera.
- 5.º Siempre que el padre, tutor ó encargado del aspirante no resida en el pueblo donde se halle establecida la escuela normal, habrá de abonarle un vecino con

casa abierta, con quien se entenderá el Director, en todo cuanto concierna al mismo alumno.

Artículo 30. A la admision deberá igualmente preceder un examen sobre las materias que abraza la instruccion primaria elemental completa y no se recibirá al aspirante sin que pruebe hallarse suficientemente instruido para poder seguir con fruto las lecciones de la escuela.

ALUMNOS LIBRES.

Artículos 41 y 42 del mismo.

Artículo 41. Los alumnos libres se matricularán para aquellas asignaturas á que gusten asistir. Se admitirán desde catorce años hasta treinta, y no estarán sujetos á mas requisitos que á la exhibicion de su fé de bautismo, y á la presentacion por su padre ó tutor.

Artículo 42. Estos alumnos pagarán en el acto de matricularse veinte reales por cada una de las clases á que intenten asistir.

MAESTROS ALUMNOS.

Artículos 46 y 47.

Artículo 46. Los maestros alumnos serán admitidos gratuitamente, acreditando hallarse establecidos con escuela, en la provincia. Los maestros no establecidos pagarán por la asistencia á la escuela normal, la mitad de la matricula, haciéndolo al tiempo de inscribirse.

Artículo 47. Los Ayuntamientos concederán su permiso á los maestros que quieran asistir á la escuela normal, siempre que dejen en la suya, un sustituto con título.

Murcia 22 de Agosto de 1857. El Director del Establecimiento, Facundo Jimeno.—Antonio Juan, Secretario.

D. Juan Tobarra, Alcalde constitucional de esta villa de la Gineta y Presidente de su Ayuntamiento:

Hago saber á todos los Terratenientes de el término Municipal de la misma, que en el término de 15 dias, contados desde la insercion de este anuncio en el Boletín oficial de la Provincia, presenten en esta Secretaria las relaciones de los bienes que posean sujetos á la Contribucion de Inmuebles, Cultivo y Ganaderia; en la inteligencia que de así no hacerlo, se formarán de oficio, bajo la responsabilidad que les impone la Instruccion vigente, que así lo tiene acordado el Ayuntamiento que presido, para dar principio á los trabajos estadísticos, que han de servir de base para el repartimiento del próximo año viniente. Y para que nadie alegue ignorancia, se manda publicar el presente en la Gineta á 24 de Agosto de 1857.—E. P. D. A., Juan Tobarra.—P. A. D. A., Ramon Navarro.

IMPRESA DE LA UNION,