

RELACION del material que podrá importarse del extranjero para la seccion tercera del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Ponferrada y San Martin de Quiroga, con opcion a la exencion de derechos que previene el art. 20, párrafo quinto de la ley general de Ferro-carriles

Número.	EFFECTOS.	Peso total. Toneladas.	Valor de la unidad. Rs. vn.	TOTAL. Reales vellon.
Material para replanteos, estudios, &c.				
5	Teodolitos con sus tripodes.	3.000	3.000	45.000
8	Niveles de aire con id.	3.000	2.000	24.000
4	Sestantes.	500	500	2.000
4	Eclimetros.	4.200	4.200	4.500
80	Cintas.	100	8.000	8.000
50	Cadenas.	80	4.000	4.000
2	Panógrafos.	4.500	3.000	3.000
6	Transportadores.	300	3.000	3.000
4	Miras.	300	12.000	12.000
8	Estuches de dibujo.	500	4.900	4.900
10	Docenas lapiceros.	20	2.000	2.000
200	Porta-plumas.	10	1.000	1.000
100	Cajas de plumas.	10	1.000	1.000
50	Corta-plumas y raspadores.	15	750	750
40	Barras de tinta de china.	40	500	500
40	Tacillas.	3	120	120
10	Gomas para borrar lápiz y tinta.	100	1.000	1.000
10	Reglas metálicas.	1	500	500
200	Cajas de colores.	200	2.000	2.000
100	Rollos de papel cuadrículado.	50	1.000	1.000
100	Idem de dibujo.	300	30.000	30.000
200	Idem de papel tela.	300	60.000	60.000
50	Resmas de id. de escribir de varias clases.	100	5.000	5.000
20	Juegos de escuadras y plantillas de curvas.	100	2.000	2.000
400	Libros rayados para el campo, oficina &c.	40	4.000	4.000
				229.870
Material auxiliar para las construcciones.				
4.000	Zapapicos.	22	88.000	88.000
5.000	Azadones.	22	110.000	110.000
5.000	Palas.	24	120.000	120.000
20.000	Fraguas portátiles con sus útiles.	1.000	20.000	20.000
80	Ayunques.	400	8.000	8.000
4.000	Carretillas y ruedas para id.	1	40.000	40.000
2.000	Toneladas de carriles para via provisional con sus cajinetes, clavazon &c.	50	100.000	100.000
200	Wagones para transporte de tierras con todos sus accesorios.	400	800	320.000
50	Grasa para id.	30	6.000	180.000
50	Pares de ruedas de repuesto para los mismos con sus ejes.	1.000	50.000	50.000
4	Aparatos de sonido.	2.000	8.000	8.000
40	Bombas para agotamiento.	7.000	280.000	280.000
10	Martinetes para clavar pilotes con sus tornos, máquinas &c.	6.000	60.000	60.000
6	Máquinas de vapor locomovibles.	4.000	24.000	24.000
6	Grúas.	40.000	240.000	240.000
30	Tornos con juegos de trócolas.	3.000	90.000	90.000
30	Gatos de hierro de doble movimiento.	4.000	30.000	30.000
30	Idem de movimiento sencillo.	600	18.000	18.000
4	Básculas para pesar carros.	10.000	40.000	40.000
150	Toneladas de hierro forjado en barras de diferentes clases y dimensiones.	150	1.000	4.500
150	Toneladas de hierro fundido en lingotes para diversos usos.	150	600	90.000
25	Toneladas de acero para composicion de herramientas.	25	2.500	62.500
30	Toneladas de plomo.	30	2.000	60.000
30	Toneladas de clavazon y tornillaje de diferentes tamaños.	30	1.400	42.000
1.500	Útiles y herramientas diversas.	1.500	80.000	80.000
1.500	Toneladas de carbon de piedra.	1.500	160	240.000
1.500	Idem de coke.	1.500	200	300.000
				3.450.500
Material para puentes, estaciones y casillas.				
45	Tramos de palastro para puentes con todos sus accesorios.	2.963.000		2.963.000
6.500	Metros cuadrados de armadura de palastro y ondulado y galvanizado para cubiertas de edificios con columnas, claraboyas y todos sus accesorios.	600.000		600.000
500	Metros lineales de canal de plomo para las aguas.	33	46.500	46.500
200	Idem de tubos para bajadas.	25	5.000	5.000
16	Relojes de diferentes clases para las estaciones.	7.000	7.000	7.000
64	Relojes para las casas de guarda.	200	12.200	12.200
41	Básculas para pesar equipajes.	1.000	11.000	11.000
104	Lámparas para los guardas.	50	5.200	5.200
104	Lámparas, quinqués &c. para las estaciones y talleres.	16.000		16.000
104	Juegos de armamentos, carteras &c.	300	31.200	31.200
				3.667.100
Material para la via y talleres.				
116.500	Traviesas.	15	1.747.500	1.747.500
6.275	Toneladas de barras-carriles de 36 kilogramos por metro lineal con el 2 por 100 por roturas &c.	6.275	960	6.024.000
155,5	Toneladas de placas para las juntas de los carriles (5 kilogramos par) con el 3 por 100 por roturas &c.	155,5	4.500	333.250
63	Toneladas de tornillos con sus correspondientes tuercas para la union de las placas de junta con los carriles (50 kilogramos uno) con el 3 por 100 por roturas &c.	63	4.800	302.400
81,5	Toneladas de planchas para apoyo de las juntas de los carriles sobre las traviesas (2,60 kilogramos una) con el 3 por 100 por roturas &c.	81,5	1.850	150.775
293,5	Toneladas de clavos ó perchas arponadas para fijar los carriles ó las traviesas (0,65 kilogramos uno) con el 3 por 100 por roturas &c.	293,5	2.770	812.995
32	Cambios de via y cruzamientos.	4.000	128.000	128.000
4	Plataformas para máquinas.	20.000	80.000	80.000
8	Plataformas para carruajes.	14.000	112.000	112.000
4	Báscula para id.	10.000	10.000	10.000
4	Grúa hidráulica.	4.000	4.000	4.000
4	Juego completo de bombas con tubos, cedillos &c.	16.000	16.000	16.000
4	Idem sencillos de bombas para los depósitos.	4.000	16.000	16.000
2	Depósitos de hierro para agua.	15.000	30.000	30.000
2	Máquinas para enderezar carriles.	2.000	4.000	4.000
2	Idem para cortar.	1.000	2.000	2.000
2	Máquinas de vapor para talleres, herramientas y máquinas de todas clases.	150.000		150.000
12	Máquinas para hacer billetes.	20.000	20.000	20.000
12	Armarios de billetes para las estaciones.	1.000	12.000	12.000
12	Máquinas para señalar el día y tren.	8.000	8.000	8.000
1.000	Metros de hierro fundido y forjado.	40	40.000	40.000
28	Juegos de señales.	4.500	126.000	126.000
				10.026.920
Material móvil.				
6	Locomotoras para viajeros.	320.000	1.920.000	1.920.000
7	Idem para mercancías.	360.000	2.520.000	2.520.000
7	Coches de primera clase.	40.000	280.000	280.000
16	Idem de segunda.	38.000	448.000	448.000
35	Mistos de primera y segunda.	35.000	350.000	350.000
7	Coches de tercera.	22.000	770.000	770.000
7	Mistos de segunda y tercera.	26.000	182.000	182.000
42	Wagones cubiertos para mercancías y equipajes.	14.000	468.000	468.000
77	Idem descubiertos para mercancías.	9.000	693.000	693.000
7	Wagones-cuadras.	11.000	77.000	77.000
7	Truks.	7.000	49.000	49.000
14	Frenos con casillas.	4.000	56.000	56.000
14	Idem sin casillas.	3.000	42.000	42.000
				222.000
				7.931.000
				1.586.200
				9.517.200
Telegrafo eléctrico.				
Aparatos, slambres &c. para uno de tres hilos.				277.940
RESUMEN.				Rs. vn.
Material para replanteos, estudios &c.				229.870
Material auxiliar para las construcciones.				3.450.500
Material para puentes, estaciones y casillas.				3.667.100
Material para la via y talleres.				10.026.920
Material móvil.				9.517.200
Telegrafo eléctrico.				277.940
TOTAL RS. VN.				27.169.530

Subasta para la concesion de la quinta seccion del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Lugo y la Coruña.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el día 3 de Febrero de 1859 y la hora de las dos 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 la quinta seccion del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Lugo y la Coruña, cuya longitud es de 109 kilómetros, 192 metros.

La subasta se celebrará con sujecion a lo prescrito en el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 y la instruccion de 18 de Marzo del mismo año; debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantia de ella la suma de 1.039.532 rs. vn. en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les esté asignado por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieran, al de su cotizacion en la Bolsa el día anterior al de la subasta.

Siendo la longitud de esta seccion de 109 kilómetros, 192 metros, y teniendo asignada una subvencion de 360.000 rs. por kilómetro, la licitacion versará sólo sobre la reduccion del metro ofrecido, para la cual tendrán 39.309.120 rs. por la seccion entera, para la cual únicamente se admitirán proposiciones, y no para ninguna parte ó porcion de ella.

Si resultaren una ó más proposiciones iguales a la más ventajosa, se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, a nueva licitacion abierta en los términos prescritos en la instruccion citada de 18 de Marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 10.000 rs., y los demás a voluntad de los licitadores, con tal que no bajen de 1.000 rs. cada paria.

Madrid 3 de Noviembre de 1858.—El Director general, José Francisco de Uria.

Modelo de proposicion.
D. N. N., vecino de..... entiendo del anuncio publicado en la Gaceta de..... y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos necesarios para la adjudicacion en pública subasta de la seccion quinta del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Lugo y la Coruña, cuyo trayecto es de 109 kilómetros, 192 metros, y la subvencion ofrecida de 39.309.120 rs., se obliga a tomar a su cargo dicha concesion con estricta sujecion a las condiciones y demas prescripciones referidas, dándole el Estado, como subsidio por toda la seccion, la cantidad de..... (Aquí la proposicion que se haga, admitiendo ó renunciando a ella, y llamando el tipo de la subvencion fijado en este anuncio.)

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA CONCESION DE ESTA SECCION.

Real orden de 27 de Marzo de 1858.
Ilmo. Sr.: Concurriendo S. M. la Reina (Q. D. G.) con el dictamen emitido por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto de ferro-carril de San Isidro de Dueñas a la Coruña, presentado por D. Juan Martínez Picavia, se ha dignado aprobarlo en todas sus partes y disponer que en atencion á que el ferro-carril ya concedido de San Isidro de Dueñas á Alar sigue la misma direccion que el de San Isidro y Palencia, arrancando de esta ciudad el de Galicia desde el punto que se fije, denominándose en consecuencia **Ferro-carril de Palencia a la Coruña**, y haciéndose en el presupuesto general la reduccion de la parte de él correspondiente al trozo de San Isidro á Palencia, excepto en lo relativo al material móvil, que será el calculado. Asimismo se ha dignado resolver S. M. se manifieste al interesado ó Ingenieros autor del proyecto, que el trabajo ejecutado es de los más completos y dignos de la honrosa calificacion que mereció de la Junta consultiva.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 27 de Marzo de 1858.—Guedalindo.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ley de 24 de Abril de 1858.
Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:
Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujecion á la ley general de Ferro-carriles, la línea de primer orden que, empalmando en Palencia con la de San Isidro de Dueñas á Alar, pase por Leon, éntre en Galicia por el Puente de Domingo Florez, y en Montefrío á donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en el punto de la Coruña y de Vigo.
Se considerará como parte de esta línea la que arrancando de ella vaya á terminarse en el punto de Asturias, cuya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que partiendo de Melina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesion de este ferro-carril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotacion por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa máxima que se acompañe, y con sujecion á lo prescrito en el art. 35 de la ley general de Ferro-carriles.
Art. 3.º La parte de la línea comprendida entre Palencia y la Coruña, se dividirá en las secciones siguientes:
1.º De Palencia á la Coruña.
2.º De Leon á Ponferrada.
3.º De Ponferrada á Quiroga.
4.º De Quiroga á Lugo.
5.º De Lugo á la Coruña.
Art. 4.º Se procederá desde luego á publicar la subasta del camino para la adjudicacion de las secciones primera, segunda, tercera y quinta de los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando, concluidos los de la línea de Vigo, se saquen á subasta sus secciones.
Art. 5.º El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que en el término de un año se forme el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcacion y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicacion de la línea, con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de Ferro-carriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan más convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las líneas de Asturias y Zamora, cuyos estudios han de quedar terminados en la misma época.
Art. 6.º El Estado auxiliará la construccion de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvencion directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:
Primera seccion... 180.000 rs. por kilómetro.
Segunda seccion... 357.000.
Tercera seccion... 401.000.
Cuarta seccion... 410.000.
Quinta seccion... 360.000.

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvencion con que el Estado deba tambien auxiliar la construccion de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotacion y el interes de los capitales invertidos, que deberá ser igual al que sirvió de base para determinar la subvencion asignada en el artículo anterior á cada una de las secciones en la línea de la Coruña.
Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme á lo dispuesto en la ley general de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 sobre contratacion de servicios públicos, y girarán sobre rebaja en el importe de la subvencion total designada para cada una de las secciones.
Art. 9.º Para el abono de la subvencion se dividirá cada seccion en el número de trozos que aparezcan convenientes; y hecho esto, se distribuirá en tres partes iguales: la primera se abonará terminada la explotacion de cada trozo; la segunda despues de sentada la via, y la tercera al entregarse al tráfico.
Art. 10. La subvencion total será satisfecha directamente por el Estado, á quien reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviese. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio en su presupuesto anual, lo que corresponda por la cantidad que el Gobierno le ha tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopte.

Art. 11. Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporcion de la subvencion que haya de abonarse por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.
Art. 12. Para cubrir la cuota que corresponda á cada provincia, las Diputaciones provinciales harán el repartimiento entre los pueblos más directamente interesados, en proporcion de su riqueza, por los cupos de las mismas contribuciones.
Art. 13. El Gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesion, estableciendo los plazos en que deba terminarse la construccion de cada una de las secciones y el progreso sucesivo que las obras han de tener cada año.
Por tanto, mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Oficiales y demas Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.
Dado en el Real Sitio de Aranjuez á veintidós de Abril

de mil ochocientos cincuenta y ocho.—YO LA REINA.—Refrendado.—El Ministro de Fomento, Joaquin Ignacio Menos.

Pliego de condiciones particulares para la concesion de la quinta seccion del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Lugo y la Coruña.

1.º La Empresa se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril que partiendo de Lugo vaya á la Coruña.
2.º Este camino arrancará de Lugo y se dirigirá por Santillán, Canal, Baamonde, Parga, Guiteriz, Portobello, Muniferal, Fontelo, San Pedro de Oza, Montellos, Cecebre y Celva á la Coruña.

3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 27 de Marzo de 1858. Este proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobacion del Gobierno.
4.º En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicacion, deberá completar la Empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantia de la subasta, la suma de reales 5.147.258,30 en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que les esté asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieran, al de su cotizacion en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

5.º La Empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicacion de la subasta, á los que han costeado los estudios y proyecto del ferro-carril de Palencia á la Coruña, la cantidad de 529.038 rs. á que ascienden el importe de la tasacion pericial de la parte del proyecto correspondiente á la seccion de Lugo á la Coruña y el del 20 por 100 de esta tasacion, con arreglo al art. 10 de la ley general de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y Reales órdenes de 31 de Marzo de 1854, 6 de Julio y 3 de Noviembre de 1858.
6.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 cuatro años, contados desde la misma fecha.

7.º En cada uno de los cuatro años fijados para la construccion de esta seccion deberá la Empresa tener obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino, cuando menos por el importe y en las proporciones siguientes:
En el primero, del 10 por 100 del presupuesto total; en el segundo, del 20; en el tercero, del 30, y en el cuarto, del 40 restante.

8.º La explotacion y obras de fábrica se construirán para una sola via con sus apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explotacion y obras de fábrica serán los fijados en dicho proyecto.
9.º Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuacion y de las clases que se indican, á saber:

- Una de primer orden en la Coruña, una de segundo en Lugo, seis de tercero en Baamonde, Guiteriz, Fontelo, San Pedro de Oza, Montellos y Celva, y seis de cuarto en Santillán, Carral, Parga, Portobello, Muniferal y Cecebre.
- La Empresa no podrá establecer más estaciones ó variar la situacion de las expresadas sin autorizacion del Gobierno; pero éste podrá obligarla á situarlas donde lo tenga por conveniente, ó aumentar su número.
- El material móvil se fija como minimo para toda la seccion en:
 - 8 Locomotoras para viajeros.
 - 10 Idem para mercancías.
 - 10 Coches de primera clase.
 - 22 Idem de segunda.
 - 10 Idem mistos de primera y segunda.
 - 50 Idem de tercera.
 - 10 Idem mistos de segunda y tercera.
 - 60 Wagones cubiertos para mercancías y equipajes.
 - 110 Idem descubiertos para mercancías.
 - 10 Wagones-cuadras.
 - 2 Truks.
 - 20 Frenos con casillas.
 - 20 Idem sin casillas.
- Material de repuesto de locomotoras y carruajes.
- 11. Las máquinas locomotoras estarán construídas con arreglo á los mejores modelos.
- 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 carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.
- 13. La Empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo

de la concesion, un telegrafo eléctrico completo, con dos hilos, para uso del Gobierno, sin perjuicio de los que coloque ademas para el servicio especial de la línea.

14. Asignada á esta seccion por la ley de 21 de Abril de 1855 la subvencion de 360.000 rs. por kilómetro, que por los 109 kilómetros, 192 metros, suman 39.309.120 rs., 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.
15. La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que cruce el ferro-carril reintegrarán anualmente al Erario de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporcion de la subvencion abonada por la longitud de la línea comprendida en cada provincia, y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de comercio.

16. Para el abono de subvencion se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la línea; y fijada así la correspondiente por kilómetro, se dividirá esta á su vez en tres partes iguales, entregando la primera á la Empresa al tener concluídas la explotacion y obras de fábrica de cada trozo de cuatro kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada la via en el mismo trozo, y la tercera al abrirse á la explotacion.

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

18. Tampoco podrá la Empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construído, ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.
19. Los convoyes de

Table with multiple columns listing candidates and their vote counts for various provinces including Lucena, Ujijar, Provincia de Guadalajara, Provincia de Ciudad Real, Provincia de Salamanca, Provincia de Madrid, Provincia de Valencia, Provincia de Huesca, Provincia de Murcia, Provincia de Segovia, Provincia de Leon, Provincia de Gerona, Provincia de Granada, Provincia de Lugo, Provincia de Oviedo, Provincia de Teruel, and Alcañiz. Each entry includes the candidate's name and their vote counts for the first and second rounds.