

# Boletín Oficial

## DE LA PROVINCIA DE LOGROÑO

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS EXCEPTO LOS FESTIVOS

### ADVERTENCIA

Las leyes y disposiciones generales del Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publiquen oficialmente en ella, y cuatro días despues para los demás pueblos de la provincia.

(Ley de 3 de Noviembre de 1835.)

### SE SUSCRIBE

EN LA

**IMPRESA DE MERINO Y COMPAÑIA**

Mayor, 30, y Portales, 92, librería.

**LOGROÑO**

### PRECIOS DE SUSCRIPCION

EN LA CAPITAL.		FUERA.	
Por un mes. . . . .	2 ptas.	Por un mes. . . . .	2,50 ptas.
Por tres id. . . . .	5,50 »	Por tres id. . . . .	7,50 »
Por seis id. . . . .	10,50 »	Por seis id. . . . .	12,50 »
Por un año. . . . .	20,50 »	Por un año. . . . .	24 »
Numero suelto, 0,25 pesetas.		Anuncios, 0,25 id. línea.	

### PARTE OFICIAL

#### PRESIDENCIA DEL

#### Consejo de Ministros

SS. MM. el Rey y la Reina Regente (Q. D. G.) y su Augusta Real Familia continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

#### Ministerio de Ultramar

#### LEY

#### COPIA DEL CONTRATO

PARA EL ESTABLECIMIENTO DE SERVICIOS POSTALES MARITIMOS, CELEBRADO CON LA COMPAÑIA TRAS-ATLANTICA ESPAÑOLA, APROBADO EN CONSEJO DE MINISTROS EN 17 DE NOVIEMBRE DE 1886, Y ACEPTADO POR LA COMPAÑIA EN 18 DEL MISMO MES.

#### Continuación.

#### CAPITULO TERCERO.

#### De los buques.

Art. 22. Para el servicio de las Antillas se obliga al contratista á tener á flote 12 buques de vapor de las condiciones que más adelante se determinan, mientras cada uno de los barcos ó todos juntos no realicen una marcha media de 14 millas en prueba. En este caso, los barcos que el contratista estará obligado á conservar á flote serán 10 solamente.

Para desempeñar el servicio de 11,50 millas con la oportunidad necesaria, el contratista deberá tener presentados tres vapores el primer mes, tres el segundo, tres el tercero y tres el cuarto mes del primer año del contrato, en un andar en prueba de 15 millas.

Para desempeñar el servicio de 12 millas, deberá tener presentados, con la oportunidad necesaria, 10 buques de un andar en prueba de 14 millas.

Y para con la misma oportunidad poder plantear el servicio de 12,50 millas, promedio anual, deberá tener presentados ocho buques de 14 millas y dos de 17 millas en prueba, en la cual podrá emplear el tiro forzado.

Antes del año de 1896 deberá presentar un tercer buque de un andar de 17 millas en prueba, la cual podrá también hacerse con el tiro forzado.

Art. 23. Para el servicio de Filipinas se compromete el concesionario a tener á flote seis buques de vapor de las condiciones siguientes, á saber:

Para desempeñar el servicio de 10,15 millas, el contratista se compromete á presentar con la debida oportunidad, seis vapores de Julio á Diciembre de 1887, uno cada mes, de un andar en prueba de 12 millas.

Para desempeñar el servicio de 10,50 millas, deberá tener presentados, con la oportunidad necesaria, seis buques de un andar en prueba de 13 millas.

Para la fecha en que debe desempeñarse á 12,50 deberá tener presentados seis buques de 14 millas en prueba.

Art. 24. Además de los dieciocho buques de altura, el contratista se compromete á tener á flote y mantener en buen estado de conservación el número de buques auxiliares suficientes para servir las extensiones que especifica el art. 2.º, de una cabida adecuada al tráfico que han de servir.

Igualmente se obliga á tener á flote el número de buques necesarios para desempeñar el ser-

vicio de Buenos Aires, según el art. 2.º (G); el de Fernando Póo, según el art. 2.º (D); los de Marruecos, según el art. 2.º (E); el de Cádiz á Tánger, y el de Cádiz á los otros puertos de Marruecos.

Todos ellos han de ser de cabida proporcionada al tráfico á que se destinan.

Art. 25. Los buques destinados á las líneas principales de correos de las Antillas y Filipinas, podrán emplearse indiferentemente en ambos servicios, sin perjuicio de la marcha media anual que en cada uno deben alcanzar. Los buques nuevos serán de hierro, acero ó del material que la experiencia acredite como más beneficioso; estarán contruidos conforme á las reglas del *Lloyd* ó del *Veritas*, clasificados por una de estas Compañías con la mejor letra ó nota; tendrán casco de doble fondo, dividido en secciones estancos, sistema celular, con cuantas mejoras hayan acreditado los progresos del arte de la construcción naval, y su cubierta y costados tendrán la solidez necesaria para soportar la artillería que deben llevar. Medirán cuando menos 5.000 toneladas de desplazamiento en la línea de las Antillas, y 4.500 en la de Filipinas. Serán de hélice, y las máquinas de vapor sistema Compound de triple expansión, ó de otro que estuviese más acreditado, y capaces de imprimir la velocidad que á cada barco se le exija, debiendo estar preparado para emplear el tiro forzado cuando conviniere.

Las carboneras serán de hierro y capaces de contener el carbón necesario para el consumo del trayecto más largo entre los puertos que los buques hayan de recorrer, y además el 10 por 100 de dicho consumo.

Los destiladores de agua dulce, deberán producir á lo menos 500 litros de agua por hora.

Los alojamientos serán todo lo amplios, ventilados y espaciosos que permitan las dimensiones de los buques, y las instalaciones estarán á la altura de las mejores del extranjero.

En los camarotes no se permitirá más número de literas que el que cómodamente pueda establecerse, tomando por norma para cada camarote de dos personas en circunstancias ordinarias la longitud de dos metros (de popa ó proa), y dos y medio de anchura.

Habrá, en los barcos de las primeras líneas, capacidad para quinientas plazas de tropa en el sollado y un lugar conveniente sobre cubierta.

Los buques estarán provistos en sus costados de portas sólidas y buena luz y ventilación. Habrá en primera cámara un baño para señoras y dos para caballeros, cuando menos, y uno en cámara de segunda.

Los buques estarán provistos del mayor número de botes salvavidas que puedan llevar, comprometiéndose á mantenerse en este punto á la altura de las mejores líneas extranjeras.

Llevarán cinturones y salvavidas para todos los pasajeros y tripulantes, y aparatos contra incendio. Una instrucción, colocada en sitio visible, determinará lo que cada pasajero y tripulante deberá practicar en caso de siniestro para el salvamento común.

Tendrán el suficiente número de mamparos estancos según los últimos adelantos de los mejores correos extranjeros, y las portas de dichos mamparos han de estar en disposición de poder ce-

rrarse rápidamente en caso necesario.

Estarán también provistos de un juego completo de bombas y comunicaciones para achicar cada compartimiento.

Al empezarse la construcción de un buque, la Compañía presentará al ministro de Ultramar los planos del mismo, tal como á ella la convenga para su servicio comercial y postal. El ministro hará estudiar las disposiciones que deban tomarse en previsión de la instalación rápida en tiempo de guerra, de piezas de artillería á bordo de dicho buque, y podrá obligarse á la Compañía á hacer los refuerzos parciales en el caso que juzgue útiles para el establecimiento posible de esa artillería.

Dichos refuerzos no podrán ser exigidos para mayor número de seis piezas, cuyo peso y esfuerzo de reacción no excedan de los de una pieza de 14 centímetros.

Respecto de los buques ya construídos bastará que la Compañía ponga de manifiesto los planos de los mismos, á fin de que el ministro de Marina pueda hacer estudiar las medidas necesarias para adaptar dichos buques al servicio de guerra.

Si el ministro juzgara necesario ó posible establecer desde el principio de la concesión variaciones en el sentido de esos usos, se llevarán á cabo, cuidando de que por ellas no sufra interrupción el servicio, y entendiéndose que tanto en este caso como en el de nuevas adquisiciones, las reformas propuestas por el Ministerio serán de aquellas que no perjudiquen á los fines comerciales de los buques.

Art. 26. Cada buque embarcará para su defensa el armamento siguiente: dos cañones, sistema Hontoria, de 9 centésimas, con pólvora y municiones para 30 tiros cada pieza; 20 fusiles ó carabinas de sistema Remington con 100 tiros para cada uno y bayoneta ó sable bayoneta, y 20 sables de marina.

Art. 27. Los buques empleados por el contratista, deberán estar abanderados y matriculados en España y pertenecer á españoles, con arreglo á las disposiciones del Código de comercio, de las Ordenanzas de marina y demás prescripciones vigentes.

Art. 28. Si alguno de los vapores se inutilizase, ó debiere ser retirado antes de 1895, será reemplazado con otro de tonelaje y marcha acomodadas á las exigencias del servicio que hasta entonces deba prestar la Compañía, con la mejora posible.

Si la necesidad de retirar y reemplazar el buque surgiere des-

pues de 1895, el que haya de sustituirlo deberá tener una marcha en prueba de una milla más que el inutilizado ó perdido, salvo que se trate de reemplazar alguno de los que hubiesen acreditado la marcha de 17 millas. En este caso, si la necesidad del reemplazo ocurriere antes de 1899, la obligación del concesionario quedará limitada á sustituir el barco por otro de iguales condiciones de capacidad, comodidad y marcha. Si el siniestro ocurriese despues de 1899, debería exceder al anterior en media milla de velocidad, é igualarle, á lo menos, en las restantes condiciones.

La reposición ó sustitución de los barcos retirados ó destruídos, deberá hacerla el concesionario dentro del plazo de diez y seis meses, á contar desde el día en que se le diese la orden al efecto.

En este caso, y en el de que los buques se inutilicen inopinadamente por el turno en el servicio, el contratista deberá continuar este provisionalmente sin interrupción, con buques que, previo el reconocimiento facultativo de que trata el artículo siguiente, sean aptos para desempeñarlo.

Art. 29. Los buques pertenecientes á las líneas principales de correos á que se refiere este contrato no se emplearán sino despues de haber sido reconocidos y admitidos. Se exceptúa el caso de que lo hubiesen sido al empezar los servicios actuales, siempre que de ese reconocimiento resultasen con las condiciones de marcha que para los nuevos servicios se exigen.

El reconocimiento que deberá verificarse á flote y en seco, siempre que sea posible, se desempeñará por una Comisión facultativa nombrada por el ministro de Marina, que examinará las condiciones de los buques en la forma que se expresa á continuación, asegurándose previamente de que el certificado y clasificación por el Lloyd ó el Veritas de que trata el art. 25 se refieren precisamente al buque que se reconoce.

El contratista presentará además para el reconocimiento los documentos que acrediten la época en que los buques se construyeron y empezaron á prestar su servicio, y los referentes á las máquinas y calderas, expresando la presión á que éstas fueron probadas, y acompañando los comprobantes necesarios para que no pueda haber duda nunca acerca de estos extremos.

Art. 30. La Comisión á que se refiere el artículo anterior se acercará y así lo hará constar:

1.º Del arqueo que los buques midan, y de si se hallan en perfecto estado de servicio y de conservación y resistencia en sus diferentes partes.

2.º De si la arboladura, jarcia y velamen están en relación con el casco, atendido el servicio á que el buque se destine, y si tiene la resistencia suficiente y se halla en buen estado, así como los aparatos para su labor.

3.º De si las máquinas y calderas están sólidamente construídas y en perfecto estado de servicio, examinando los documentos que acrediten la época en que fueron probadas y á qué presión.

4.º De si las carboneras tienen la capacidad debida, determinando y expresando cual sea ésta.

5.º De si los repartimientos están bien dispuestos y los alojamientos tienen la ventilación, comodidad y capacidad prevenidas en los artículos anteriores y prescripciones vigentes, determinando y expresando el número de pasajeros de todas clases de que son capaces.

6.º Y por último, de si los buques tienen las piezas de respeto de máquinas, según su clase, y de arboladura, velamen y jarcia que deben llevar, y el completo de embarcaciones menores, de las cuales dos deberán ser salvavidas, anclas, cadenas, remos, bombas, destilador de agua dulce y aljibes de hierro, expresando su cabida; aparatos contra incendios, medios de salvamento, etc., etc., vajillas, efectos de cámara y demás pertrechos necesarios en buque de tal porte y servicio, instrumentos y cartas de navegación.

Art. 31. Concluído el reconocimiento, formará la Comisión ó Junta facultativa un estado en que se presente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al capitán general del Departamento, quien tendrá la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que juzgue conveniente, remitiéndolo al Gobierno con las observaciones que crea oportunas.

Art. 32. Reconocidos los buques en la forma expresada, se pondrán á su bordo, por lo menos, la mitad del carbón y de la carga de que sean capaces, ó un peso equivalente, y la comisión procederá á las pruebas de navegación. La primera de éstas tendrá lugar con buen tiempo y mar llana, si fuera posible, y en ella han de alcanzar los buques, navegando solamente á máquina, las velocidades indicadas en los artículos respectivos, en un periodo de cuatro ó seis horas, estimándose este andar por mar-

caciones previamente determinadas, y con una presión en las calderas menor que la mitad de la que sufriera en las pruebas de resistencia.

En la segunda prueba, con mar y viento, la Comisión examinará las condiciones del buque, velocidad, balance, influencia del aparejo, andar del buque ayudado de este y con solo el auxilio de la máquina, y el consumo de carbón en uno otro caso, expresando su clase.

Se probará también la velocidad á diferentes grados de expansión, expresando todas las circunstancias que se crean necesarias para formar una idea exacta del trabajo útil de las máquinas y del servicio que podrá prestar el buque en las navegaciones á que se destina.

Art. 33. La Comisión formará un estado de ambas pruebas, en el que se detallarán las condiciones de las máquinas en funciones, velocidad obtenida en diferentes circunstancias y condiciones, consumo de combustibles, balance y cuantos datos puedan contribuir á formar conocimiento del buque, anotando al propio tiempo las observaciones que estime convenientes en consideración al servicio que estos vapores han de prestar, así como las variaciones ó mejoras que convenga introducir, y si el buque debe ó no ser admitido para el servicio.

Este documento será remitido al Gobierno por conducto del capitán general del Departamento.

Art. 34. El Ministerio de Ultramar, en vista de los resultados de los reconocimientos y pruebas y de las observaciones de la Junta facultativa y del capitán general al remitir los estados de que va hecha mención, así como de lo que deberá informar el Ministerio de Marina, decidirá lo que estime conveniente acerca de la admisión del buque ó buques para el servicio de que se trata.

Art. 35. Los buques, sus máquinas, armamentos y demás efectos pertenecientes á los mismos, deberán conservarse constantemente en buen estado de servicio.

Continuará.

## GOBIERNO CIVIL.

### SUBASTA DE CORREOS.

Circular.

En virtud de lo dispuesto en Real orden de 20 de Junio último, se saca á pública licitación la conducción diaria del correo á caballo ó en carruaje entre la oficina del ramo de Burgos y la

de Santo Domingo de la Calzada, en esta provincia, bajo el tipo máximo de mil cuatrocientas cuarenta y una pesetas anuales y demás condiciones del pliego que se inserta á continuación.

La subasta tendrá lugar simultáneamente en mi despacho de este Gobierno y Alcaldía de Santo Domingo de la Calzada el día 3 de Agosto próximo venidero y hora de la una de su tarde.

Lo que se publica en el BOLETIN OFICIAL para conocimiento de las personas que deseen tomar parte en la licitación.

Logroño 30 de Junio de 1887.

—El Gobernador, Ricardo Ayuso

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE

CORREOS Y TELÉGRAFOS

SECCIÓN DE CORREOS

SERVICIOS

Negociado 3.º

SUBASTA

Por virtud de lo dispuesto por Real orden de hoy, la licitación pública para contratar la conducción del correo entre la oficina del ramo de Burgos y la de Santo Domingo de la Calzada, se verificará por el orden y detalle siguientes, y bajo las condiciones del pliego que á continuación se inserta:

1.ª La subasta se anunciará en la Gaceta de Madrid y Boletines Oficiales de las provincias de Burgos y Logroño, y por los demás medios acostumbrados, y tendrá lugar simultáneamente ante los gobernadores civiles de las mismas y alcaldes de Belorado y Santo Domingo de la Calzada, asistidos de los administradores de Correos de los mismos puntos, el día tres de Agosto á la una de la tarde, y en el local que respectivamente señalen dichas autoridades.

2.ª El tipo máximo para el remate será el de mil cuatrocientas cuarenta y una pesetas anuales.

3.ª Para presentarse como licitador, será condición precisa constituir previamente en la Caja general de Depósitos, en sus sucursales de las capitales de provincias ó de los puntos en que ha de celebrarse la subasta, la suma de ciento cuarenta y cinco pesetas en metálico, ó bien en efectos de la deuda pública, regulando su importe efectivo conforme prescribe el Real decreto de 29 de Agosto de 1876, ó disposiciones vigentes el día del remate. Estos depósitos, concluido dicho acto, serán devueltos á los interesados, menos el correspondiente al mejor postor, cuyo resguardo quedará en las oficinas del Gobierno civil respectivo para la formalización de la fianza en la Caja de Depósitos inmediatamente que reciba la adjudicación definitiva del servicio, según lo prevenido en Real orden circular de 24 de Enero de 1866.

4.ª Las proposiciones se harán en pliego cerrado, expresándose por letra

la cantidad en que el licitador se compromete á prestar el servicio, así como su domicilio y firma. A este pliego se unirá la carta de pago original que acredite haberse hecho el depósito prevenido en la condición anterior, y una certificación, expedida por el Alcalde de la vecindad del proponente, en que conste su aptitud legal, buena conducta, y que cuenta con recursos para desempeñar el servicio que solicita.

Los licitadores podrán ser representados en la subasta por persona debidamente autorizada, previa presentación de documento que lo acredite.

5.ª Los pliegos con las proposiciones han de quedar precisamente en poder del Presidente de la subasta durante la media hora anterior á la fijada para dar principio al acto, y una vez entregados no se podrán retirar.

6.ª Para extender las proposiciones (que deberá verificarse en papel de la clase 11.ª), se observará la fórmula siguiente:

Don F. de T., natural de vecino de me obligo á desempeñar la conducción del Correo diario á caballo ó en carruaje desde la oficina del ramo de Burgos á la de Santo Domingo de la Calzada y vice-versa, por el precio de pesetas anuales, bajo las condiciones contenidas en el pliego aprobado por el Gobierno.

(Fecha y firma.)

7.ª Abiertos los pliegos y leídos públicamente, se harán constar en el acta de subasta, declarándose el remate á favor del mejor postor, sin perjuicio de la aprobación superior, para lo cual, en el término más breve posible, se remitirá el expediente á la Dirección general del ramo en la forma que determina la circular del mismo Centro, fecha 4 de Setiembre de 1880.

8.ª Si de la comparación resultasen igualmente beneficiosas dos ó más proposiciones, se abrirá en el acto, y por espacio de media hora, nueva licitación verbal entre los autores de las que hubiesen ocasionado el empate.

9.ª Cualesquiera que sean los resultados de las proposiciones que se hagan, como igualmente la forma y concepto de la subasta, queda siempre reservada al Ministerio de la Gobernación la libre facultad de aprobar ó no definitivamente el acta de remate, teniendo siempre en cuenta el mejor servicio público.

CONDICIONES bajo las que se contrata la conducción diaria del correo de ida y vuelta entre la oficina del ramo de Burgos y la de Santo Domingo de la Calzada (Logroño.)

1.ª El contratista se obliga á conducir á caballo ó en carruaje y diariamente de ida y vuelta, desde la oficina del ramo de Burgos á la de Santo Domingo de la Calzada, sirviendo á Villaguda, Ibeas de Juanos, Zaiduendo, Santovenia, Villafraanca, Montes de Oca, Espinosa del Camino, Villanubistia, Tosantos, Belorado, Villamayor, Castildelgado y Grañón, toda la correspondencia (entendiéndose también como tal los pliegos con valores declarados, y alhajas aseguradas) y periódicos que le fueren entregados, sin excepción de ninguna clase, distribuyendo los paquetes, certificados y

demás correspondencias dirigidas á cada pueblo del tránsito, recogiendo las que de ellos partan á otros destinos, y observando para su recepción y entrega las prescripciones vigentes.

2.ª La distancia de 68 kilómetros que comprende esta conducción debe ser recorrida en 9 horas 15 minutos, con el tiempo que se invierta en las detenciones que se fijan, con las horas de entrada y salida en los pueblos del tránsito y extremos de la línea, en el itinerario aprobado por la Dirección general, el cual podrá modificarse por dicho Centro según convenga al mejor servicio.

3.ª Por los retrasos ó detenciones cuyas causas no se justifiquen debidamente pagará el Contratista en papel de multas la de cinco pesetas por cada cuarto de hora si la conducción es á caballo y de diez si en carruaje; y si las faltas de esta ú otra especie que afecten al buen servicio se repitiesen, previa instrucción de expediente, se propondrá al Gobierno la rescisión del contrato, abonando aquél los perjuicios que se originen al Estado.

4.ª Para el buen desempeño de esta conducción deberá tener el contratista el número suficiente de caballerías mayores, situadas en los puntos más convenientes de la línea, á juicio de los Administradores principales de Correos de Burgos y Logroño.

Si el servicio se prestara en carruaje, éste será de cuatro ruedas y tendrá al macén capaz para conducir la correspondencia, independiente del lugar que ocupen los viajeros y equipajes, si los llevara.

5.ª Es condición indispensable que los conductores de la correspondencia sepan leer y escribir.

6.ª Será responsable el Contratista de la conservación en buen estado de las maletas, sacas ó paquetes en que se conduzca la correspondencia, preservándola de la humedad y deterioro.

7.ª La cantidad en que quede contratado este servicio se satisfará por mensualidades vencidas en la Tesorería de Hacienda de Burgos ó en la de Logroño.

8.ª El contrato durará cuatro años, contados desde el día que se fije para principiar el servicio al comunicar la aprobación superior de la subasta.

9.ª Tres meses antes de finalizar dicho plazo avisará por escrito el contratista á la Administración principal de correos si se despide del servicio, á fin de que, dando inmediato conocimiento al Centro directivo, pueda procederse con toda oportunidad á nueva subasta; pero si por causas ajenas á los propósitos de dichos Centros no se consiguiera nuevo remate, y hubieran de celebrarse dos ó más licitaciones, el Contratista tendrá obligación de continuar su compromiso por espacio de tres meses más, bajo el mismo precio y condiciones. Si no se despidiera á pesar de haber terminado su contrato, se entenderá que sigue desempeñando o por la tácita, quedando en este caso reservado á la Administración el derecho de anunciar la subasta del servicio cuando lo crea oportuno. Los tres meses de anticipación con que debe hacerse la despedida se empezarán á contar, para los efectos correspondientes, desde el día en que se reciba el aviso en la Dirección general.

10. Si durante el tiempo de esta contrata fuese necesario variar en parte la ruta de la línea que se subasta, serán de

cuenta del Contratista los gastos que esta alteración ocasione, sin derecho á que se le indemnice; pero si resultara de la reforma aumento ó disminución de distancias, ó mayor ó menor número de expediciones, el Gobierno determinará el aumento ó rebaja que á prorata corresponda. Si la conducción se variase del todo, el Contratista deberá contestar dentro del término de los quince días siguientes al en que se le dé aviso de ello, si se aviene á continuar prestando el servicio por el nuevo camino, y en caso negativo, el Gobierno podrá substarlo nuevamente; pero si aquélla se suprimiera, se le comunicará al Contratista con un mes de anticipación, sin que tenga derecho á indemnización alguna.

11. Las exenciones del impuesto de los portazgos, pontazgos ó barcajes que correspondan al correo, se ajustarán á lo determinado en el párrafo 12 del artículo 16 del pliego de condiciones generales para el arriendo de aquéllos, de fecha 23 de Setiembre de 1877, y á las disposiciones que con posterioridad se dictaren sobre el particular.

12. Después de rematado el servicio no habrá lugar á reclamación alguna en el caso de que los datos oficiales que hayan servido para determinar la distancia que separa los puntos extremos resulten equivocados en más ó en menos.

13. Hecha la adjudicación por la superioridad, se elevará el contrato á escritura pública, siendo de cuenta del rematante los gastos de su otorgamiento y de dos copias simples, y otra en el papel sellado correspondiente, esta última y una simple se remitirá á la Dirección general de Correos y Telégrafos, y la otra se entregará en la Administración principal del ramo por la cual hayan de acreditarse los haberes, que será la de la provincia en que se verifique el remate. En la escritura se hará constar la formalización del depósito definitivo de fianza por copia literal de la carta de pago. Dicha fianza, que se constituirá á disposición de la Dirección general de Correos, no será devuelta al interesado ínterin no se disponga así por el referido Centro.

14. El Contratista satisfará el importe de la inserción del anuncio de la subasta cuyo justificante de pago deberá exhibir en el acto de entregar en la Administración principal de Correos las copias de la escritura, conforme con lo dispuesto por Real orden de 20 de Setiembre de 1875.

15. Contratado el servicio, no se podrá subarrendar, ceder ni traspasar sin previo permiso del Gobierno.

16. El rematante quedará sujeto á lo prevenido en el art. 5.º del Real decreto de 27 de Febrero de 1852, si no cumpliera las condiciones que debe llenar para el otorgamiento de la escritura, impidiendo que tenga efecto en el término que se señal-, ó si no llevase á cabo lo estipulado en cualquiera de las condiciones del contrato, ejerciendo la Administración pública su acción contra la fianza y bienes del interesado hasta el completo resarcimiento de los perjuicios que se irroguen á la misma.

Madrid 20 de Junio de 1887.

EL DIRECTOR GENERAL,

A. Masís

