

BOLETIN



OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

Se publica todos los dias escepto los festivos.

SUSCRICION EN SANTANDER: Por un año 35 pesetas; por seis meses 20 id; por 3 meses 10 id.—**SUSCRICION PARA FUERA:** Por un año 42'50 pesetas; por seis meses 25 idem; por tres meses 15 idem.—Se suscribe en la Imprenta de Evaristo Lopez Herrero, calle de San Francisco, núm. 30.—El pago de la suscripcion será **ADELANTADO.**—No se admite correspondencia oficial de los Ayuntamientos, quienes deberán dirigirla precisamente al Sr. Gobernador.—Los anuncios se insertarán á un real por línea, siempre que para ello estén autorizados por el Gobierno de la provincia.—**ADVERTENCIA.**—Los números que se reclamen despues de trascurrido el plazo de ocho dias, y hecho el oportuno aviso para el pago de suscripcion se facilitarán á una peseta ejemplar de los retenidos por no haber satisfecho adelantado el importe de la misma.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. el Rey (Q. D. G.) y la Serenísima Señora Princesa de Asturias continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

Noticias referentes á la insurreccion carlista, recibidas hasta la madrugada de hoy.

NORTE.—El General en Jefe en telégrama de ayer participa que el General Delatre tomó al rayar el dia, y despues de un rudo combate, las importantes posiciones de la sierra de Leire que se hallaban defendidas por el noveno y décimo batallones navarros, arrojando al enemigo de todas sus trincheras y campamentos.

Nuestras bajas han consistido en 11 muertos y 51 heridos, no pudiendo precisar las del enemigo, que han debido ser considerables, cogiéndole además prisioneros. El comportamiento de los Jefes, oficiales y tropa dice ha sido digno de todo elogio, y felicitan desde aquel formidable peñasco de Navarra á S. M. el Rey con motivo de su cumpleaños.

El Coronel Lacalle, con la columna de la Rioja, adelantó el dia 21 desde la Guardia hácia Lanciego y Cripán; el enemigo rompió el fuego de cañon desde

el castillo de dicho último punto, á cuyo abrigo se habia replegado el quinto batallon enemigo de Castilla, que estaba en la aldea; y unido al cuarto de Alava, cubrieron las numerosas trincheras que tienen en aquella parte, dejando abandonadas las de la aldea por la proximidad de la columna, que aquella misma tarde regresó á la Guardia.

El dia 22, parte de la columna subió á la cima de la sierra de Toloño con orden de correrse á la peña de Santo Tirso, mientras el Coronel Lacalle con el resto, parte de la guarnicion de la Guardia y contragerrilla Zurbano avanzó hácia las estribaciones de la sierra para llamar la atencion del enemigo, y estar pronto á caer sobre su retaguardia si intentaba oponerse al movimiento del General en Jefe desde Lagran. La espesura de la niebla impidio que la columna avistáse las fuerzas del General en Jefe, y por la tarde regresó á la Guardia.

(G. del 28 de Noviembre.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL ORDEN.

Excmo. S.: Remitido á informe del Consejo de Estado el expediente instruido con objeto de fijar las condiciones que deben imponerse á las Compañías de ferro carriles cuando se les apruebe tarifas combinadas con empresas de trasportes

ordinarios, aquel alto Cuerpo lo ha evacuado en los siguientes términos:

«Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden comunicada por el Ministerio del digno cargo de V. E. en 17 de Setiembre último, ha examinado el Consejo el expediente relativo á las condiciones con que debe concederse la aprobacion de las tarifas de ferro-carriles, en combinacion con las de las empresas de trasportes terrestres ó marítimos, y á las reclamaciones presentadas por la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, protestando con las condiciones impuestas por el Gobierno al autorizar provisionalmente varias tarifas de reexpedicion.

Resulta que con fechas 25 de Junio y 14 de Agosto de 1872 los Inspectores Jefes de las divisiones de ferro-carriles de Sevilla y Madrid elevaron al Gobierno, con informe favorable, un proyecto de tarifa para los trasportes de mercancías en pequeña velocidad desde Madrid á Lóndres y Liverpool y vice versa, concertado entre las Compañías de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, la de Córdoba á Sevilla y la empresa marítima inglesa *R. Mac Andrews y compañía.*

En 30 de Noviembre de 1872, 15 de Enero y 8 de Febrero de 1873, los Jefes de las Inspecciones de ferro-carriles de Valencia, Norte y Madrid elevaron á ese Ministerio el proyecto de las tarifas que varias Compañías de ferro-carriles trataban de establecer, en combinacion con la Sociedad inglesa *Pacific Steam Navigation* para el trasporte directo de viajeros y excesos de equipajes entre varios puntos de España y los puertos de la America del Sur en la tarifa expresada.

La Inspeccion de Valencia no halló inconveniente en que se aprobara esta tarifa, en razon á que por ella se rebajan considerablemente los precios de los bi-

lletes de los viajeros de tercera clase, los de los niños y los de excesos de equipajes, comparados con los de las tarifas legales ú ordinarias.

Las Inspecciones del Norte y de Madrid, si bien no se opusieron á que se autorizara el proyecto de la tarifa mencionada, opinaron que debian hacerse en ellas las modificaciones que indicaban.

El Negociado correspondiente de ese Ministerio manifestó que ya que las compañías de los ferro-carriles ejercen el monopolio de los trasportes, debe procurarse que dicho monopolio no llegue más allá de la zona de actividad que les es propia: que por esta razon el art. 27 del pliego de condiciones generales para la concesion de los ferro-carriles, aprobado por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, encomienda á los reglamentos para el buen servicio, administracion y explotacion de las líneas férreas la adopcion de las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas empresas de trasportes en sus relaciones con los caminos de hierro: que el reglamento de 8 de Julio de 1859 para la ejecucion de la ley de policia de los ferro-carriles de 14 de Noviembre de 1855 no contenia más que un artículo, el 146, que si bien guardaba cierta analogía con el precepto ántes indicado, no era sin embargo su necesaria consecuencia; por manera que la Administracion no habia adoptado ninguna medida general para evitar que al combinarse las Compañías de ferro-carriles con las empresas de trasportes ejerzan el monopolio en las vias ordinarias: que no obstante, desde el año de 1866 se aprobaron varias tarifas combinadas con sujecion á lo prescrito por el art. 146 del reglamento de 8 de Julio de 1859: que la empresa de Madrid á Zaragoza y Alicante protestó contra aquella sumision al precepto reglamentario, por lo que propuso que se consul-

tara Consejo sobre este punto; y que para no irrogar perjuicios á las empresas se aprobarán desde luego y provisionalmente las tarifas presentadas con las siguientes condiciones:

«1.ª Que las Compañías de ferrocarriles, aun cuando los remitentes hayan de valerse de buques propios ó contratados por sí, apliquen los precios que para sus líneas comprendan las referidas tarifas, siempre que los efectos que se presenten para expedir sean consignados al punto objeto de la combinacion, debiendo expresar en las respectivas notas de expedicion que el dueño ó remitente queda en completa libertad para valerse por la via ordinaria, bien de los medios con los que las Compañías se combinan, ó de otros distintos.»

«2.ª Que asimismo se apliquen dichos precios á los efectos que, dirigidos á las estaciones que comprende la tarifa, procedan de los puntos en combinacion cuando así lo justifiquen los dueños ó comisionados.»

Conformes la Direccion general de Obras públicas, Agricultura, Industria y Comercio y el Ministerio del digno cargo de V. E. con la nota del Negociado, se dictaron las órdenes del Gobierno de la República de 7 de Abril de 1873, por las cuales, segun los términos que indicó el Negociado, se aprobaron provisionalmente las tarifas presentadas, y se pasó el expediente al Consejo para resolverlo en definitiva.

La Seccion de Gobernacion y Fomento, en concepto de Ponente, estimó necesario tener á la vista varios documentos para esclarecer el punto de la consulta; y remitidos estos documentos, de ellos aparece que el Ingeniero Jefe de la division de los ferrocarriles de Madrid el 9 de Mayo de 1873 puso en conocimiento de la Superioridad que la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante desistia, por lo que á ella hacia referencia, de la combinacion proyectada entre varias líneas férreas españolas y la empresa *Pacific Steam Navigation* por serle de todo punto imposible aceptar las condiciones impuestas por el Gobierno.

Posteriormente, y con motivo de haberse aprobado con iguales condiciones otras tarifas de reexpedicion á puntos distantes de las vias férreas, la citada Compañía protestó varias veces contra dichas restricciones, y elevó exposiciones al Ministerio del digno cargo de V. E. solicitando que desaparecieran las referidas condiciones y que se declarara que el art. 146 del reglamento de 8 de Julio de 1859 solo es aplicable á los servicios llamados á domicilio, y no á las tarifas de reexpedicion, que únicamente deben sujetarse á lo preceptuado en su artículo 127. En apoyo de esta pretension alegaba la Compañía que el art. 27 del pliego de condiciones generales tiene por único objeto evitar que las empresas de ferrocarriles ejerzan el monopolio de los trasportes terrestres ó marítimos por medio de determinadas

empresas, perjudicando á las demás; pero que no dice que por empresa deba entenderse el particular sin garantías de naviero ó carretero que improvisa un trasporte sin responder de la estabilidad del servicio y sin tener de antemano fijados los precios de la conduccion.

Que la condicion impuesta por el Gobierno de que los remitentes queden en libertad de verificar el trasporte desde la estacion al punto de destino, valiéndose de carruajes propios ó de personas de su confianza, desnaturaliza el objeto de la tarifa combinada y la hace impracticable, convirtiéndola en un medio de falsear otras tarifas que responden á necesidades de distinto género; pues los interesados, al llegar los efectos á la última estacion, pueden enviarlos á puntos distintos del que ha sido objeto de la tarifa.

Y que para lograr que las mercancías afluyan desde puntos distantes á las vias férreas, que es el fin propuesto con las tarifas de reexpedicion, es necesario que las Compañías de ferrocarriles sean responsables de la mercancía hasta su destino definitivo, lo cual no es posible sino cuando realicen todo el servicio por sí mismos ó por contratistas de su confianza.

El Inspector Jefe de la division de ferrocarriles de Madrid manifestó que, como en las tarifas combinadas de reexpedicion las mercancías se facturan con condiciones y precios especiales; los gastos de trasbordo y trasporte de línea en línea, así como el máximun de tiempo de la conduccion, están siempre comprendidos en el precio total, por lo que no debe aplicarse á dichas tarifas las prescripciones del art. 146 del reglamento, referente sólo á los servicios á domicilio.

Que así se ha entendido este artículo en el extranjero, segun ha observado el Inspector en sus viajes, razon tanto más conveniente; cuanto que el art. 146 del reglamento español es traduccion ó copia del 52 de la ley francesa, análogo al 31 de la ley danesa y al 27 de la Ordenanza real sueca, que es preciso tener en cuenta que la tarifa especial de reexpedicion no excluye la legal ordinaria, por la cual pueden optar los remitentes si les conviene.

Y por último, que con la condicion impuesta á las Compañías se corre el riesgo de que renuncien á las tarifas de reexpedicion ó aumenten el precio de la conduccion por los caminos ordinarios, con perjuicio del interés general que pide la baratura de los trasportes.

El Negociado de ese Ministerio, apreciando la razon aducida posteriormente por la Compañía de que, dejando en libertad al remitente para optar por el medio de trasporte que estimase más oportuno al fin de conducir las mercancías desde la última estacion al punto de su destino, podria falsearse el objeto de la tarifa de reexpedicion, manifestó ser este inconveniente consecuencia forzosa del propósito de la Compañía de ferrocarriles de extender su accion á vias que no les pertenecian; y que si les fuera li-

cito, con el pretexto de una reduccion más ó ménos importante en los precios de sus tarifas establecer servicios exclusivos de trasportes terrestres ó marítimos, ya por sí, ya por contratos con terceras personas, se autorizaria el que exrendieran su monopolio á las vias ordinarias, perjudicando y aun destruyendo en algunas comarcas la industria privada de trasporte, y obligando al comercio á valerse de porteadores y agentes que acaso no le inspirase tanta confianza como los que á su voluntad y satisfaccion prestaban aquel servicio.

Trátase, pues actualmente de determinar las condiciones á que deben sujetarse las tarifas llamadas de reexpedicion que hayan presentado ó presenten las Compañías concesionarias de ferrocarriles.

La mayor parte de las empresas aceptaron tácitamente con su silencio las restricciones que impuso el Gobierno al aprobar provisionalmente las tarifas propuestas; pero la de Madrid á Zaragoza y Alicante reclamó desde luego, y planteó en términos generales la cuestion de si debian imponerse ó no dichas condiciones manifestando que en caso afirmativo se veria en la necesidad de renunciar á todas las tarifas de reexpedicion, como habia renunciado ya por tal motivo á la proyectada con la empresa *Pacific Steam Navigation*.

Examinado el asunto con la atencion que exige por afectar al comercio y á la industria del pais en general y á la de trasportes terrestres y marítimos en particular, entiende el Consejo que, con arreglo á lo prescrito por la legislacion vigente, no debe el Gobierno variar el criterio á que hasta ahora se ha atendido en sus resoluciones.

El art. 27 del pliego de condiciones generales para la concesion de las vias férreas, aprobado por Real decreto de 13 de Febrero de 1856, previene que las Compañías de ferrocarriles no celebren directa ni indirectamente contratos con otras empresas que trasporten viajeros por tierra y por agua, bajo cualquier forma ó denominacion que sea, como no extiendan dichos contratos á todas las empresas que verifiquen trasportes en los mismos caminos; y añade que los reglamentos que se hagan para el buen servicio administracion y explotacion de cada ferrocarril prescribirán las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas empresas de trasportes en sus relaciones con los caminos de hierro.

Este precepto ha tenido indudablemente por objeto evitar que las Compañías de ferrocarriles ejerzan por sí ó por medio de otras empresas el monopolio de los trasportes por los caminos ordinarios.

Hasta la fecha no se han dictado los reglamentos que han de desarrollar la prescripcion contenida en el citado artículo 27; pero el principio se halla establecido y tiene que servir de pauta á los acuerdos de ese Ministerio, relativos á la aprobacion de las tarifas que pro-

pongan las Compañías de ferrocarriles combinadas con otras empresas de trasportes, á lo ménos mientras que no se modifique por los trámites legales el anterior precepto reglamentario.

El espíritu de la legislacion vigente sobre tarifas de ferrocarriles, aun cuando sólo reglamenta los trasportes por las vias férreas, concuerda, sin embargo, con lo prevenido en el art. 27.

Varias disposiciones legales podria citar el Consejo en apoyo de esta opinion; pero se limitará á recordar los artículos 125 al 127 del reglamento de 8 de Julio de 1859 para la aplicacion de la ley sobre la policia de los ferrocarriles de 14 de Noviembre de 1855, que faculta á las empresas para establecer dentro de su tarifa máxima otras especiales entre determinados puntos de la línea, y para reducir los precios de la tarifa en favor de los remitentes que acepten plazos más largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un mínimun de toneladas, ó de los que ofrezcan cualquiera ventajas para el trasporte; previniendo á la vez que toda reduccion ó condicion especial otorgada á favor de uno ó muchos remitentes sea extensiva á los que la pidan en iguales condiciones.

La disposicion 4.ª de las que se han de observar en la percepcion de los derechos de la tarifa legal, aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, prescribe que la cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor; y que en el caso de que se conceda rebaja en los precios á uno ó muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion para todos en general.

El art. 146 del reglamento de 8 de Julio de 1859 autoriza á las empresas de ferrocarriles para establecer servicios ordinarios de trasportes á fin de facilitar la comunicacion de las poblaciones con las estaciones inmediatas, quedando, sin embargo, en libertad los interesados de emplear para ello carruajes propios ó personas de su confianza si lo creyeron oportuno.

Todas estas prescripciones se refieren al trasporte por las líneas férreas ó á los servicios llamados á domicilio; pero si con respecto á las mismas líneas de que son concesionarias las Compañías ha querido el legislador evitar que establezca monopolios á favor de determinadas personas ó empresas, con mayor razon se deberá entender que estuvo en su ánimo prohibir que ejerzan directa ni indirectamente dicho monopolio en las vias ordinarias, terrestres, fluviales ó marítimas, sobre las cuales no gozan de ninguna concesion.

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante alega, entre las principales razones, la de que si se deja en libertad al remitente para valerse de otros medios que los que la empresa le proporciona al reexpedir las mercancías desde que estas abandonan la via férrea; podrá el interesado llevarlas á puntos para los cuales no se ha he-

cho en las tarifas combinadas, y las de que si la empresa no tiene la seguridad de trasportar todos los productos que vayan á la comarca que se quiera favorecer con la tarifa especial, no podrá establecer por sí ni por medio de contratistas formales un buen servicio desde la última estación hasta el punto del destino y vice versa.

La primera objecion queda desvanecida desde el momento en que se considere que en las condiciones impuestas por el Gobierno se limita el derecho de trasportar por el ferro-carril al precio de la tarifa especial los efectos de los remitentes que envíen sus géneros al punto objeto de la combinacion y no á otros. El modo de comprobar la procedencia ó el destino de otros géneros será cuestion de derecho comun, sujeta en cada caso particular á la resolucion de los tribunales ordinarios. Además, los inconvenientes que en este sentido se ofrezcan serán, como manifiesta muy atinadamente el Negociado de ese Ministerio, consecuencia del propósito de las Compañías de ferro-carriles de querer extender su acción sobre las vías que no les pertenecen; y sobre todo dichos inconvenientes no deben allanarse autorizando monopolios prohibidos por la ley.

En cuanto á la segunda objecion, á las Compañías de ferro-carriles toca vencer la dificultad luchando con los particulares y empresas de transportes por los medios que proporciona la libre concurrencia económica y dentro de las condiciones de la igualdad legal, hecha por ellas; tanto más fácil, cuanto se dispone de capitales y recursos superiores á los de la mayor parte de las demás empresas.

Dice también la Compañía reclamante que para que el público acepte las tarifas de reexpedición es necesario que cuente con la seguridad de que los géneros se trasportan en el plazo y con las condiciones establecidas, y que esto no se puede conseguir si se deja en libertad á los remitentes de conducir los efectos por los medios que estimen oportunos. Este argumento tiene asimismo fácil contestación á los remitentes que acepte el servicio total de las Compañías responderán estas del cumplimiento del contrato durante todo el trayecto; y á los que se valgan en parte de otras personas sólo responderán para el trayecto correspondiente á la línea férrea, y para el restante los interesados estarán á las resultas de su libre elección.

En virtud de todo lo expuesto, el Consejo opina que, con sujecion á lo prevenido en el artículo 27 del pliego de condiciones generales para la concesion de ferro-carriles, y atendiendo al espíritu que domina en toda la legislación vigente, las restricciones con que deben aprobarse las tarifas de ferro-carriles presentadas ó que se presenten por las Compañías combinadas con otras empresas de transporte por los caminos ordinarios y las llamadas tarifas de reexpedición, son las impuestas hasta aquí por el Gobierno, y que constituyen las condiciones 1.ª 2.ª que propuso en su nota

el Negociado de ese Ministerio, y que el Consejo lleva trascritas; debiéndose desestimar las reclamaciones contra las mismas de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.

V. E., sin embargo, acordará con S. M. lo que mejor estime.»

Y conformándose con el preinserto dictamen, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido resolver como en el mismo se propone.

Lo que de Real orden digo á V. E. para su conocimiento y efectos que procedan. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 13 de Noviembre de 1875. —Martín de Herrera.

Sr. Director general de Obras públicas.
(G. del 24 de Noviembre.)

PARTE NO OFICIAL.

INTERIOR.

MADRID.—La solemna recepción verificada ayer por la tarde en Palacio, con motivo del décimoctavo aniversario del natalicio de S. M. el Rey, fué brillantísimo, habiendo acudido todas las Corporaciones y clases del Estado.

Con arreglo al ceremonial previamente dispuesto, S. M. el Rey, con uniforme de Capitan General, luciendo la banda de San Fernando, se hallaba sentado en el Trono; S. A. R. la Princesa de Asturias, que ocupaba un sitio colocado al pié de las gradas, tenía á su espalda las Damas pertenecientes á su servicio. Los Ministros se hallaban de pié, ocupando el sitio que la etiqueta les señala en toda régia ceremonia, y los Grandes de España y Caballeros cubiertos formaban dos grandes filas á derecha é izquierda de S. M.

La recepción empezó por el Consejo de Estado, el Tribunal Supremo, la Diputación provincial y el Ayuntamiento de Madrid, el Tribunal de Cuentas del Reino, la Audiencia, los Tribunales de las Ordenes, los Secretarios de los Ministros, las Direcciones de las armas é Institutos del Ejército, las Comisiones de los cuerpos de la guarnición, la Junta consultiva de la Armada y todas las demás dependencias, oficinas y corporaciones, gran número de personajes de la nobleza y de todas las clases sociales.

A las tres se verificó la recepción de las señoras.

En una y otra no se recuerda en Palacio concurrencia tan numerosa y distinguida; calculándose en 1.695 personas las que ayer felicitaron á S. M. el Rey.

Durante la recepción, que terminó á las cuatro de la tarde; las bandas de los regimientos de artillería é ingenieros ejecutaron varias piezas en la plaza de la Armería, ocupada por un gentío inmenso, así como la de Oriente.

—SS. MM. la Reina Isabel y el Rey D. Francisco enviaron ayer cariñosas fe-

licitaciones á su amado hijo D. Alfonso, que por telégrafo contestó ayer mismo á dichas felicitaciones.

Recibió asimismo el Rey felicitaciones de varios Monarcas y Príncipes extranjeros, del Príncipe de Vergara y del General Cabrera.

Las Autoridades militares y civiles de las provincias, no sólo felicitaron á S. M., sino que recibieron Corte en los Departamentos marítimos y Capitanías generales. También los Generales que están de operaciones en el Norte felicitaron ayer por telégrafo á S. M. con motivo de su cumpleaños, y los buques de la escuadra del Cantábrico estuvieron engalanados.

—Ayer tarde á las cuatro el Alcalde Sr. Conde de Toreno y una Comisión de Concejales pasaron revista en el salón de sesiones del Ayuntamiento á los jóvenes de ambos sexos que ayer cumplieron 18 años, y á los cuales se les concedió varios premios y dotes el día del nacimiento de D. Alfonso XII, por haber nacido en el mismo día.

(G. del día 29 de Noviembre.)

GOBIERNO CIVIL

DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

SECCION DE FOMENTO.

Aguas.

Don Francisco Javier Camuño,
Gobernador Civil de esta provincia.

Hago saber: que la compañía de ferro carriles del Norte ha solicitado la concesion definitiva del muelle embarcadero de madera, en el sitio llamado de Maliaño, que con carácter de provisional obtuvo la Compañía del ferro-carril de Alar á Santander por Real orden de 4 de Febrero de 1857, á cuyo efecto acompaña la memoria y planos correspondientes, segun prescribe el art. 25 de la ley de aguas vigente.

Lo que he dispuesto se publique en este periódico oficial para que los que se crean perjudicados en sus derechos deduzcan las reclamaciones oportunas en término de quince días, á cuyo fin se hallará de manifiesto dicho proyecto en la Sección de Fomento de esta provincia por el tiempo expresado.

Santander 27 Noviembre de 1875.—El Gobernador.—Francisco Javier Camuño.

Montes.

El día 31 del próximo Diciembre y hora de las doce de su mañana se subastarán en el Ayuntamiento de Cabezon de la Sal y bajo la presidencia de su Alcalde 220 piés de roble, mediante el tipo de 3.660 pesetas.

En la Secretaría de dicho Ayuntamiento y en esta Sección de Fomento se hallarán de manifiesto los pliegos de condiciones que regirán en dicha subasta.

Santander 30 de Noviembre de 1875.—El Gobernador, Francisco Javier Camuño.

El día 30 del próximo Diciembre y hora de las doce de su mañana se subastarán en el Ayuntamiento de Comillas y bajo la presidencia de su Alcalde, 100 piés de roble, mediante el tipo de 3.142 pesetas.

En la Secretaría de dicho Ayuntamiento y en esta Sección de Fomento se hallarán de manifiesto los pliegos de condiciones que regiran en dicha subasta.

Santander 29 de Noviembre de 1875.—El Gobernador, Francisco Javier Camuño.

El día 30 del próximo Diciembre y hora de las doce de su mañana se subastará en el Ayuntamiento de Udias, bajo la presidencia de su Alcalde y en este Gobierno ante mi autoridad, subasta doble y simultánea de 200 piés de roble, mediante el tipo de 5.973 pesetas.

En la Secretaría de dicho Ayuntamiento y en esta Sección de Fomento se hallarán de manifiesto los pliegos de condiciones que regirán en dicha subasta.

Santander 29 de Noviembre de 1875.—El Gobernador, Francisco Javier Camuño.

El día 30 del proximo Diciembre y hora de las doce de su mañana se subastarán en el Ayuntamiento de Valle de Cabuérniga y bajo la presidencia del Alcalde, 50 piés de roble, 30 de aliso y 40 de álamo negro, mediante el tipo de 1,070 pesetas.

En la Secretaría de dicho Ayuntamiento y en esta Sección de Fomento se hallarán de manifiesto los pliegos de condiciones que regirán en dicha subasta.

Santander 29 de Noviembre de 1875.—El Gobernador, Francisco Javier Camuño.

El día 31 del próximo Diciembre y hora de las doce de su mañana, se subastarán en el Ayuntamiento de Valdáliga y bajo la presidencia de su Alcalde, 525 robles divididos en siete lotes, mediante el tipo de 11,280 pesetas.

En la Secretaría de dicho Ayuntamiento y en esta Sección de Fomento, se hallarán de manifiesto los pliegos de condiciones que regirán en dicha subasta.

Santander 30 de Noviembre de 1875.—El Gobernador, Francisco Javier Camuño.

El Ilmo. Sr. Director General de Correos y Telégrafos me dice con fecha 10 del actual lo siguiente,

«El Excmo. Sr. Ministro de Ultramar con fecha 19 de Octu-

bre próximo pasado, traslada al de la Gobernación la Real orden siguiente:

«Admitidos por Real orden de esta fecha para la tercera expedición mensual de los vapores correos trasatlánticos dos de los tres buques con que la empresa debe comenzar este servicio según el art. 15 de Real decreto de 25 de Junio último, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que la citada tercera expedición em piece el día 5 del mes próximo con el viaje de salida de la Habana y el 10 del mismo con el de salida de Cádiz continuando sin interrupción el servicio en la forma que establece el art. 2.º del mencionado Real decreto, esto es, saliendo los buques del puerto de Cádiz para el de la Habana en los días 10 y 30 de cada mes y del de Santander en el día 20; y de la Habana para Cádiz en los días 5 y 25 y para Santander en el 15.»

Lo que comunico á V. S. para su debido conocimiento.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Madrid 10 de Noviembre de 1875.—El Director general, Crujud.

Lo que se publica en este periódico oficial para noticia de aque-

llos á quienes pueda interesar. Santander 30 de Noviembre de 1875.—El Gobernador, Francisco Javier Camuño.

Anuncios particulares.

INTERESANTE A LOS AYUNTAMIENTOS.

En la imprenta de este periódico se halla de venta toda la documentación aprobada por la Excelentísima Comisión Provincial, para las próximas elecciones.

D. Miguel Ruano de los Gallardos,

apoderado de las clases pasivas, de las activas de guerra y de reemplazo, vive en la calle de San Francisco, núm. 11, principal.

Admite comisiones de varias clases para estas oficinas.

Representa ayuntamientos, corporaciones y particulares.

Reclama indemnizaciones por suplentes, pide relief de cruces, retiros, viudedades, orfandades, cesantías y jubilaciones, alcances de las cajas de Ultramar, haberes del Consejo de redenciones y toda clase de pago ó sobre que haya que hacer en esta capital, Madrid y provincias.

Administra fincas en Santander al 2 por 100.

LA CENTRAL IBÉRICA.

Agencia Universal de negocios, encargos y noticias, establecida en Madrid bajo la dirección de D. Ruperto García Acevedo; tiene corresponsales en todas las capitales de España, extranjero y Ultramar, así como esta sucursal en los pueblos de provincia.

Se compra: Papel del Estado, Empréstito Pontificio. Acciones del ferro-carril de Alar á Santander y demás ferro-carriles, nacionales y extranjeros, y todo papel de sociedades que con venga.

Representante principal en Santander, don Miguel Ruano de los Gallardos, calle de San Francisco, núm. 11, piso 1.º

La correspondencia que se le dirija no necesita señas de ninguna clase.

Contesta en el día á cuantas preguntas se le hagan al que se los envíe.

PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY.

CORREOS AL PACIFICO

Para Lisboa, Pernambuco, Bahía, Río-Janeiro, Montevideo, Buenos-Aires y puertos del Pacífico.

Saldrá de este puerto el 19 de Diciembre el vapor de 7,000 toneladas y 4,000 caballos de fuerza nombrado

LIGURIA.

Admiten carga y pasajeros de todas clases y para todos los puertos donde tocan. Informará su consignatario D. C. Saint Martin, Agente general de la Compañía, Muelle núm. 31, 6 en la corredería de D. Juan de Orbe, Muelle, núm. 8.

OBRAS PUBLICAS.

Carretera de tercer orden de Cabezón de la Sal á Reinoso.

Provincia de Santander.

Mes de Agosto de 1875.

(Continuacion).

Estado de los daños causados á mano airada en el arbolado, los cuales han sido denunciados ante los respectivos alcaldes.

Cultivadores de las fincas colindantes.	Ayuntamiento en que radican las fincas colindantes.	Kilómetros.	Persona que hizo denuncia.	Día de la denuncia.	Edad aproximada de años.	ARBOLES.			TOTALES. Número.
						Cortados. Número.	Tronchados. Número.	Descortezados. Número.	
Doña Teresa Puente.	Valle.	14	Francisco Martínez.	16	1	»	1	»	1
D. Juan Cabezas.	Idem.	14	Idem.	16	1	»	1	»	1
Cipriano del Río.	Idem.	14	Idem.	16	1	»	2	»	2
Terreno del comun.	Idem.	14	Idem.	16	1	»	4	»	3
D. Enrique Gutierrez.	Cabezón de la Sal.	2	José García.	25	6	»	»	1	1
Castoe Noriega.	Idem.	2	Idem.	25	6	»	»	2	2
Terreno del comun.	Valle.	11	Benito Lopez.	24	1	»	5	»	5
D. Gregorio Gutierrez.	Idem.	12	Idem.	24	4	»	»	1	1
Terreno del comun.	Ruente.	4	Santiago García.	24	1	»	1	»	1
D. Francisco E. Conde.	Idem.	8	Julian García.	24	1	»	1	»	1
Doña Juana Gomez.	Idem.	7	Idem.	24	1	»	1	»	1
Suma						»	16	4	20
Número de árboles destruidos en meses anteriores.						»	»	»	»
Total.						»	16	4	20

Santander 30 de Setiembre de 1875.—El Ingeniero encargado, Francisco Sanchez.

(S continuará.)

VAPORES-CORREOS DE A. LOPEZ Y COMPAÑIA.

PARA PUERTO-RICO Y HABANA

Salen de Santander el 20 de cada mes. Y de Coruña (escala) el 21 de idem.

PRESTAN ESTE SERVICIO LOS VAPORES A. Lopez, (nipúzcoa, Comillas, Mendez-Núñez, Puerto-Rico, Isla de Cuba, España y Santander.

Estos vapores salen de Cádiz los días 10 y 30 de cada mes.

Consignatarios en Santander Sres. Angel B. Perez y Compañía.

Imprenta de E. Lopez Herrero, San Francisco, 3.