

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

Este periódico sale todos los días menos los Lunes y siguientes á Jueves Santo, Corpus Christi y el de la Ascension.—Se suscribe en su Administracion, calle de la Union, núm. 1, bajo, á 11 pesetas 25 céntimos por trimestre en esta capital, 12 pesetas 50 céntimos en los demas puntos, pagado por adelantado.—Los edictos y anuncios sujetos al pago se insertan á 25 céntimos línea, y su importe debe abonarse antes de la publicacion al Administrador de este periódico.

REGENCIA DEL REINO.

(Gaceta del 19 de Setiembre.)

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

EXPOSICION.

SEÑOR: Próxima á terminarse por el Ministerio de la Gobernacion la division de las provincias en distritos para las elecciones provinciales, ha llegado el caso de proponer á V. A. las medidas oportunas á fin de que con la mayor brevedad posible se convoquen los colegios electorales, y constituidos primero las Diputaciones y despues los Ayuntamientos con arreglo al nuevo sistema, se apliquen en toda su extension las leyes de 20 de Agosto último, ejerciendo las corporaciones populares la plénitud de atribuciones que la Representacion Nacional ha querido concederles.

El Ministro que suscribe hubiera deseado proponer á V. A. la convocacion de los colegios para un término aun mas próximo; pero firmemente decidido á no traspasar los límites de la autorizacion concedida por las Cortes, juzga necesario ajustarse con toda fidelidad á lo prescrito en la segunda disposicion transitoria de la ley electoral. Si por una parte no se debe perder un solo día en trámites ociosos, conviene por otra conservar en su integridad todos los plazos que establecen las nuevas leyes, porque solo de este modo ofrecerá la eleccion cuantas garantías deben poner á cubierto el derecho de los electores.

Las especiales circunstancias de las islas Canarias y la dificultad de sus comunicaciones con la Peninsula aconsejan dilatar para ellas el término legal; y en tal supuesto, el que suscribe juzga oportuno proponer á V. A. que, haciendo uso de la facultad concedida en el segundo artículo transitorio de la ley electoral, se amplie por un mes respecto de aquella provincia el plazo señalado á las demas para principiar las operaciones previas de la eleccion.

Con propósito, pues, de cerrar definitivamente el periodo de transicion en que se hallan las Diputaciones y los Ayuntamientos, y á fin de plantear por completo las trascendentales reformas contenidas en las nuevas leyes, el Ministro que suscribe, por acuerdo del Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la probacion de V. A. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 17 de Setiembre de 1870.—
El Ministro de la Gobernacion, Nicolás María Rivero.

DECRETO.

En vista de las razones que me ha

expuesto el Ministro de la Gobernacion, de acuerdo con el Consejo de Ministro,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º En el improrogable término de 15 días, contados desde la publicacion del presente decreto, formará cada Ayuntamiento las listas electorales de su Municipio, tomando por base los últimos empadronamientos con las rectificaciones necesarias.

Art. 2.º Estas listas quedarán expuestas al público desde el día 4 hasta el 19 de Octubre próximo, en cuyo término podrán presentar los interesados las reclamaciones que consideren procedentes.

Art. 3.º El Ayuntamiento resolverá dichas reclamaciones antes del día 4 de Noviembre, y de su acuerdo podrá apelarse á la Diputacion provincial, la cual decidirá antes del 19 del mismo mes.

Art. 4.º El plazo señalado en el art. 26 de la ley electoral para que las Audiencias resuelvan en definitiva los recursos que el mismo establece se contará desde el 20 de Noviembre al 4 de Diciembre, ámbos inclusive.

Art. 5.º Las listas ultimadas quedarán expuestas al público con 15 días, cuando menos, de anticipacion á los en que se verifiquen las elecciones municipales y provinciales. En el primer día de eleccion y antes de constituirse la mesa provisional remitirán los Alcaldes á los colegios y secciones copia certificada de las listas ultimadas en la parte correspondiente á sus respectivas demarcaciones, con las notas y comprobantes de que habla el art. 33 de la ley electoral.

Art. 6.º Ultimadas las listas, los Ayuntamientos repartirán á domicilio las papeletas que acrediten el derecho electoral.

Si algun elector no recibiese la suya cuatro días antes de verificarse las elecciones, tendrá derecho á reclamarla en la Secretaria del Ayuntamiento, pudiendo además hacer uso de la accion criminal determinada por el artículo 31 de la ley electoral en los casos que el mismo previene.

Art. 7.º La division de las provincias en distritos para las próximas elecciones de Diputados provinciales se publicará en la Gaceta por el Ministerio de la Gobernacion antes del 1.º de Octubre próximo.

Art. 8.º En los ocho primeros días del mismo mes, los Ayuntamientos practicarán y publicarán en el Boletín oficial de la provincia, y por medio de los periódicos locales ó por edictos en su defecto, la division del respectivo término municipal en secciones y colegios; teniendo en cuenta al verificar

este trabajo la division de distritos electorales en aquellos pueblos que deben formar mas de uno, segun lo establecido en el art. 19 de la ley provincial de 20 de Agosto último.

Art. 9.º Los vecinos y domiciliados de cada término municipal podrán entablar hasta el 8 de Noviembre próximo las reclamaciones que crean oportunas contra la division á que se refiere el artículo anterior.

Art. 10.º El Ayuntamiento examinará dichas reclamaciones, y con su informe las remitirá á la Diputacion provincial, acompañando copia certificada del acuerdo relativo á la division antes del día 24 de Noviembre.

Art. 11.º La Diputacion provincial, examinados los antecedentes y reclamaciones, resolverá lo que proceda sobre los puntos á que estas se contraigan, y comunicará su acuerdo antes del día 24 de Diciembre.

Art. 12.º Inmediatamente despues de recibir los Ayuntamientos el acuerdo á que se refiere el artículo anterior, publicarán en la forma y sitios acostumbrados la division de colegios y secciones.

Art. 13.º Los Ayuntamientos, con ocho días de anticipacion al designado para las elecciones, acordarán y publicarán el local donde hayan de verificarse en cada colegio ó seccion.

Art. 14.º Los Gobernadores, oyendo á las Diputaciones provinciales y en vista de los datos de poblacion correspondientes á cada localidad, publicarán antes del 1.º de Octubre un estado expresivo de los Concejales y Alcaldes que á cada Ayuntamiento correspondan, segun el art. 24 de la ley municipal sancionada por las Cortes Constituyentes.

Art. 15.º Las elecciones de Diputados provinciales se verificarán en los días 7, 8, 9 y 10 de Enero próximo, y las de Concejales en los días 21, 22, 23 y 24 del mismo mes. Los Gobernadores civiles harán las convocatorias oportunas con la anticipacion que previene el art. 100 de la ley electoral.

Art. 16.º En la constitucion de las mesas, así como en la votacion y escrutinio, se observarán las formalidades y términos prevenidos por los artículos 50 al 92, 102 y 103 de la ley electoral.

Art. 17.º Los escrutinios generales de distritos en las elecciones municipales se verificarán el domingo siguiente á la eleccion. El término que fija el art. 86 de la ley electoral empezará á contarse desde el escrutinio general, y la sesion extraordinaria á que se refiere el 87 de la misma ley se verificará al día siguiente de espirar el término anterior.

Art. 18.º Las atribuciones que las

leyes electoral, municipal y provincial, sancionadas por las Cortes Constituyentes, conceden á la Comision provincial en materia de elecciones se ejercerán por las actuales Diputaciones provinciales.

Art. 19.º Los plazos señalados en este decreto empezarán á contarse en Canarias un mes despues del designado para los pueblos de la Peninsula, verificándose en aquellas islas las elecciones provinciales los días 9, 10, 11 y 12 de Febrero, y las municipales el 23, 24, 25 y 26 del mismo mes.

Dado en Madrid á diez y siete de Setiembre de mil ochocientos setenta.—Francisco Serrano.—El Ministro de la Gobernacion, Nicolás María Rivero.

(Gaceta del 19 de Julio.)

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

EXPOSICION.

SEÑOR: Desde hace largo tiempo se siente en este departamento la necesidad de variar el sistema de comunicaciones postales con las islas Filipinas. Careciendo hoy de medios propios directos y regulares, el Gobierno, que para este servicio se vale de las Mensajerías Imperiales y de la Compañía Peninsular y Oriental, se ve obligado, no sólo á enviar bajo pabellon extranjero su correspondencia, sino tambien á sufrir una pérdida de tiempo considerable, teniendo que transmitirla á Marsella y recogerla despues en Hong-Kong. Semejante sistema exige desde luego un plazo que varía entre 48 y 60 días para hacer llegar la correspondencia oficial á aquella riquísima colonia, mientras que los militares y los funcionarios públicos, haciendo la navegacion por el Cabo de Buena Esperanza, emplean un tiempo extraordinario, que se traduce en pérdida para el Estado, puesto que sus empleados cobran el sueldo desde el día del embarque, y no pueden prestar servicio alguno hasta cinco meses despues que tiene lugar su llegada al Archipiélago.

A esta consideracion únese otra más poderosa aun, y es la de que el servicio entre Hong-Kong y Manila se hace por medio de los buques de guerra, los que careciendo de condiciones para la navegacion del mar de la India, tan arriesgada como difícil, se ven expuestos á continuos peligros, de los cuales atestigua tristemente la pérdida del vapor *Malespina*. Ya antes de la fecha de este siniestro el Ministro de Marina habia hecho presente al de Ultramar la necesidad de modificar este servicio, que no podia menos

de traer, como indeclinable consecuencia, el deterioro constante de los buques, el aumento de nuestra escuadra en aquellos mares, y con ambas causas, las dificultades materiales y financieras consiguientes á la necesidad de su recomposicion y sostenimiento. Y á tal punto han llegado las cosas, que es imposible, bajo todos aspectos, que este servicio continúe por más tiempo en la forma en que hoy se hace. Para modificarle, pueden emplearse dos medios distintos: el uno, el de buscar empresas particulares que conduzcan la correspondencia desde Saigon ú Hong-Kong, á las Islas Filipinas ó vice versa, encargando su conduccion hasta ámbos puntos á empresas extranjeras. El otro, el de establecer la línea directa de vapores entre Manila y la Península: de estos dos sistemas el Gobierno no ha vacilado en elegir el segundo. El primero podia ser algo más económico, pero no ofrecería ventajas positivas á la Administracion ni en tiempo ni en seguridad, ni en facilidades para el comercio. El segundo, que no será ciertamente tan económico, presenta en cambio una série de ventajas cuya trascendencia é importancia son tales, que el Ministro que suscribe cree deber llamar hácia ellas la atencion de V. A.

Bajo el punto de vista político, es incuestionable la conveniencia de ponernos en comunicacion directa y á 40 dias del Archipiélago Filipino, verdadero emporio de riqueza, riquísimo venero abierto á nuestra actividad, y hasta el dia descuidado por efecto de nuestros constantes disturbios. Hora es ya de fijar la atencion con preferencia, en aquella poblacion de 5 millones de habitantes, y utilizar aquel vasto mercado que ha tomado nuevas proporciones, el dia en que la apertura del Istmo de Suez ha venido á hacer presente á todos los países de Europa, que la base de la prosperidad futura de su comercio reside en Levante, si, como afortunadamente acontece en el nuestro, este comercio puede apoyarse extensos territorios del Océano indico.

Bajo el punto de vista económico, no es dudoso siquiera el provecho que á la industria, á la fabricacion y á la produccion española ha de resultar de encontrarse rápidamente en comunicacion con Filipinas, y de poder recibir ciertas primeras materias y enviar sus productos á un mercado donde son casi desconocidos. Bajo este aspecto, preciso es confesar, aun cuando sea doloroso, el lamentable atraso en que nos encontramos. La mayor parte de la harina que se consume en Filipinas, y cuyo valor excede de 4 millones de reales, va desde los Estados Unidos ó desde China. Los tejidos de algodón, por valor de 40 millones, desde Inglaterra ó la India. El abacá, del cual se exportan 22 millones de kilogramos, que valen cerca de 50 de reales, sólo viene á la Península por un valor insignificante; y el azúcar, cuya exportacion excede de 60 millones, va en su mayor parte á Inglaterra y á la China.

Si de estos datos se pasa á la comparacion general de los buques que con bandera española hacen el comercio en Filipinas, se encuentra que nuestra bandera cubre 118 buques para la exportacion, mientras la extranjera va en 190; que nuestro comercio de exportacion solo asciende á 31.000 toneladas, mientras que el extranjero exporta 102.000, y que aun en la importacion, en la cual alcanzamos ventaja en el número de buques, puesto que nuestra bandera va en 113 y la extranjera en solos 53, el número de toneladas de carga es casi igual en ambas; siendo tambien de advertir, que de los 113 buques citados, 77 hacen el comercio de la China. En realidad,

pues, el movimiento directo entre la Península, está reducido á 14 buques en la importacion y 19 en la exportacion.

Si de este exámen se pasa al de las materias objeto del tráfico, puede decirse que nuestro comercio de importacion en Filipinas, está hoy limitado al aguardiente, á una corta cantidad de vino de Cataluña, á otra menor de vino comun, á los náipes y á algunos libros impresos, todo por valor de 10 millones de reales; y el de exportacion al azúcar, de la cual traemos á la Península por valor de 2 millones; al café, que asciende á 3, al tabaco para las Fábricas nacionales, á un poco de añil, á una escasa cantidad de seda y á algunas telas que sin duda por la especialidad vienen á la Península, todo por valor de 44 millones; cifras que dan una triste idea de lo que nuestras magnificas colonias del Archipiélago indico representan para nosotros. Basta decir, en fin, que en un consumo que se aproxima á 400 millones, la Metrópoli solo representa una décima parte.

Ciertamente, no es lisonjero este estado de cosas; y aunque sea doloroso exponerle, conviene que el país lo conozca á fin de que pueda apreciar en todo su valor la utilidad y las ventajas que pueden sacarse de esta línea de comunicaciones, que el Gobierno crea, con la esperanza de que á la conclusion del primer contrato la industria particular esté de tal suerte desarrollada, que no sea necesario establecer línea especial para las comunicaciones oficiales, pudiendo ya entónces valerse el Gobierno de líneas particulares. Esta esperanza se funda, no sólo en la perspectiva que semejante tráfico ofrece, sino tambien en el conocimiento que de esta situacion tiene nuestro comercio, en la necesidad que principia á sentirse en toda la costa de Levante de aprovechar la via de Suez, en los deseos, en fin, que se despiertan, y á los cuales deben atribuirse las proposiciones que vienen haciéndose al Gobierno á fin de establecer la línea que hoy trata de plantear.

Y este movimiento, que se acentúa más cada dia, recibe nuevo impulso en este momento en que la apertura del Istmo, acercando á nosotros las comarcas de Levante, despierta en nuestro país recuerdos de otros tiempos, y hace revivir las antiguas tradiciones, y las nunca muertas esperanzas de reanimar el comercio de Oriente, que en competencia con Génova y Venecia ejercieron un dia los catalanes. No es posible, en efecto, mirar con indiferencia, como la Francia hoy desde Marsella, el Austria desde Trieste, y la Italia desde Brindis, se lanzan con febril actividad al comercio de Oriente, mientras permanece inerte y descuidada la nacion que tuvo un dia en Barcelona el núcleo de aquel poderoso comercio y de aquella vigorosa marina que dió origen á las heroicas hazañas que aun recuerdan con orgullo las tradiciones populares. Y si á estas consideraciones se añade la que nace de la situacion de España, que está llamada á hacer á un tiempo el comercio del Mediterráneo y el de América, y á enlazar las dos grandes corrientes del tráfico europeo, desarrollando ese poderoso germen de riqueza que se llama el comercio de tránsito, habrá mayor motivo para creer que la medida sometida á la aprobacion de V. A. está llamada á ser de grande trascendencia para los intereses económicos del país.

No toca ciertamente al Gobierno ponerse al frente de ese movimiento económico, ni siquiera mezclarse en él. Las ideas de libertad, arraigadas afortunadamente con fuerza incontrastable en nuestro país, no permiten

sobre este punto dudas de ningun género, ni el Ministro que suscribe sería ciertamente el que esperase lograr con la intervencion oficial un desarrollo que, por lo mismo que es tan grande, no puede nacer de otra fuente que de la energía y de la iniciativa individual. Pero toda vez que con estas aspiraciones y este movimiento coinciden las necesidades del Gobierno, que hacen indispensable variar la organizacion del servicio de comunicaciones, el Ministro que suscribe aprovecha la ocasion de presentar estas consideraciones, creyendo será satisfactorio á V. A. cooperar á tan útil empresa, sin derogar ninguno de los principios, ni contradecir ninguno de las aspiraciones de la revolucion.

Así, pues, el Gobierno, al buscar el medio de conducir su correspondencia, de llevar sus empleados y soldados y de traer las mercancías que en grande escala necesita, bajo el pabellon español, con las condiciones de seguridad y de rapidez que le son precisas, viene á llamar á la puerta de los intereses particulares y á ofrecer al comercio, como base, como ocasion, como aliciente á sus operaciones, este servicio que para sí crea. Pocas veces las necesidades de Gobierno se habrán aunado tan estrechamente con los intereses generales del país.

Tal es, Señor, la idea fundamental que ha presidido á la redaccion del decreto que tengo el honor de presentar á la aprobacion de V. A.

Expuesto ya el pensamiento del Gobierno, cumple al Ministro que suscribe, someter á V. A. algunas consideraciones de otro género, que explican la forma en que ha creído deber atender á este servicio. Empresa de estas condiciones, no puede sujetarse á las formalidades y á la rigidez de una pública subasta. El concurso en licitacion abierta, en la cual puedan presentarse con toda libertad proposiciones que permitan elegir la mas ventajosa, es preferible á todo otro sistema; por que á menos de incurrir en grande responsabilidad, el Gobierno no puede ni debe entregar este poderoso medio de comunicacion á una Compañía extranjera, á no ser en el caso de una falta absoluta de empresarios españoles, y despues de minuciosas investigaciones sobre la garantía moral del adjudicatario, á lo cual no se presta de manera alguna la subasta pública. Por esta razon el servicio de que se trata es de aquellos que el decreto de 1852 exceptúa de la formalidad de contratacion por medio de licitacion pública, punto fuera de toda duda en la jurisprudencia administrativa, y que fué en ocasion semejante ámpliamente controvertido, inclinándose resueltamente hácia la opinion que sustenta el Gobierno, no sólo el Cuerpo Supremo consultivo del Estado, sino los hombres más notables del foro de Madrid.

Pero si el Gobierno tiene el derecho de contratar por sí directamente este servicio, el Ministro que suscribe, se considera obligado á ejercitarlo, preparando su eleccion con un concurso, en el cual pueda adquirir conocimiento exacto de los medios mejores para atender á las necesidades públicas. De esta manera se concilia el interés general con las condiciones del servicio, obteniendo la Administracion, cuantas garantías de acierto, de exámen y de fiscalizacion puedan apetecerse. De esta manera se alcanza tambien el importante resultado de que sean conocidos y juzgados por todos, los actos del Gobierno, rodeándolos de aquel prestigio que nace de la confianza; de esta manera, en fin, y sólo de esta, podrá lograrse el propósito del Gobierno, de no confiar la conduccion de su correspondencia y

de sus medios de defensa á una casa extranjera mientras, lo que no puede ponerse en duda, haya en España capitales que quieren acometer esta grande y útil empresa; circunstancia que el Ministro que suscribe, está decidido á mirar con preferente atencion.

En estas razones se funda, Señor, el decreto que tengo el honor de someter á la aprobacion de V. A.; esperando que este acto, que vendrá á coincidir con el establecimiento de cables eléctricos que pondrán en comunicacion inmediata y constante á la Metrópoli con sus colonias del Archipiélago indico, será uno de aquellos que en el porvenir están llamados á reportar mayores ventajas y á hacer crecer mas rápidamente la prosperidad y la riqueza de nuestra patria; obligando al mismo tiempo á la opinion pública á fijarse en el porvenir de las ricas colonias filipinas, y á preparar las mejoras de que son susceptibles y á que tienen completo derecho, dejando al mismo tiempo á los habitantes de aquellas remotas regiones un recuerdo imperecedero de la gloriosa revolucion, que tantos y tan fecundos gérmenes de grandeza y prosperidad nacional habrá legado á las futuras generaciones.

Madrid 6 de Julio de 1870.—El Ministro de Ultramar, Segismundo Moret y Prendergast.

DECRETO.

Tomando en consideracion lo que de acuerdo con el Consejo de Ministros me ha propuesto el de Ultramar,

Vengo en decretar lo siguiente:
Artículo 1.º Se autoriza al Ministro de Ultramar para contratar, previo concurso, el servicio de conduccion de la correspondencia en buques de vapor desde Barcelona á Manila.

Art. 2.º El contrato se hará con arreglo á las bases consignadas en el adjunto pliego de condiciones.

Art. 3.º Terminado el plazo que señale el Gobierno para recibir proposiciones, el Consejo de Ministros, á propuesta del de Ultramar, elegirá de entre estas la que juzgue mas conveniente á los intereses del Estado.

Art. 4.º Una vez aceptada la proposicion, el Ministro de Ultramar formalizará el contrato, previo el depósito por parte de contratista de un millon de pesetas en la Caja general de Depósitos.

Art. 5.º El Gobierno dará cuenta á las Cortes en la primera legislatura, del contrato celebrado.

Dado en San Ildefonso á siete de Julio de mil ochocientos setenta.—Francisco Serrano.—El Ministro de Ultramar, Segismundo Moret y Prendergast.

Pliego de condiciones con arreglo á las cuales ha de contratarse el servicio de conduccion de la correspondencia entre la Península y las islas Filipinas.

CAPÍTULO PRIMERO.

CONDICIONES GENERALES.

Artículo 1.º La conduccion de la correspondencia pública y oficial entre la Península y las islas Filipinas se hará por medio de vapores-correos desde Barcelona á Manila y vice versa, pasando por el Canal de Suez.

El punto de partida de la línea será Barcelona, y el itinerario por el Canal de Suez, al puerto de este nombre, á Aden, á Punta de Gales, y de aquí, bien por Singapore, bien por Batavia, á terminar en Manila.

Entregada la correspondencia, pasaje y mercancías en Manila, seguirán los buques su viaje á Hong-Kong, donde recogerán la correspondencia que por via extranjera haya llegado á este punto, regresando con ella á Manila.

Art. 2.º Se efectuarán 12 viajes

redondos al año, saliendo los vapores-correos de Barcelona y de Manila todos los meses el día que designe el Gobierno. Esta designación quedará hecha en el contrato.

También se marcará en este, el máximo de tiempo que hayan de detenerse en los puntos de escala, teniendo en cuenta las necesidades del servicio, y determinándose igualmente la duración media de las travesías.

Art. 3.º El Ministro de Ultramar tendrá la facultad de suprimir puntos de escala ó aumentar el número de los ordinarios en la línea marcada, así como la de establecer nuevos servicios.

En cualquiera de estos diferentes casos, el número de buques y las condiciones del contrato se fijarán nuevamente.

En el caso que el Gobierno reconociese la utilidad de prolongar la línea primitiva, ó establecer líneas parciales que entronquen con la principal, reservará al contratista la preferencia de la concesión de los nuevos servicios que haya de establecerse, siempre que los haga en iguales condiciones.

Art. 4.º Estará siempre dispuesto un buque para la salida del correo con la anticipación que se fijará en el contrato, reservándose en él y teniendo á disposición del Gobierno en la Península y del Gobernador superior civil en Manila dos camarotes de primera clase hasta 24 horas antes de la señalada para la salida.

Art. 5.º La salida de los buques de los puntos de Barcelona y Manila no podrá verificarse antes de haber recibido la correspondencia oficial. El Gobierno ó la Autoridad superior civil de las islas Filipinas, tendrán la facultad de retardar la salida del vapor correo 24 horas consecutivas sin abono de indemnización alguna: si la detuviesen por más tiempo, se abonará al contratista la cantidad de 2.500 pesetas por cada medio día ó 12 horas de retraso.

Art. 6.º Los buques no podrán hacer escala ó arribada en otros puntos que los designados en el presente pliego de condiciones, á no ser obligados por fuerza mayor, en cuyo caso se acreditará en debida forma.

Art. 7.º Queda prohibido al contratista embarcar ó desembarcar pasajeros y mercancías en otros puntos que los de partida y escala señalados anteriormente.

CAPÍTULO II.

DE LOS BUQUES.

Art. 8.º El contratista se obliga á tener á flote y presentados para su recibo en el plazo marcado en la disposición transitoria, cuando menos cinco buques de vapor, de las condiciones que se marcan.

Estos buques serán de hierro ó de madera de nueva y sólida construcción, y el desplazamiento de la parte sumergida en todo su calado de cargo, será de 3.000 toneladas métricas.

Los buques serán movidos por máquinas de vapor con propulsor de hélice, con una fuerza capaz de imprimir á aquellos la velocidad de 14 millas en las pruebas y 10 en la velocidad media.

Art. 9.º Si en algún caso los buques de este porte no pudieran pasar al Canal, el Gobierno, oída la Compañía, decidirá las modificaciones que han de hacerse en el contrato.

Art. 10. Los buques empleados por el contratista deberán estar abanderados y matriculados en España y pertenecer á españoles, según dispone el Código de Comercio, la Ordenanza de matriculas y demás disposiciones vigentes.

En el caso de ser los buques adquiridos en el extranjero, el contratista queda relevado del pago de derechos

que corresponden al Estado por su introducción, abanderamiento y matrícula, así como de los relativos al material perteneciente á los mismos buques.

Art. 11. El contratista se obliga á reemplazar en el término de un año cualquiera de los buques que se inutilice para el servicio, y á continuar este sin interrupción, en buques de condiciones análogas.

Art. 12. Los buques pertenecientes á esta línea no se emplearán sino después de haber sido recibidos por una comisión nombrada por el Ministro de Marina, que examine sus condiciones marineras, y por otra nombrada por el de Ultramar, que se cerciorará de que llenan todas las demás condiciones del contrato.

Art. 13. Para ser recibidos los buques, además de satisfacer á las condiciones marcadas en el art. 8.º, llenarán las siguientes:

1.ª Los buques por su construcción estarán clasificados ó merecerán serlo en la primera clase ó categoría, con arreglo á las condiciones del Lloyd inglés ó francés.

2.ª Las calderas resistirán á una prueba en frío, igual al doble de la presión normal á que deban trabajar las máquinas, lo cual deberá hacerse constar en el acta de reconocimiento.

3.ª Las comisiones además, determinarán si los buques satisfacen á todas las condiciones de seguridad, salvamento y comodidad debidas, examinando si están provistos del número de embarcaciones menores, anclas, cadenas, algibes, destilador de agua salada, y de todos los pertrechos y útiles correspondientes á los buques clasificados de primera clase en las líneas extranjeras.

Art. 14. Cada buque embarcará para su defensa, cuando menos, el armamento siguiente:

Dos cañones de 16 centímetros, núm. 3, montados en cureñas de marina y con pólvora y municiones para 30 tiros cada uno.

Veinte carabinas del último modelo adoptado para el ejército, con cien tiros cada una.

Veinte sables de marina.

Este armamento será presentado por el contratista y reconocido por la comisión nombrada por el Ministro de Marina.

Art. 15. En cada salida correspondiente al Gobierno examinar si tanto la tripulación como los buques, responden á todas las condiciones del contrato.

Este examen, que podrá hacerse por delegados especiales, se entiende sin perjuicio de las atribuciones que por las leyes vigentes corresponden á las Autoridades de Marina.

Art. 16. Los buques, sus máquinas, armamento y demás efectos pertenecientes á los mismos deberán conservarse constantemente en buen estado de uso.

CAPÍTULO III.

DE LA TRIPULACION.

Art. 17. Cada buque tendrá la tripulación que á continuación se expresa:

- Un Capitan.
- Un segundo id.
- Tres Pilotos.
- Un Médico-cirujano.
- Un practicante.
- Un Contador.
- Un primer Contramaestre.
- Un segundo id.
- Un carpintero calafate.
- Veintiseis marineros.
- Seis grumetes.
- Un primer maquinista.
- Un segundo id.
- Tres ayudantes.
- Diez y ocho fogoneros y engrasadores.
- Doce paleros.

Tres cocineros de la tripulación.

Ocho camareros.

Dos camareras.

Un panadero.

Un número proporcionado de cocineros y ayudantes.

CAPÍTULO IV.

DE LA CONDUCCION DE LA CORRESPONDENCIA Y DE LAS PERSONAS ENCARGADAS DE SU CUSTODIA.

Art. 18. La empresa se compromete á trasportar en sus buques toda la correspondencia pública y oficial, tanto por la línea principal, como por las accesorias que por aquella pudieran establecerse, por todo el tiempo que dure el contrato.

Además de esto deberá trasportar con las mismas condiciones los caudales ó valores pertenecientes al Estado.

Art. 19. En cada uno de los vapores de la línea, irá un Oficial de Marina de la clase de Tenientes de navío de primera, nombrado por el Ministro de Ultramar á propuesta del de Marina. Este Oficial tendrá, además del sueldo correspondiente, una gratificación ó sobresueldo pagado por el Ministerio de Ultramar. Llevará á sus órdenes un Ayudante de la clase de Escribientes de Marina.

Art. 20. Corresponde á este Oficial el recibo, conservación y entrega de la correspondencia pública y de oficio, así como de los caudales, valores ó efectos públicos pertenecientes al Estado.

Tendrá carácter oficial reconocido por todas las personas de á bordo, así como autoridad completa y exclusiva en todo lo relativo á la correspondencia y efectos que le sean confiados, sin extender sus facultades á ninguna otra materia. Dará cuenta de todas las faltas que note en el servicio, y recibirá las quejas que los pasajeros crean conveniente formular.

Art. 21. Le corresponderá un camarote de primera clase, y además un local especial contiguo, cerrado con llave, propio para desempeñar al despacho de la correspondencia.

Art. 22. Otro local seguro y cerrado con llave, á satisfacción de la comisión encargada de recibir los buques, se destinará para la colocación de la correspondencia del Gobierno y demás objetos que le sean confiados.

Art. 23. Corresponde al expresado Oficial trato y manutención de pasaje de primera clase, ocupando en la mesa la derecha del Capitan.

Tendrá además siempre á su disposición un bote convenientemente dispuesto y tripulado, para las necesidades del servicio.

Durante el desempeño de este, ninguna persona, á no ser el Capitan ó alguno de los Oficiales del buque, podrá aprovecharse de esta embarcación para ir á tierra ó volver á bordo, y á condición de no causar la menor demora.

Cuando á causa del mal tiempo el buque se viese obligado á fondear en rada abierta, el Oficial encargado de la correspondencia podrá exigir que se ponga á su disposición el mejor de los botes que haya á bordo.

Art. 24. Si á consecuencia de algún accidente el Oficial encargado de la correspondencia no pudiese desempeñar su cometido, quedará esta á cargo del Capitan del buque y bajo su responsabilidad.

Art. 25. En el caso de que por algún accidente sufrido en alguno de los buques de la empresa, el viaje empezado no pudiera concluirse, el Oficial encargado de la correspondencia cuidará, entendiéndose para este objeto con los Capitanes y agentes de aquella de asegurar el transporte de la correspondencia á los puntos de su destino. Los gastos á que diese lugar serán de

cuenta de la empresa si le son imputables, y su pago se descontará de la suma que debe abonarle el Estado.

Art. 26. Queda prohibido el transporte de toda otra clase de correspondencia que la que proceda de la Administración pública.

Cualquiera infracción en este punto así como la de las disposiciones legales sobre transporte ó inviolabilidad de la correspondencia, serán castigadas con arreglo á las leyes.

CAPÍTULO V.

DEL TRASPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS.

Art. 27. La empresa podrá trasportar en sus buques, pasajeros y mercancías, y hacer todas las operaciones de comercio que no perjudiquen el fin principal á que se destinan. El producto del transporte de los pasajeros y de las mercancías corresponde á la empresa.

Art. 28. El Gobierno podrá disponer hasta de la cuarta parte de las plazas destinadas á bordo de los buques para pasajeros, con el fin de trasportar los funcionarios públicos ó personas que vayan en aquellos con carácter oficial.

Si el embarque de individuos con derecho al abono de pasaje excediese de la cuarta parte del total de plazas disponibles en cada buque, la empresa deberá ser avisada con 15 días de anticipación. Se exceptúa el caso de transporte de soldados, que podrá hacerse en cualquier número, siempre que el Gobierno lo estime oportuno.

Art. 29. Cuando por efecto de circunstancias extraordinarias ó por caso de guerra ú otras, se destinasen á las islas mayor número de tropas de las que exige el servicio ordinario en las mismas, el transporte se hará con la rebaja de 25 por 100 del precio estipulado para la conducción en circunstancias normales.

Art. 30. La empresa se obliga á recibir á bordo de sus buques hasta la décima parte del tonelaje de cada uno, en armas, pertrechos y demás efectos que pertenezcan al Estado. En los fletes de estos efectos se hará por el contratista una rebaja de... por 100 sobre los precios marcados en las tarifas adoptadas para el público.

Art. 31. Si se embarcasen municiones de guerra, la responsabilidad de los riesgos será de cuenta del Estado, y en el caso de que el Gobierno creyese conveniente enviar algún agente especial custodiando las municiones, la empresa deberá guiarse por sus indicaciones, tanto para la estiva de aquellas, como para las precauciones que deban adoptarse. La empresa no estará obligada á recibir mas efectos, dentro de las prescripciones del párrafo anterior, que los que puedan tener cabida en sus buques en el momento en que se le haya avisado.

CAPÍTULO VI.

OBLIGACIONES DEL ESTADO PARA CON LA EMPRESA.

Art. 32. La duración del contrato será de 10 años, contados desde el día en que empiece el servicio de la línea.

Art. 33. Como precio de la conducción de la correspondencia pública y oficial, el Estado se obliga á pagar al contratista por 120 viajes redondos, ó sea de ida y vuelta, la suma que resulte de la proposición que se acepté en el concurso.

El pago de la expresada suma se efectuará por dozavas partes, ó sea mensualmente, por las Cajas del Tesoro de Madrid, Barcelona ó Manila, según, se convenga. La falta de pago durante un año relevará al contratista de su compromiso, sin perjuicio de los derechos que le asistan según las leyes.

Art. 34. El Estado se obliga á conducir en los buques de la empresa todos los individuos á quienes por cualquier concepto satisfaga los gastos de viaje entre la Península y Filipinas. Los precios de transporte serán en todas las clases, inferiores en... por 100 á los señalados por la empresa en sus tarifas.

Art. 35. El Gobierno se obliga igualmente á transportar en los buques de la empresa todas las mercancías pertenecientes al Estado que se remitan desde la Península á Filipinas ó vice versa. Los precios de transporte serán inferiores en... por 100 á los de las tarifas ordinarias.

Art. 36. El Gobierno asegura á la empresa los fletes de tabacos que conduzca de Filipinas á la Península. En el caso en que el tabaco fuera consignado á otros puntos, será de cuenta de la empresa el conducirlos á su destino. Los fletes de los tabacos serán los de tarifa.

Art. 37. El Gobierno queda libre de las obligaciones consignadas en los artículos anteriores de este capítulo, avisando á la empresa con dos meses de anticipación, si otra empresa nacional ó extranjera le hiciese los transportes en mejores condiciones.

Art. 38. El contratista no podrá ceder su contrato en todo ni en parte sin consentimiento autorizado del Gobierno.

Si se averiguase que lo habia hecho sin esa circunstancia, ó aun cumpliéndola lo hiciese en favor de persona ó Compañía extranjera, el Gobierno podrá rescindir el contrato sin indemnización alguna.

Art. 39. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la interpretación de las cláusulas del presente pliego de condiciones se resolverán administrativamente por el Ministro de Ultramar oyendo á la empresa, y al hacerse contenciosas se ventilarán ante el Tribunal competente en el modo y forma que determinen las leyes.

Art. 40. La empresa establecerá su domicilio en Madrid, Manila ó Barcelona. En el caso de que lo estableciese fuere de Madrid, deberá tener en esta capital y en Manila agentes debidamente autorizados para que la representen en cuanto haya que tratar con el Gobierno ó Autoridades, y en los asuntos judiciales ó extrajudiciales.

CAPÍTULO VII.

DE LA FIANZA.

Art. 41. Ocho días despues de haber obtenido la concesion de este servicio, el contratista esta obligado á entregar en la Caja general de Depósitos la suma de un millon de pesetas en metálico ó efectos públicos del Estado al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitucion de fianzas; entregándosele el documento correspondiente para garantizar la existencia de dicho depósito.

La fianza será responsable del cumplimiento del contrato, y será devuelta gradualmente y á medida que se vaya recibiendo el material naval que se menciona en el capítulo 2.º hasta quedar reducida á 250.000 pesetas.

CAPÍTULO VIII.

DE LOS CASOS DE GUERRA Y DE LAS INDEMNIZACIONES Á QUE DIEREN LUGAR.

Art. 42. En caso de guerra marítima ó de hostilidades en algunos de los puertos en que toquen los buques de la empresa, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudieran resultar de dicha guerra, á no ser que haya dejado aquella en libertad de suspender el servicio ó de no tocar en los puertos donde hubiera hostilidades. En el primer caso, el tiempo transcurrido desde la suspension del servicio hasta su nuevo establecimiento se comprenderá ó no en la duracion del contrato á eleccion de la empresa.

Si se suspendiese el servicio, el Es-

tado podrá tomar posesion de los buques con todo su material y pertrechos, haciéndose de todo un avalúo por una comision compuesta de dos personas elegidas por el Ministerio de Ultramar y dos por el contratista. Estos individuos, por mayoría de votos, designarán una quinta persona, en quien recaerá la presidencia; y en caso de empate en la designacion, decidirá la suerte, de entre los individuos comprendidos en una lista formada de comun acuerdo.

A la terminacion de la guerra serán devueltos al contratista los buques con su material, previa la indemnizacion á que diere lugar su desperfecto, si lo hubiese, á juicio de la expresada comision.

Art. 43. El Gobierno pagará á la empresa durante el tiempo que tenga á su servicio los buques el 5 por 100 del capital que estos representen, segun el juicio de la citada comision.

Todo otro pago quedará suspendido durante la interrupcion del servicio por la empresa.

Art. 44. Si el Gobierno no usase de la facultad que le corresponde en virtud del párrafo segundo del precedente artículo, abonará á la empresa desde el día en que cesase el servicio hasta la terminacion de la guerra el interés de un 5 por 100 del capital invertido en ellos, segun avalúo de la comision.

Art. 45. Al terminar la guerra, el Ministro de Ultramar, oyendo al Consejo de Estado, podrá relevar á la empresa del cumplimiento del contrato, si los acontecimientos de la guerra la hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

Art. 46. En circunstancias políticas extraordinarias, y sin que ocurra el caso de guerra marítima, el Gobierno podrá comprar fletar uno ó varios de los buques de la empresa.

Las mismas facultades corresponden al Gobernador superior civil de las islas Filipinas, debiendo en este caso oír ántes á la Junta de Autoridades ó cuerpo consultivo que la sustituya.

Cuando esto tenga lugar, la indemnizacion á que la empresa fuese acreedora será justipreciada por la comision mencionada en el art. 42.

CAPÍTULO IX.

DE LA SANCION PENAL.

Art. 47. Si la salida de los buques se retrasara por culpa de la empresa, pagará esta una multa igual á la suma que segun el artículo 5.º debe percibir como indemnizacion, si se detuviese por órden superior. Si el retraso excediese de 24 horas, la multa será doble.

Si se probase que fué ocasionado por el embarque tardío de mercancías, estas multas serán el doble de lo señalado en el párrafo anterior.

Art. 48. Cuando el retraso en la salida del buque excediese de 24 horas, el Gobierno ó sus delegados, oyendo á la empresa, adoptarán las medidas necesarias para asegurar el servicio de la correspondencia, siendo de cuenta de la misma los gastos á que dieran lugar.

Art. 49. Cuando por una causa cualquiera la correspondencia se detuviese en alguno de los puntos de escala y no saliese para su destino hasta el viaje siguiente, solo se abonará á la empresa la parte del precio estipulado proporcional á la distancia recorrida.

Art. 50. En el caso de arribada no justificada por circunstancias de fuerza mayor, la multa será por primera vez de 2.500 pesetas, la segunda de 5.000 y la tercera de 10.000. Estas multas serán dobles si en el punto de arribada se embarcasen pasajeros ó mercancías.

Art. 51. Si se perdiese algun buque y su reemplazo no se verificase con arreglo á lo dispuesto en el art. 41, la empresa sufrirá por cada día de retraso una multa de 1.500 pesetas.

Art. 52. Si el contratista no presentase los buques para ser reconocidos, ó no empezase el servicio en los plazos fijados en el art. 8.º, quedará árbitro el Gobierno de rescindir el contrato con pérdida de la fianza ó de imponer una multa de 1.500 pesetas por cada día de retraso, salvo el caso de circunstancias imprevistas, de que será juez el Ministro de Ultramar.

Art. 53. Si la empresa suspendiese el servicio no siendo obligada á ello por causa de guerra ó de fuerza mayor, el Estado podrá continuarlo con los buques destinados á él, sin perjuicio de lo que se decida despues en derecho.

Art. 54. El Gobierno podrá rescindir el contrato oyendo al Consejo de Estado y al contratista cuando se cometiesen por parte de este faltas constantes y repetidas en el servicio, tales como exceso de duracion de los viajes, mal trato y manutencion de los pasajeros, descuido en el aprovisionamiento de agua y víveres correspondientes, escasez del combustible necesario para satisfacer las necesidades de la travesía á que están destinados los buques ú otras análogas que redundan en daño del servicio establecido, sin perjuicio de las multas á que la falta de cumplimiento diere lugar en cada caso.

Art. 55. Si la empresa no tuviese dispuesto el buque antes de la salida del correo con la anticipacion que se estipule, pagará una multa de la mitad de lo señalado en el art. 47.

Art. 56. Las multas que impone este capítulo se tomarán del depósito á que se refiere el art. 41, ó de las sumas que el contratista deba percibir como precio de la conduccion la de correspondencia, debiendo en el primer caso reponer el depósito en el plazo improrogable de 15 días contados desde que por el Gobierno se haga la oportuna retencion.

DISPOSICIONES PARA EL CONCURSO.

1.ª Las proposiciones que tengan por objeto el establecimiento del servicio de conduccion de la correspondencia entre la Península y las islas Filipinas se entregarán en pliego cerrado, antes del día 30 de Setiembre del presente año, al Oficial encargado del Negociado de Gobierno de Filipinas en el Ministerio de Ultramar. De su entrega se dará á los interesados el correspondiente recibo.

2.ª Acompañará á cada proposicion un resguardo de la Caja general de Depósitos, en que se acredite haber consignado en ella la cantidad de 250.000 pesetas.

3.ª Los proposiciones expresarán necesariamente la cantidad que ha de abonar el Estado por la conduccion de la correspondencia durante el plazo marcado en el presente pliego de condiciones, la forma en que deberá hacerse el abono, el tiempo en que se compromete el proponente á hacer cada viaje por cada uno de los itinerarios marcados, la rebaja de las tarifas para los fletes y transportes, cuyo abono corresponde al Estado, el plazo en que está dispuesto á principiar el servicio, las ventajas que ofrezca para los fletamentos extraordinarios, así como cualquier ventaja que además de las condiciones comprendidas en este pliego crea poder ofrecer.

4.ª Se tendrán por no presentadas las proposiciones á que no se acompañe el resguardo mencionado en la disposicion 2.ª, y aquellas en que no sea conocida la personalidad de los firmantes.

5.ª En las proposiciones podrá además expresarse la modificacion que se proponga en el pliego de condiciones.

6.ª El Gobierno resolverá sobre las proposiciones presentadas en el término de dos meses, contados desde la fecha en que espire el plazo marcado

para la admision de proposiciones, pudiendo antes de resolver pedir las explicaciones que estimare conveniente.

En el caso de que el Gobierno amplie el plazo en que ha de resolver, podrán los interesados retirar la fianza consignada en la Caja general de Depósitos.

7.ª Al adjudicarse el servicio mencionado, serán devueltas á los no favorecidos las fianzas que prestaron como garantía, debiendo el adjudicatario ampliar la que tiene constituida, hasta la suma que marca el art. 41 del presente pliego.

8.ª En el caso de aceptar el Gobierno alguna modificacion en el pliego de condiciones, lo comunicará á los demás proponentes por un plazo de ocho días, á fin de que modifiquen sus proposiciones si lo estiman oportuno. Si nada manifiestan, se entenderá que sostienen su proposicion.

DISPOSICION TRANSITORIA.

El servicio empezará el 1.º de Mayo próximo en el puerto de Barcelona y en el plazo correspondiente despues de la llegada del primer vapor á Manila.

Bastará para ello que la empresa presente dos buques, haciéndolo de los demás sucesivamente con la anterioridad necesaria para la salida normal de la correspondencia.

Aprobado por S. A. el Regente del Reino, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros.—San Ildefonso 7 de Julio de 1870.—Moret.

ANUNCIOS OFICIALES.

Núm. 2372.

ADMINISTRACION ECONOMICA DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

La Direccion general de Contribuciones con fecha 2 del actual me dice lo siguiente:

«Por el Ministerio de Hacienda se ha comunicado á esta Direccion general en 29 de Agosto próximo pasado la órden siguiente:—Excmo. Sr.: Conformándose S. A. el Regente del Reino con lo propuesto por esa Direccion general, se ha servido conceder el derecho de agremiacion, para todos los efectos del Reglamento de 20 de Marzo último á los *constructores de coches y otros carruajes de lujo* comprendidos en el número 217 de la vigente Tarifa 3.ª que han solicitado á este Ministerio diez y siete industriales de dicha clase en esta capital. De órden de S. A. lo comunico á V. E. para los efectos correspondientes.—Lo que traslado á V. S. para su conocimiento, el del gremio interesado y demas efectos consiguientes.»

Lo que se publica en este periódico oficial para los efectos expresados.

Tarragona 20 de Setiembre de 1870.—Julian Elias.

Núm. 2373.

La Direccion general de Contribuciones con fecha 13 de Agosto último me dice lo siguiente:

«S. A. el Regente del Reino en órdenes comunicadas por el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda con fecha 25 de Julio último y 8 del corriente se ha servido conceder, á instancia de las clases interesadas, el derecho de agremiacion para todos los efectos del Reglamento de 20 de Marzo próximo pasado, á las industrias de «*Fábricas de naipes*» núm. 190 y de «*Tintes y blanqueos*» números 45 y siguientes de dicho epígrafe de la nueva tarifa 3.ª.—Lo que esta Direccion general comunica á V. S. para los fines consiguientes.»

Lo que se publica en este periódico oficial para los efectos convenientes.

Tarragona 20 de Setiembre de 1870.—Julian Elias.

BOLETIN OFICIAL EXTRAORDINARIO

del dia 25 de Setiembre de 1870.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

Secretaría.—Negociado 1.º

ELECCIONES.

Llamo la atencion de los Sres. Alcaldes y Ayuntamientos sobre el decreto de S. A. el Regente del Reino, de 17 del actual, publicado en la *Gaceta* de 19 y *Boletin oficial* de 22 del mismo.

Con arreglo al art. 2.º de dicho decreto, el 4 de Octubre próximo deben quedar expuestas al público hasta el 19 del propio mes las listas electorales de cada municipio formadas sobre la base de los últimos empadronamientos, con las rectificaciones necesarias.

La importancia y perentoriedad que este servicio significa, que no pueden ocultarse á ningun Ayuntamiento, á pesar de ser evidentes, no me relevan de recomendarle, pues las transtornadoras consecuencias que ocasionaria cualquier dilacion, conviene que consten prevenidas para que se exija á quien corresponda la responsabilidad que haya lugar.

Tarragona 24 de Setiembre de 1870.—Juan Manuel Martinez.

Imprenta de José A. Nel-lo.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE TARAGONA

Secretaría—Vigilada A.

RECOMENDACIONES.

Llamo la atención de los Sres. Alcaldes y Jueces Municipales sobre el decreto de S. A. el Regente del Reino de 17 del actual, publicado en la Gaceta de 19 y Boletín oficial de 22 del mismo.

Con arreglo al art. 2.º de dicho decreto, el 1.º de Octubre próximo deben quedar expuestas al público hasta el 19 del propio mes las listas electorales de cada municipio formadas sobre la base de los últimos empadronamientos con las rectificaciones necesarias.

La importancia y perentoriedad que este servicio significa, que no pueden ocultarse á ningún Ayuntamiento, á pesar de ser evidentes, no me relevan de recomendarle, pues las transacciones consecuentes que ocasionaria cualquier dilación, conviene que sean prevenidas para que se exija á quien corresponda la responsabilidad que haya lugar.

Taragona 24 de Setiembre de 1870.—Juan Manuel Martín.