

Boletín Oficial



DE LA PROVINCIA DE LAS BALEARES.

SALE LOS MARTES, JUEVES Y SABADOS.

Núm. 1371.

ARTÍCULO DE OFICIO.

Núm. 1806.

COMISION PROVINCIAL DE LAS BALEARES.

Suministros.—En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 22 de marzo de 1850, inserta en el Boletín oficial n.º 2.705, ha resuelto este Cuerpo provincial de acuerdo con el Sr. Comisario de guerra inspector de provisiones que los precios á que se han de liquidar y abonar los suministros que hayan hecho á las tropas del ejército y Guardia civil durante el mes de octubre último, sean los siguientes:

	Plas. Cs.
Racion de pan de 70 decágramos	0'18
Id. de cebada de 6'9375 litros.	0'93
Kilógramo de paja de trigo para pienso.	0'04
Id. de paja de cebada para gergones.	0'06
Litro de aceite.	4'15
Kilógramo de leña.	0'02
Id. de carbon.	0'07
Racion de vino de 0'504 litros.	0'14
Id. de carne de vaca de 0'460 kilogramos	0'74
Id. id. de carnero de id.	0'57

Palma 28 de noviembre de 1875.
—El V. P. de la C. P.—Juan Massanet y Ochando.—P. A. de la C. P.
—El secretario, Silvano Font.

Núm. 1807.

ADMINISTRACION ECONOMICA DE LAS BALEARES.

Seccion de Administracion.—Derechos Reales.—Circular.—La Direccion general de contribuciones con fecha 15 del actual dice á esta Administracion lo que sigue:

«Por Real orden de 15 de abril de año se ha declarado que lo prevenido en el art. 176 del Reglamento de 14 de enero de 1873, sobre deduccion de dias feriados en todos los plazos de dicho Reglamento, se entiende aplicable tan sólo á los que se cuentan por dias, pero no á los que

consisten en meses ó años.»

Lo que he dispuesto se inserte en el Boletín oficial de la provincia para su debida publicidad.

Palma 23 de noviembre de 1875.
—Luis Martinez de Hervás.

Núm. 1808.

Don Francisco Javier Patiño Moreno, abogado de los Ilustres Colegios de las Audiencias territoriales de Madrid y Granada, secretario honorario de S. M., caballero de la Real y distinguida orden española de Carlos III, de la ínclita y militar de San Juan de Jerusalem y Juez de primera instancia del distrito de la Lonja de la ciudad de Palma.

Por este segundo edicto se cita, llama y emplaza á todos los que se crean con derecho á heredar á don Bartolomé Tous y Fluxá natural del pueblo de Santa Margarita, viudo de D.ª Juana Maria Fluxá, que falleció en esta ciudad dia veinte y siete de julio próximo pasado, para que dentro el término de veinte dias se presenten á deducirlo en los autos sobre abintestato que del mismo se están instruyendo en este Juzgado y escribania del infrascrito á instancia de sus hijos D. Juan y D. Pedro Juan Tous y Fluxá, en la inteligencia que de no verificarlo les parará el perjuicio que haya lugar.

Palma diez y nueve de noviembre de mil ochocientos setenta y cinco.—Francisco Javier Patiño Moreno.—Por su mandado, Miguel Villalonga, escribano.

Núm. 1809.

D. Melquiades de Rosas y Azuela, juez de primera instancia del partido de Inca.

Por el presente primer edicto se cita, llama y emplaza á los que se crean con derecho á la herencia de Bartolomé Perez y Marti natural y vecino que era de la villa de Binisalem, donde falleció dia doce de febrero de mil ochocientos setenta y tres ó tengan noticia de alguna disposicion testamentaria del mismo, para que dentro el término de treinta dias á contar desde el de su publi-

cacion en el Boletín oficial de esta provincia comparezcan á denunciarlo ó á usar de su derecho en méritos de los autos juicio abintestato, se siguen en este Juzgado y escribania del que refrenda á instancia de los hermanos Juan y Antonio Pons y Balle, bajo apercibimiento que de no hacerlo, les parará el perjuicio que en derecho hubiere lugar.

Dado en Inca á veinte y tres de noviembre de mil ochocientos setenta y cinco.—Melquiades de Rosas y Azuela.—Por mandado de S. S., Juan Bennasar.

Núm. 1810.

COMANDANCIA MILITAR DE MARINA PROVINCIA DE MALLORCA.

Capitania general de Marina.—Departamento de Cartagena.—El Excelentísimo señor secretario general del Ministerio de Marina en Real orden de 11 del actual, me dice lo siguiente:

Excmo. Sr.: El señor ministro de Estado, con fecha 8 del mes actual, dice al de Marina lo que sigue:

Excmo. Sr.: El encargado de negocios de Francia dice á este Ministerio con fecha 2 del actual, lo que sigue:

El señor duque Decazes me encarga manifieste á V. E. que advertido el gobernador de la Nueva Caledonia de los preparativos hechos en Australia para una tentativa que tenia por objeto facilitar la evasion de los deportados por medio de buques que se dirigirian á las costas de nuestra colonia penitenciaria, ha tomado las disposiciones siguientes, para prevenir esta eventualidad. Cuando un buque se acerque á la costa N. E. de la isla de Pinos, bien sea de dia ó de noche, inmediatamente se dirigirá á su encuentro la cañonera de estacion en la bahia de Uron, y pondrá en su conocimiento que, con arreglo á las prescripciones de los Reglamentos locales, no puede comunicar con la isla sino despues de haber obtenido autorizacion del comandante territorial, debiendo custodiarle hasta el punto en que está establecido dicho jefe. En caso de negarse á hacerlo la cañonera, permanecerá en el mismo sitio. Si el buque fondea lo que no

será posible mas que en las aguas territoriales, deberá la cañonera echar el ancla entre él y la tierra y vigilar sus movimientos.

Se apoderará de todas las embarcaciones que intentasen comunicar con tierra asi como tambien de las que, procedentes de la ribera tratasen de trasladarse á bordo, é impedirá que el buque leve anclas sin haber sido visitado. Por último si se encontrasen deportados á bordo, el buque será embargado, y el capitán y la tripulacion perseguidos con arreglo á las leyes.

Si estas disposiciones llegaran á ser insuficientes, el gobernador de la Nueva Caledonia se reserva el prohibir por completo el acceso á la isla Pinos fuera del fondeadero de lizo, en virtud de los poderes de que está rvestido, hasta el punto de que podrá alejar y apoderarse de todos los buques que intentasen entrar ó permanecer en las aguas territoriales de los demas puntos de la costa.

Agradecerá á V. E. se sirva poner en conocimiento de la marina española estas medidas de policia que el gobernador de la Caledonia se ha visto obligado á adoptar con objeto de atender á la custodia de los detenidos.

De orden del señor ministro de Estado lo traslado á V. E. para su conocimiento y fines consiguientes.

Lo que de la propia Real orden comunicada por el señor ministro de Marina traslado á V. E. para que dándole la debida publicidad llegue á conocimiento de nuestra marina mercante.

Lo que traslado á V. S. para el cumplimiento de lo prevenido. Dios guarde á V. S. muchos años. Cartagena 20 noviembre de 1875.—P. A., Valentin de Castro Montenegro.—Es copia, Ramis de Aireflor.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

REAL DECRETO.

Por Reales órdenes de 21 del presente mes, de acuerdo con el Consejo de Ministros, han sido significados al Ministerio de Estado para la Gran Cruz de Carlos III, libre de gastos, el mariscal de campo D. Manuel Salamanca y Negrete por los servicios que prestó al frente de la division de su mando en las operaciones llevadas á cabo en el ejército

DIPUTACION PROVINCIAL
de las Baleares.

CONTADURIA
DE LOS FONDOS DEL PRESUPUESTO PROVINCIAL.

MES DE NOVIEMBRE
DEL AÑO ECONÓMICO DE 1875 A 1876.

Distribucion de fondos por capitulos y articulos para satisfacer las obligaciones de dicho mes, formada por la Contaduria de fondos provinciales, conforme á lo prevenido en el art. 37 de la Ley de Presupuestos y Contabilidad provincial de 20 de setiembre de 1865 y al 93 del Reglamento para su ejecucion de la misma fecha.

ARTÍCULOS.	SECCION PRIMERA GASTOS OBLIGATORIOS.	ARTÍCULOS Pesetas.	TOTAL por capitulos. Pesetas.	TOTAL por secciones. Pesetas.
CAPITULO I.				
<i>Administracion provincial.</i>				
	Indemnizacion para la Comision provincial.	"		
	Personal de la Secretaria de la Diputacion provincial.	1.052'08		
1.º	Id. de la Contaduria de id.	541'66		
	Material de la Secretaria de id.	562'50		
	Id. de la Contaduria de id.	208'33		
	Sueldo del Depositario de fondos provinciales.	181'25		
	Material de id.	20'83	3.266'65	
3.º	Sueldos de los empleados y dependientes de las Comisiones especiales.	62'50		
	Material de estas Comisiones.	75'00		
4.º	Sueldos de los Arquitectos provinciales y sus delineantes.	562'50		
5.º	Id. de los empleados de baños y aguas minerales.	"		

CAPÍTULO II.				
<i>Servicios generales.</i>				
1.º	Gastos de quintas.	83'33		
2.º	Id. de bagajes.	"		
3.º	Id. de impresion y publicacion del Boletín oficial.	116'66	666'65	
4.º	Id. de elecciones de diputados provinciales.	"		
5.º	Id. de calamidades públicas.	416'66		

CAPÍTULO III.				
<i>Obras públicas de carácter obligatorio.</i>				
1.º	Personal de las obras de conservacion de los caminos, barcas, puentes y pontones que no se hallen comprendidos en el plan general del Gobierno.	583'33	583'33	
4.º	Gastos de reparacion y conservacion de las fincas provinciales.	"		

CAPÍTULO IV.				
<i>Cargas.</i>				
1.º	Contribuciones que corresponden á los bienes de la provincia.			
2.º	Pensiones concedidas legalmente.	229'16		
3.º	Intereses y amortizacion del empréstito de aprobado en	"	229'16	
4.º	Obligaciones ó contratos celebrados con la debida autorizacion.	"		
5.º	Censos, deudas reconocidas y liquidadas y otras cargas de justicia.	"		

CAPITULO V.

Instruccion pública

1.º	Junta provincial del ramo.	329'16		
2.º	Subvencion ó suplemento que abona la provincia para el sostenimiento del Instituto de segunda enseñanza.	1.660'59		
3.º	Id. id. id. de la Escuela Normal de Maestros.	546'57		3.182'76
	Id. id. id. de la Escuela Normal de Maestras.	"		
4.º	Sueldo del Inspector provincial de primera enseñanza.	166'66		
5.º	Subvencion ó suplemento que abona la provincia para el sostenimiento de la Academia de Bellas Artes.	386'03		
6.º	Biblioteca provincial.	93'75		
7.º	Museo provincial.	"		

CAPITULO VI.

Beneficencia.

2.º	Subvencion ó suplemento que abona la provincia para el sostenimiento de los Hospitales.	6.208'88	23.809'16	
3.º	Id. id. id. de las Casas de Misericordia.	8.375'45		
4.º	Id. id. id. de las Casas de Expósitos.	9.224'83		

CAPITULO VII.

Correccion pública.

1.º	Gastos de cárceles.	"		
2.º	Id. de Establecimientos penales.	"		

CAPITULO VIII.

Imprevistos.

Único.	Para los gastos de esta clase que puedan ocurrir.	2.083'00	2.083'00	33.820'71
--------	---	----------	----------	-----------

SECCION SEGUNDA.

GASTOS VOLUNTARIOS.

CAPITULO I.

Fundacion y construccion de nuevos establecimientos.

Único.	Cantidades destinadas á la fundacion ó construccion de nuevos establecimientos de Beneficencia ó Instruccion pública.	"	"	
--------	---	---	---	--

CAPITULO II.

Carreteras.

1.º	Subvenciones para auxiliar la construccion de carreteras comprendidas en el plan general del Gobierno.	"		
2.º	Construccion de carreteras que no forman parte del plan general del Gobierno.	"		

CAPITULO III.

Obras diversas.

Único.	Subvenciones para auxiliar la construccion de obras, ya corran á cargo del Estado ó de los Ayuntamientos.			
--------	---	--	--	--

CAPITULO IV.

Otros gastos.

Único.	Cantidades destinadas á objetos de interés provincial.	2.127'77	2.127'77	2.127'77
--------	--	----------	----------	----------

SECCION TERCERA.

GASTOS ADICIONALES.

CAPITULO ÚNICO.

Resultas por adiccion de ejercicios cerrados.

1.º	Obligaciones pendientes de pago en 30 de setiembre de 1875 procedentes del presupuesto anterior.			
2.º	Id. id. id. en la misma fecha procedentes de presupuestos anteriores.			

Total general. 33.726'89

En Palma á 1.º de noviembre de 1875.—El contador de fondos provinciales, Lino Pinillos.—V.º B.º.—El vice-presidente de la C. P.—Massanet y Ocbando.

del Centro, y particularmente por el distinguido mérito que contrajo en las practicadas bajo su inmediato mando en los días 17, 18 y 19 de Julio último, que dieron por resultado la rendición de los fuertes del Collado de Alpuente; y el de igual clase D. Marcelo de Azcárraga y Palmero por los distinguidos servicios que prestó como jefe de Estado Mayor general del referido ejército, y especialmente por el distinguido mérito que contrajo en la acción de Monleó, ocurrida el 29 de junio último, toma de Cantavieja y demás operaciones sucesivas hasta la rendición de la Seo de Urgel.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REALES ÓRDENES.

Excmo. Sr.: Remitido à informe del Consejo de Estado el expediente instruido con objeto de fijar las condiciones que deben imponerse à las compañías de ferro-carriles cuando se les apruebe tarifas combinadas con empresas de transportes 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 à las condiciones con que debe concederse la aprobacion de las tarifas de ferro-carriles, en combinacion con las de las empresas de transportes terrestres ó marítimos; y à las reclamaciones presentadas por la compañía de los ferro-carriles de Madrid à Zaragoza y à Alicante, protestando contra 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 transportes de mercancías en pequeña velocidad desde Madrid à Lóndres y Liverpool y vice-versa, concertando entre las compañías de ferro-carriles de Madrid à Zaragoza y Alicante, la de Córdoba à Sevilla y la empresa marítima inglesa *R. Mac Andrews y compañía*.

En 30 de noviembre de 1871, 15 de enero y 8 de febrero de 1873, los jefes de las inspecciones de ferro-carriles de Valencia, Norte y Madrid elevaron à 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 transporte directo de viajeros y excesos de equipajes entre varios puntos de España y los puertos de la América del Sur en la tarifa expresada.

La inspeccion de Valencia no halló inconveniente en que se aprobara esta tarifa, en razon à que por ella se rebajaban considerablemente los precios de los billetes de los viajeros de tercera; los de los niños y los de excesos de equipajes, comparados con los de las tarifas legales ó ordinarios.

Las inspecciones del Norte y de Madrid; si bien no se opusieron à 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 ferro-carriles ejercen el

monopolio de los transportes, debe procurarse que dicho monopolio no llegue mas allá de la zona de actividad que les es propio: 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 à los reglamentos para el buen servicio, administracion y explotacion de las líneas férreas de adopcion de las medidas necesarias para asegurar la mas completa igualdad entre los diversas empresas de transportes 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 1857 no contenia mas que un artículo, el 146, que si bien guardaba cierta analogia con el precepto antes 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 transportes ejerzan el monopolio en las vias ordinarias: que no obstante, desde el año de 1866 se aprobaron varias tarifas combinadas con sujecion à lo prescrito por el art. 146 del reglamento de 8 de julio de 1859: que la empresa de Madrid à Zaragoza y Alicante protestó contra aquella sumision al precepto reclamatorio, por lo que propuso que se consultara al Consejo sobre este punto; y que para no irrogar perjuicios à las empresas se aprobaran desde luego y provisionalmente las tarifas presentadas con las siguientes condiciones:

«1.ª Que las compañías de ferro-carriles, 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 los compañías se combinan, ó de otros distintos.»

«2.ª Que asimismo se apliquen dichos precios à los efectos que, dirigidos à las estaciones que comprende la tarifa, procedan de los puntos en combinacion cuando asi 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 à 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 ferro-carriles de Madrid el 9 de mayo de 1873 puso en conocimiento de la Superioridad que la compañía de los ferro-carriles de Madrid à Zaragoza y Alicante desistia, por lo que à ella hacia referencia, de la combinacion proyectada entre varias líneas férreas españolas y la empresa *Pacific Steam Navigation* por serle de todo pun-

to imposible aceptar las condiciones impuestas por el gobierno.

Posteriormente, y con motivo de haberse aprobado con iguales condiciones otras tarifas de reexpedicion à 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 à los servicios llamados à domicilio, y no à las tarifas de reexpedicion, que únicamente deben sujetarse à lo preceptuado en su art. 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 ferro-carriles ejerzan el monopolio de los transportes terrestres ó marítimos por medio de determinadas empresas, perjudicando à las demas; pero que no dice que por empresa deba entenderse el particular sin garantías de naviero ó carretero que improvisa un transporte 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 transporte desde la última 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 à necesidades de distinto género; pues los interesados, al llegar los efectos à la última estacion, pueden enviarlos à puntos distintos del que ha sido objeto de la tarifa.

Y que para lograr que las mercancías afluyen desde puntos distantes à las vias férreas, que es el fin propuesto con las tarifas de reexpedicion, es necesario que las compañías de ferro-carriles 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 ferro-carriles 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 transporte de línea en línea, asi como el máximo de tiempo de la conduccion, están siempre comprendidos en el precio total, por lo que no debe aplicarse à dichas tarifas las prescripciones del art. 146 del reglamento, referente solo à los servicios à domicilio.

Que asi se ha entendido este artículo en el extranjero, segun se ha observado por el inspector en sus viajes, razon tanto mas convincente, 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 à las compañías se corre el riesgo de que renuncien à las tarifas de reexpedicion ó aumenten el precio de la conduccion por los cambios ordinarios, con perjuicio del interés general que pide la baratura de los transportes.

El Negociado de ese Ministerio, apre-

ciando la razon aducida posteriormente por la compañía de que, dejando en libertad al remitente para optar por el medio de transporte que estimase mas 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 ferro-carriles de extender su accion à vias que no les pertenecian; y que si les fuera licito, con el pretexto de una reduccion mas ó menos importante en los precios de sus tarifas establecer servicios exclusivos de transportes terrestres ó marítimos, ya por sí, ya por contratos con terceras personas, se autorizaria el que extendiera su monopolio à las vias ordinarias, perjudicando y aun destruyendo en algunas comarcas la industria privada de transporte, y obligando al comercio à valerse de porteadores y agentes que acaso no le inspirasen tanta confianza como los que à su voluntad y satisfaccion prestaban aquel servicio.

Trátase, pues, actualmente de determinar las condiciones à que deben sujetarse las tarifas llamadas de reexpedicion que hayan presentado ó presenten las compañías concesionarias de ferro-carriles.

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 à 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 à todas las tarifas de reexpedicion, como habia renunciado ya por tal motivo à la proyectada con la empresa *Pacific Steam Navigation*.

Examinado el asunto con la atencion que exige por afectar al comercio y à la industria del pais en general y à la de transportes terrestres y marítimos en particular, entiende el Consejo que, con arreglo à lo prescrito por la legislacion vigente, no debe el gobierno variar el criterio à 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 15 de febrero de 1856, previene que las compañías de ferro-carriles no celebren directa ni indirectamente contratos con otras empresas que transporten viajeros por tierra ó por agua, bajo cualquier forma ó denominacion que sea, como no extiendan dichos contratos à todas las empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos; y añade que los reglamentos que se hagan para el buen servicio, administracion y explotacion de cada ferro-carril prescribirán las medidas necesarias para asegurar la mas completa igualdad entre las diversas empresas de transportes en sus relaciones con los caminos de hierro.

Este precepto ha tenido indudablemente por objeto evitar que las compañías de ferro-carriles ejerzan por sí ó por medio de otras empresas el monopolio de los transportes 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 à los acuerdos de ese Ministerio, relati-

vos á la aprobacion de las tarifas que propongan las compañías de ferro-carriles combinadas con otras empresas de trasportes, á lo menos mientras que no se modifique por los trámites legales el anterior precepto reglamentario.

El espíritu de la legislación vigente sobre tarifas de ferro-carriles, aun cuando solo reglamenta los trasportes por las vias ferreas, 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 ferro-carriles 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 mas largos que los fijados para la pequeña velocidad, de los que se obliguen á proporcionar un mínimo de toneladas, ó de los que ofrezcan cualesquiera ventajas para el transporte; 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 1.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 ferro carriles 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 creyeren oportuno.

Todas estas prescripciones se refieren al transporte 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 animo 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 ferro-carriles 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 hecho en las tarifas combinadas, y las de que si la empresa no tiene la seguridad de transportar todos los pro-

ductos que vayan á la comarca que se quiera favorecer con la tarifa especial, no podrá establecer por si, ni por medio de contratistas formales un buen servicio desde la última estacion 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 transportar por el ferro-carril al precio de la tarifa especial los efectos de los remitentes que envíen sus generos al punto objeto de la combinacion y no á otros. El modo de comprobar la procedencia ó el destino de estos generos 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 accion sobre las vias que no les pertenecen; y sobre todo dichos inconvenientes no deben hallarse autorizando monopolios prohibidos por la ley.

En cuanto á la segunda objecion, á las compañías de ferro-cariles toca vencer la dificultad luchando con los particulares y empresas de transporte por los medios que proporcionen la libre concurrencia económica y dentro de las condiciones de la igualdad legal, hecha para ellas; tanto mas fácil, cuanto que dispone de capitales y recursos superiores á los de la mayor parte de las demas empresas.

Dice tambien la compañía reclamante que para que el público acepte las tarifas de reexpedicion es necesario que cuente con la seguridad de que los géneros se transportan 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 contestacion. A los remitentes que acepten 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 solo responderán para el trayecto correspondiente á la via férrea, y para el restante los interesados estarán á las resultas de su libre eleccion.

En virtud de todo lo expuesto, el Consejo opina que, con sujecion á lo prevenido en el art. 27 del pliego de condiciones generales para la concesion de ferro-carriles, y ateniéndose 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 reexpedicion, son las impuestas hasta aqui por el gobierno, y que constituyen las condiciones 1.ª y 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 dictámen, 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.—Martin de Herrera.—Señor Director general de Obras públicas.

Excmo. Sr.: Vista una exposicion de D. Juan Maria Jauassin y Dubois, D. Juan Pedro Souque y Viraben, D. Felipe Garcia Cerecedo y D. Joaquin Martinez Carrete, concesionarios de la construccion y explotacion de las obras de mejora del puerto de Santa Maria y canalizacion del rio Guadalete, en solicitud de que se apruebe la trasferencia que los dos primeros han hecho á favor de los dos últimos de la parte que tenian en dicha concesion, segun se acredita con el testimonio que acompañan de la escritura correspondiente; S. M. el Rey (Q. D. G.), de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien aprobar dicha trasferencia, y disponer que se reconozca á los mencionados D. Felipe Garcia Cerecedo y D. Joaquin Martinez Carrete como únicos concesionarios de las obras de que se trata, con los derechos y obligaciones que rigen para esta concesion.

De Real orden lo comunico á V. E. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 13 de noviembre de 1875.—Martin de Herrera.—Sr. Director general de Obras públicas.

(Gaceta del 24 de noviembre.)

PRESIDENCIA DEL CONSEJO

DE MINISTROS.

REALES DECRETOS.

Vengo en relevar del cargo de capitán general, gobernador general de la isla de Puerto-Rico, al teniente general Don José Laureano Sanz y Posse: quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio á diez y siete de noviembre de mil ochocientos setenta y cinco.—Alfonso.—El presidente del Consejo de Ministros, Joaquin Jovellar.

Vengo en nombrar capitán general, gobernador general de la isla de Puerto-Rico, al teniente general don Segundo de la Portilla y Gutierrez, que sirve el primero de dichos cargos en el distrito de Andalucia.

Dado en Palacio á diez y siete de noviembre de mil ochocientos setenta y cinco.—Alfonso.—El presidente del Consejo de Ministros, Joaquin Jovellar.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA.

Por resolucion de esta fecha, de acuerdo con lo propuesto por el Ministerio de Hacienda y con arreglo á lo prevenido en el Real decreto de 28 de diciembre de 1846, quedan su-

primidos los títulos que á continuacion se expresan:

Duque de Santa Cristina, con Grandeza de España de primera clase.

Baron de Castiel.

Idem. de la Cruz Roja.

Idem. de Otanell.

Idem. de Uxola.

Madrid 15 de noviembre de 1875.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

REAL ORDEN.

Excmo. Sr.: Vista la carta de V. E. número 214, de 12 de julio último, con la que remite el expediente promovido por los Sres. Ker y compañía, del comercio extranjero de Iloilo, solicitando la concesion de un muelle en la ria de la cabecera de dicha provincia; S. M. el Rey (que Dios guarde), de acuerdo con lo informado por la seccion 4.ª de la Junta consultiva de caminos, ha tenido á bien disponer se acceda á lo solicitado por dichos Sres. Ker y compañía con las condiciones siguientes:

1.ª Las obras se ejecutarán en el emplazamiento y con las formas y dimensiones que constan en el proyecto presentado.

2.ª Los concesionarios depositarán la cantidad de 50 pesos en un plazo de 15 dias, á contar desde el en que se les comuniquen la orden de autorizacion. Esta cantidad les será devuelta en los términos que establece el art. 202 de la ley de 3 de agosto de 1866.

3.ª Las obras deberán comenarse dentro del periodo de cuatro meses, á contar desde la fecha en que se comuniquen, la expresada orden á los concesionarios, deberán despues proseguirse sin interrupcion hasta dejarlas terminadas dentro del plazo de un año, á contar desde la expresada fecha.

4.ª Las obras se ejecutarán bajo la inspeccion del ingeniero del distrito, el cual cuidará de su replanteo, siendo de cuenta de los concesionarios todos los gastos que este servicio origine.

5.ª Los concesionarios quedan obligados á demoler el muelle y retirar los materiales empleados en él siempre que hayan de ejecutarse en la ria obras por cuenta del Estado, á cuyo establecimiento sea un obstáculo dicho muelle, cualquiera que sea el sistema que para llevarlas á cabo haya de seguirse. En tal caso los concesionarios no tendrán derecho al abono de indemnizacion de ninguna clase.

6.ª La concesion no constituye monopolio, y se entiende hecha sin perjuicio de tercero.

7.ª La falta de cumplimiento de cualquiera de estas condiciones lleva consigo la caducidad de la concesion con las consecuencias que para este caso se hallan determinadas en la legislación vigente.

De Real orden lo comunico á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de noviembre de 1875.—Ayala.—Sr. Gobernador de las islas Filipinas.

(Gaceta del 18 de noviembre.)

PALMA.

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.