

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE LAS BALEARES.

SALE LOS MARTES, JUEVES Y SABADOS.

Núm. 1308.

ARTÍCULO DE OFICIO.

Núm. 892.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE LAS BALEARES.

Seccion de Fomento.—Puertos.—Don Juan Francisco Miranda y Adot, propietario y vecino de Madrid ha presentado al Exmo. Sr. Ministro de Fomento, una exposicion solicitando se le conceda autorizacion para ejecutar las obras del Muelle de la Muralla, en el puerto de esta ciudad, con arreglo al proyecto de mejora de este puerto aprobado por Real órden de 2 de marzo de 1871, recibiendo como compensacion por el capital y trabajo invertidos en ellas, la propiedad de parte de los terrenos ganados al mar segun se espresa en la Memoria y planos que al efecto ha presentado.

Y en cumplimiento de lo mandado por la superioridad, se publica la peticion del espresado D. Juan Francisco Miranda y Adot, en este periódico oficial, segun se dispone en el art. 25 de la ley de aguas de 3 de agosto de 1866, á fin de que las Corporaciones ó particulares que se consideren con derecho á reclamar en contra, lo hagan á este gobierno, en el término de treinta dias, debiendo hacer presente que los planos y memorias de la citada obra, se hallan de manifiesto para conocimiento del público en la Seccion de Fomento de esta provincia.

Palma 3 de julio de 1875.—Felipe Puigdorfila.

Núm. 893.

Negociado 1.º.—Orden público.—Señor alcalde: Por distintos y autorizados conductos llegan quejas y reclamaciones á mi autoridad, acerca el abandono en que se halla en esta provincia el servicio de carruajes públicos.

La conduccion de viageros se ha hecho ya objeto de una inconsiderada especulacion, los coches y diligencias un lugar incómodo é inseguro, y los caminos y carreteras sitios de imprudencias y desgracias.

Tal como en algunos puntos se presta hoy este servicio, el pasajero es tratado no como persona sino como

mercancia de infimo valor. Por otra parte se cargan escesivamente las vacas, se llenan sin miramiento todos los sitios, se confia la direccion á personas sin juicio ni esperiencia, se enganchan en los tiros caballerias viciadas y sin fuerza, se usan vehiculos desvencijados, incómodos é inseguros, en una palabra se sabe cuando se parte pero se ignora cuando y como se llegará.

Este estado de cosas no es posible, señor alcalde, que buenamente continúe. Si por las empresas se ha olvidado el sabio reglamento de carruajes de 13 de mayo de 1857, el gobierno de provincia se halla en la obligacion de recordarlo y hacerlo cumplir con el rigor que imperiosamente reclama la proteccion del público que viaja.

Y para que nadie desconozca este firme propósito y para que todos sepan á que atenerse, he dispuesto se inserte nuevamente en este periódico oficial seguido de la instruccion de 18 de junio del mismo año 1857.

Desde primero de agosto próximo, será detenido todo carruaje que destinado á la conduccion de viageros no esté provisto de la oportuna cencia para ello espedida por mi autoridad, quedando en su consecuencia caducados todos los anteriores permisos.

Como delegado del gobierno en esa localidad tócale á V. señor alcalde, en primer término el cumplimiento de esta disposicion mia y de mas preceptos del reglamento, cuyas infracciones me comunicará para su inmediato correctivo. A la fuerza de la Guardia civil encargo tambien, mire con preferente interés este servicio en la parte que por instruccion le corresponde, y en la cual encontrará V. en todo caso el necesario apoyo.

Sírvase V. avisarme el recibo de esta circular, que hará pública en ese distrito por los medios acostumbrados.

Palma 5 de julio de 1875.—Felipe Puigdorfila.—Sr. Alcalde....

REGLAMENTO

PARA EL SERVICIO DE LOS CARRUAJES DESTINADOS Á LA CONDUCCION DE VIAJEROS.

Artículo 1.º No podrá destinarse en lo sucesivo carruaje alguno á la

conduccion de viageros sin que preceda licencia del Gobernador de la provincia en que esté domiciliada la empresa.

Art. 2.º Luego que ésta lo solicite, dispondrá el Gobernador que un perito, asistido por un Inspector especial de vigilancia en Madrid, ó por un Inspector ó Comisario en las demas capitales, ó un delegado de la misma Autoridad superior civil en las poblaciones subalternas, reconozca el carruaje para cerciorarse de que está construido con solidez y ofrece las condiciones necesarias para la seguridad y comodidad de los viageros; debiendo tener presente al hacer el reconocimiento:

1.º Que el máximo de la altura desde el suelo hasta lo más elevado de la vaca ha de ser de tres metros en los carruajes de cuatro ruedas, pudiendo aumentarse con 10 centímetros si tienen cabriolé, y de dos metros 60 centímetros en los de dos ruedas.

2.º Que entre la parte anterior y superior del carruaje y la banqueta del cupé deberá haber una distancia de 35 centímetros.

3.º Que cada asiento debe tener por lo menos una anchura de 48 centímetros; que este mismo espacio ha de mediar entre las arquillas, y que la altura de éstas, incluso el almohadon, no puede exceder de 40 centímetros.

4.º Que desde el pesebron hasta el tejadillo ha de medirse un metro y 40 centímetros.

5.º Que la berlina y el interior han de tener una portezuela á cada lado, con su correspondiente estribo.

6.º Que los ejes han de ser de hierro forjado, empanados y de buena calidad.

Y 7.º Que los carruajes no han de tener secretos.

Art. 3.º El perito extenderá una certificacion en que conste la altura, largo y ancho del carruaje, las dimensiones de todas sus piezas, la materia de que están construidas, los asientos que puede contener comodamente y los limites y forma que para evitar vuelcos debé darse á la carga, la cual ha de regularse por el número de viageros que admita el coche y caballerias que lo arrastren; declarando bajo su responsabilidad si, segun las reglas del arte, puede aquel destinarse sin peligro al servi-

cio del público. El Inspector ó Comisario autorizará con su firma el certificado.

Los derechos que devengue el perito serán de cuenta de la empresa, la cual podrá tambien nombrar otro que en su representacion asista al reconocimiento.

Art. 4.º El Gobernador, con presencia del resultado del reconocimiento, concederá ó negará la licencia, y en el primer caso remitirá á las Autoridades superiores civiles de todas las provincias que debe recorrer el carruaje, copia textual de la certificacion expedida por el perito, con expresion del número del carruaje, para que puedan disponer su comprobacion cuando lo estimen conveniente. De todas estas licencias se llevarán registros circunstanciados en los Gobiernos de provincia.

Art. 5.º Los carruajes pertenecientes á una empresa tendrán numeracion correlativa, y en ambos lados llevarán escrito en parte visible el nombre de aquella, y el número del coche en caracteres de 20 centímetros.

Art. 6.º Las empresas se sujetarán á las condiciones que se les impongan en la licencia segun la declaracion del perito, por lo tocante al número de asientos que puedan admitir y á la forma y limites de la carga.

Art. 7.º En ningun caso se permitirá que se pongan objetos fuera de la vaca, ni que ésta sobresalga de la caja más que lo precisamente necesario en los carruajes cuya estructura lo exija y dentro de los limites prefijados por el perito.

Art. 8.º Todo carruaje público destinado á la conduccion de pasajeros de un punto á otro del Reino llevará precisamente torno, plancha y ata-ruedas. Tendrá tambien en la parte posterior un aparato destinado á contenerlo cuando haya necesidad de hacer alto en las subidas.

Art. 9.º En la parte mas elevada y anterior de los carruajes tendrán un farol de reverbero, que deberá estar encendido desde el anochecer hasta que amanezca.

Art. 10. Los asientos estarán numerados: no se admitirá en las localidades mayor número de personas de las que les estén designadas. Las empresas fijarán con anticipacion las reglas y precio que han de regir pa-

ra la admision de niños.

Art. 11. Ni en las administraciones, ni en medio del camino podrán admitirse pasajeros que no presenten la cédula de vecindad correspondiente.

Art. 12. Las Administraciones llevarán un registro en que consten los nombres y destino de los viajeros, y los bultos que se conducen en cada expedicion ó viaje.

Art. 13. Los conductores y mayores llevarán una hoja de ruta con iguales asientos, y anotarán en ella los viajeros que reciban en el camino.

Art. 14. En los billetes que se entreguen á los viajeros se expresarán con claridad y precision los derechos y obligaciones que les correspondan.

Art. 15. Los que habiendo tomado uno ó mas asientos observasen que faltan cristales en las ventanillas, ó notaren algun otro defecto de esta especie, podrán reclamar que se corrija, y las empresas estarán obligadas á verificarlo en el acto. Los desperfectos ocasionados en el tránsito, serán subsanados en el primer punto de parada en que sea posible á costa de la empresa ó del que los hubiere ocasionado.

Art. 16. En todas las Administraciones estarán fijados á la vista del público cuadros en que consten detallada y explicitamente los precios de las localidades para los pueblos de las carreras, los puntos de parada, su duracion y la de los relevos de tiros, y el tiempo que ha de correr cada uno de estos.

Art. 17. No podrán alterarse los precios de las localidades sin anunciarlo con la anticipacion de 20 dias al menos por medio de los periódicos, y de avisos fijados con igual anticipacion en las Administraciones.

Art. 18. Tampoco podrán los conductores ó mayores detener los carruajes en los puntos de parada mas ni menos tiempo del que esté anunciado, á no exigirlo circunstancias graves é imprevistas.

Art. 19. Las empresas darán aviso anticipado á los gobernadores y á los comandantes de la Guardia civil de las provincias de la linea, de las variaciones que hicieren en las horas de entrada y salida de los carruajes, á fin de que puedan adoptarse las medidas convenientes para la seguridad de los viajeros.

Art. 20. Los carruajes que hagan el servicio de una misma linea, no podrán adelantarse unos á otros sino cuando los que caminaban primero se detengan para mudar tiros ó con cualquier otro objeto.

Art. 21. Queda prohibido que los delanteros hagan el servicio por mas de 24 horas seguidas.

Art. 22. Se prohíbe igualmente que se admitan para este ejercicio mozos menores de 16 años.

Art. 23. No podrán las empresas admitir mayores ó delanteros sin que estos acrediten su buena vida y costumbres por medio de certificados del alcalde ó empleados de vigilancia de su domicilio, si los hubiere. Dichos documentos deberán conservarse por las empresas para los fines que puedan convenir.

Art. 24. Tampoco podrán destinarse al servicio de los carruajes públicos caballerías que no estén do-

madas y acostumbradas al tiro.

Art. 25. Se prohíbe á los mayores y delanteros que abandonen simultáneamente sus asientos ó ocupen otros distintos de los que les están señalados, así como el salirse con los carruajes fuera de la carretera.

Art. 26. Solo á las personas encargadas de la conduccion del carruaje se les permitirá situarse en el pescante. Exceptuáanse los guardias civiles de servicio en los caminos, que podrán colocarse al lado del conductor, cuando fuere preciso.

Art. 27. En todo carruaje público deben admitirse los guardias civiles de servicio en las carreteras, siempre que hubiere asientos desocupados y cuando á juicio de los mismos lo exija la seguridad de los viajeros.

Art. 28. Siempre que se encuentren dos carruajes tomarán la derecha cediéndose la izquierda y dejándose libre respectivamente la mitad de la carretera á lo menos.

Art. 29. Siempre que fuere robado ó se haya intentado robar un carruaje, el encargado principal de su conduccion lo pondrá en conocimiento de la primera pareja de la Guardia civil ó del primer puesto de esta fuerza que hubiere en la carretera, sin perjuicio de dar parte al alcalde de la poblacion mas inmediata.

Art. 30. Ni las empresas ni los conductores podrán llevar en los carruajes cantidades de dinero ó efectos públicos que excedan de 20,000 rs. sin ponerlo, cuando menos con 24 horas de anticipacion, en conocimiento del Jefe de la Guardia civil ó de la Autoridad gubernativa.

Art. 31. En todas las Administraciones y en los puntos de parada que designen los gobernadores de provincia, habrá cuadernos foliados y rubricados por el alcalde á disposicion de los viajeros para que puedan anotar las quejas que tuvieren de las empresas ó sus dependientes. Las autoridades locales, los empleados de vigilancia y los guardias civiles examinarán los expresados cuadernos, y transmitirán á la superioridad sus observaciones.

Art. 32. Los peritos que falten á la exactitud en las certificaciones de reconocimiento, ocultando ó disimulando los defectos de los carruajes, ó omitiendo alguna de las reglas que deben observarse para que la carga por su volumen, peso ó colocacion no ocasione vuelcos, serán puestos á disposicion de los Tribunales, á fin de que sean juzgados con arreglo al Código penal.

Art. 33. Cuando un carruaje nuevo, ó que pueda considerarse como nuevo, se pusiese en camino sin que preceda la licencia de la autoridad, será detenido al terminar su viaje y remitido á costa de la empresa al domicilio de esta, único punto en que pueden hacerse los reconocimientos periciales, sin que se le permita llevar carga ni pasajeros, á cuyo efecto se colocarán en él dos Guardias civiles. La empresa satisfará ademas la multa de 80 reales que le impondrá el gobernador de la provincia en que se verifique la detencion.

Art. 34. La admision de pasajeros sin la correspondiente cédula de vecindad, será castigada con la multa de 80 rs., salvo los procedimientos que correspondan cuando la per-

sona admitida fuere sospechosa ó esté reclamada por los Tribunales ó Autoridades.

Art. 35. Las demas infracciones de este Reglamento serán castigadas gubernativamente por los Gobernadores de las provincias ó los alcaldes de los pueblos con multas que no bajen de 10 reales ni excedan de 80, las cuales serán satisfechas por el administrador mas inmediato cuando recaigan sobre la empresa, ó en su defecto por el conductor, quien tendrá derecho al reintegro cuando la contravencion no hubiere sido cometida por el mismo.

Art. 36. Ademas serán responsables las empresas y sus dependientes, de los perjuicios ocasionados á particulares con las referidas infracciones.

Art. 37. En todas las Administraciones de carruajes públicos habrá un ejemplar de este Reglamento, del cual deben estar provistos igualmente los conductores, que tendrán obligacion de exhibirlo á los viajeros siempre que les requieran para ello.

Art. 38. El Inspector especial de vigilancia encargado en Madrid de este servicio, y un Inspector ó Comisario en las capitales de provincia, asistirán por si mismos, y en caso de imposibilidad por medio de sus dependientes, á la hora y puntos de salida y llegada de los carruajes, para enterarse de las quejas de los viajeros, y de la manera en que se cumple lo mandado.

Art. 39. Los mismos empleados examinarán exculpablemente los carruajes antiguos, y si hubiere alguno que por su estado ó construccion no ofrezca seguridad ó adolezca de defectos cuya correccion sea necesaria, lo pondrán en conocimiento del Gobernador, quien dispondrá que se proceda sin demora al reconocimiento y á lo demás que corresponda.

Art. 40. Los gobernadores de las provincias, los alcaldes, los empleados de vigilancia, y la Guardia civil cuidarán con especial esmero de la observancia de este reglamento.

Aprobado por S. M. en Real decreto de esta fecha.—Madrid 13 de mayo de 1857.—Nocedal.

Instruccion que deberá observar la Guardia civil á fin de cooperar á que se cumpla el Reglamento para el servicio de carruajes públicos destinados á la conduccion de viajeros, aprobado por S. M. en Real decreto de 13 de mayo último.

Artículo 1.º La Guardia civil cuidará de la ejecucion del Reglamento para el servicio de los carruajes destinados á la conduccion de viajeros.

1.º Disponiendo por si lo que corresponda en los casos que se determinan en esta Instruccion.

2.º Dando conocimiento á las autoridades de las infracciones que se cometen en aquellos casos, y de lo que en su consecuencia hubiere ejecutado, así como de las demas que notare, para que puedan ser debidamente corregidas.

Art. 2.º La Guardia civil obrará por si en los casos y en la forma siguiente:

1.º Siempre que observare que un carruaje lleva objetos fuera de la vaca, hará que se descarguen, si aquel estuviese en poblado, y si se hallase en despoblado dispondrá que esta operacion se verifique en el primer pueblo ó admi-

nistracion en que hiciere parada.

2.º Cuando bajen los coches una pendiente sin hacer uso de la plancha ó del torno, obligará al mayoral á que cumpla lo prevenido.

3.º Tambien obligará á los mayores á que enciendan el farol una vez anocheado, en caso de que no cumplan lo dispuesto en el art. 9.º del Reglamento.

4.º Cuando notare ó se le hiciere notar por la empresa ó por los viajeros algun desperfecto en los carruajes, hará que se subsane en el primer punto que fuere posible, solicitando la intervencion de la autoridad en caso de que los obligados á pagar su coste se negasen á ello.

5.º Si observare ó se le hiciere observar que en cualquier punto se enganchan caballerías sin domar ó no acostumbradas al tiro, dispondrá bajo su responsabilidad que se desenganchen.

6.º No permitirá que bajo el pretexto de subir cuestas ú otro alguno, dejen el mayoral, zagal ó delantero los puestos que les están asignados, ni se coloquen en otros diferentes, toda vez que debe ir siempre uno en el pescante, y el delantero en la caballería correspondiente.

7.º Obligará á los mayores á que vuelvan á la carretera siempre que hubieren sacado el carruaje de ella, á no ser que motivos suficientes les hayan obligado á dejarla.

8.º No permitirá que á la salida de los pueblos suba persona alguna á la delantera, pescante ó vaca.

9.º Impedirá que un carruaje adelantado al que le precede, si éste no se hallare detenido.

10. Cuando en cualquier carruaje público encontrare viajeros que carezcan de cédulas de vecindad, ó militares sin pasaportes, procederá en la forma prevenida para estos casos.

Art. 3.º De las infracciones á que se refiere el artículo anterior, se dará cuenta al Comandante de provincia, y conocimiento al Inspector general del Cuerpo. El primero dará tambien parte al Gobernador de la provincia. En los partes se expresará con especial cuidado la empresa á que corresponda el carruaje, el número de éste el nombre del mayoral, y el sitio y dia en que se cometió ó notó la falta.

Art. 4.º En los mismos términos se dará parte de todas las demas infracciones del reglamento, no mencionadas en el art. 2.º, y respecto de las cuales las funciones de la Guardia civil son de nueva vigilancia.

Art. 5.º Los Comandantes de provincia, de seccion, de linea y de puesto, y las parejas de servicio en la carretera, están obligados á vigilar para que se lleve á ejecucion el Reglamento.

Art. 6.º Para este objeto solicitarán los Comandantes de provincia, de los Gobernadores, que les faciliten noticia circunstanciada de las licencias que se expidan para el uso de los carruajes que nuevamente se destinen al servicio, con expresion de las líneas que deben recorrer, á fin de comunicarlas á los comandantes de linea y puestos.

Art. 7.º Como medio tambien de cumplir los deberes que corresponden á la Guardia civil en esta materia, cuidará:

1.º De examinar si los carruajes llevan escrito el nombre de la empresa y el número que les corresponde, una vez trascurrido el plazo que para cumplimiento del art. 5.º del Reglamento les hubiesen señalado los Gobernadores de provincia.

2.º De observar si los mismos llevan torno, plancha y ata-ruedas.

3.º De pedir á los mayores las hojas de ruta, y examinarlas y confrontarlas.

4.º De averiguar si en las administraciones existen las tablillas ó registros de que habla el art. 16 del Reglamento.

5.º De poner en conocimiento de quien corresponda los casos en que las empresas cambian las horas de salida de los coches, sin dar el aviso anticipado que prescribe el art. 49.

6.º De investigar si los delanteros hacen el servicio por mas de veinticuatro horas seguidas, ó si no llegan á la edad de 16 años.

7.º De examinar si en las administraciones y en poder de los mayores existen ejemplares del Reglamento.

Y 8.º De examinar tambien los cuadernos á que se refiere el art. 31, para transmitir á la superioridad sus observaciones.

Los comandantes de seccion y de línea recorrerán una vez al mes, cuando menos, las administraciones para hacer este exámen y ver si se cumplen los artículos 12 y 16 del mismo reglamento.

Art. 8.º Solo cuando por circunstancias especiales lo aconseje la seguridad de los viajeros, podrán los Guardias civiles subir á los carruajes. En este caso, uno de ellos ocupará un asiento en la delantera ó pescante, al lado del conductor, y el otro se situará en el cupé. En éste ó en la rotonda, si hubiese puestos desocupados, podrá colocarse la pareja, evitando situarse en la berlina y en el interior. En todas ocasiones procurarán que las armas no causen desperfectos en el coche. Aprobada por S. M. en Real orden de esta fecha.

Madrid 18 de junio de 1857.—Noce-dal.—Son copias.—Ahumada.

Núm. 894.

ADMINISTRACION ECONOMICA DE LAS BALEARES.

La Direccion general de impuestos con fecha 24 del actual me dice lo siguiente:

Con fecha 20 de este mes se dice al jefe económico de esta provincia lo que sigue:

«En vista de la exposicion presentada por D. Guillermo Gonzalez en 12 de abril último que V. S. remitió en 14 del mismo, solicitando se exceptue el almidon del uso del sello del Impuesto especial de ventas y considerando que el art. 3.º de la Instruccion de 19 de noviembre próximo pasado exceptua de la fijacion del mismo los artículos de comer, beber, arder y otros varios de las cuales, algunos están gravados con el impuesto de consumos y que el almidon como derivado de las harinas está incluido en las partidas 11, 12 y 13 de la tarifa de consumos aprobada en 8 de mayo último; esta Direccion general ha acordado manifestar á V. S. como resolucion de la referida instancia que el almidon debe conceptuarse exceptuado de la fijacion del sello especial del impuesto de ventas.»

Lo que traslado á V. S. para su inteligencia y efectos consiguientes:

Lo que se inserta en el Boletin oficial de la provincia para conocimiento del público.

Palma 29 de junio de 1875.—El jefe económico, Casimiro Urech.

Núm. 895.

AYUNTAMIENTO DE PALMA.

Acordada la reforma de alineacion de las calles del Real, Mision, Huertos, Muntaner, Búrgos y Massanet, de esta capital; se anuncia al público, que el plano y proyecto de nueva alineacion de las mismas estará de manifiesta en esta Secretaria, por espacio de 20 dias, á contar desde el de la insercion del presente anuncio en el Boletin oficial de la provincia, á los efectos que previenen las disposiciones vigentes.

Palma 6 de julio de 1875.—El alcalde, Andrés Rubert.—P. A. del A., Francisco Gomila, Secretario.

Núm. 896.

AYUNTAMIENTO DE ESTALLENCHS.

El reparto de la contribucion de inmuebles cultivo y ganaderia de este pueblo formado para el actual año económico de 1875 á 1876, se hallará espuesto al público en la Secretaria de dicho Ayuntamiento por el término de cuatro dias á contar desde la insercion de este anuncio en el Boletin oficial de esta provincia; á efectos de reclamacion durante cuyo plazo se admitirán las que se presenten, y trascurrido el mismo ninguno será atendido.

Estalenchs 4 de julio de 1875.—El Presidente, Antonio Balaguer.—P. A., del A. y J. P.—Pablo Fornés, Srio.

Núm. 897.

Hallándose vacante la plaza de médico municipal de esta poblacion dotada con el haber anual de 750 pesetas, se anuncia al público para que los aspirantes á ella presnten sus solicitudes documentadas en esta Secretaria dentro el plazo de quince dias á contar desde la fecha de su insercion en el Boletin oficial de esta provincia.

Estalenchs 5 de julio de 1875.—El Alcalde, Antonio Balaguer.—Pablo Fornés, Srio.

Núm. 898.

AYUNTAMIENTO DE SINEU.

El reparto de la contribucion de inmuebles cultivo y ganaderia, para el corriente año económico de 1875 á 1876, estará de manifiesto en la Secretaria de este Ayuntamiento por espacio de cuatro dias desde este anuncio, á efectos de reclamacion.

Sineu 6 de julio de 1875.—El alcalde, José Gacias.—P. A. D. A., el secretario interino, Francisco Real.

Núm. 899.

Don Francisco de Paula Puig juez de primera instancia del distrito de la Catedral de la ciudad de Palma de Mallorca.

En virtud del presente edicto se cita llama y emplaza á todo el que se considere con derecho á heredar á Catalina Casanovas y Castañer fallecida intestada en la villa de Soller en dos de mayo del presente año para que comparezca á deducirlo en este Juzgado dentro el tér-

mino de treinta dias en los autos juicio de intestado de dicha Casanovas promovido por parte de D.ª Catalina Castañer y Pons de dicha villa bajo apercibimiento de lo que haya lugar.

Palma veinte y seis junio de mil ochocientos setenta y cinco.—Francisco de Paula Puig.—Por su mandado, Ramon M.ª Ballester.

Núm. 900.

D. Francisco de Asis Ibañez Caballero Comendador de la Real y distinguida orden Americana de Isabel La Católica juez de primera instancia de esta villa y su partido.

Por el presente primer edicto se cita, llama y emplaza á los que se crean con derecho á heredar á Bartolomé Oliver y Vaquer muerto intestado en Felanixt dia diez y ocho de mayo de mil ochocientos sesenta y nueve, para que en el término de treinta dias contados desde la fijacion é insercion del presente en el Boletin oficial de la provincia comparezcan á deducirlo en el expediente juicio ab-intestato del mismo pues de lo contrario les parará los perjuicios á que den lugar.

Dado en Manacor á veinte y uno junio de mil ochocientos setenta y cinco.—Francisco de Asis Ibañez.—Por su mandado, Miguel Marcó.

Núm. 901.

D. Rafael Blasco y Moreno juez de primera instancia del partido de Mahon.

Por el presente primer edicto se cita, llama y emplaza á los que se crean con derecho á la herencia de Antonio Vidal y Riutort vecino que fué de esta ciudad, fallecido en la misma el dia veinte y dos de enero último, para que se presenten dentro del término de treinta dias á deducirlo y manifestarlo en este Juzgado en los autos sobre declaracion de herederos ab-intestato de dicho finado promovido por su hermana uterina Maria Fuxá y Riutot, pues no presentándose se les parará el perjuicio consiguiente.

Dado en Mahon á treinta de junio de mil ochocientos setenta y cinco.—Rafael Blasco.—Juan Allés, escribano.

Núm. 902.

COMISARIA DE GUERRA DE PALMA.

El Comisario de Guerra Inspector de Subsistencias de esta plaza.

Hace saber: que no habiendo tenido efecto por falta de licitadores la subasta intentada el dia 22 de junio último con el objeto de contratar la adquisicion de tres mil quintales métricos de paja de pienso que se calculan necesarios durante un año en la Factoria de subsistencias de esta plaza para atender al suministro de la caballeria del ejército existente en la misma y en virtud de lo dispuesto por el señor intendente militar de este distrito en 1.º del actual se convoca por medio del presente anuncio á una segunda y formal licitacion que deberá tener lugar el dia 23 de este mes y hora de las doce de su mañana en el local que ocupa dicha Factoria

sita en la calle de la Concepcion número 67 en la que estará de manifiesto el pliego de condiciones y precio limite que debe regir en dicha subasta para conocimiento de las personas que quieran interesarse en la misma.

Palma 4 de julio de 1875.—José Torrente.

Núm. 903.

DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS.

Con arreglo á las disposiciones del artículo 19 del Tratado que se firmó en Berna el 9 de octubre de 1874, y por el cual se constituyó una Union general de Correos, las prescripciones de ese Convenio, asi como las del Reglamento acordado para su planteamiento, comenzarán á regir desde el dia primero del próximo julio.

Formando parte de esa Union las Administraciones de España, Alemania, Austria, Hungría, Bélgica, Dinamarca, Egipto, Estados-Unidos de América, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Rumania, Rusia, Sérvia, Suecia, Suiza y Turquía, el gran movimiento postal del mundo hállase en ella representado y hace ocioso el encomiar la importancia de ese Tratado, y entrar en los detalles de los beneficios que de él reportarán las relaciones postales, no ya sólo de los países de la Union comprendidos, si que tambien las que se sostengan ó inicien con naciones á las que las de la Union general pueden servir de mediadoras.

El primero, el mas esencial de los bienes que el Tratado de Berna, perfeccionamiento de las internacionales comunicaciones, reporta es la posible adopcion de un único porte para los países de la Union. Verdad es que la entrada de Francia en ella no será un hecho hasta 1.º de enero de 1876, y que tal circunstancia para países que como el nuestro, ocupan una especial situacion geográfica, establece un período de transicion y obliga, mientras subsista, á crear excepciones y diversidad de precios; pero esto no desvirtúa la bondad de la institucion, pues una vez alcanzada esa fecha, el estado provisional que hoy se crea desaparece y queda establecida la unificacion del porte.

La notable economia que este logra débese á la reduccion considerable de los derechos de tránsito, reduccion que en 1.º de enero próximo alcanza el recorrido por territorio de Francia. El congreso de Berna aspiraba á que todo derecho desapareciera, llegando así al último perfeccionamiento de la trasmision internacional. Razones de gran valia, circunstancias favorables á determinados Estados y falta de justa reciprocidad que para el servicio podian los más ofrecer, no permitieron que reforma de tanta trascendencia pudiera ser entonces adoptada. Sin embargo, la economia que en los derechos de tránsito establece el artículo 10 del Tratado de Berna, es un gran paso que se ha dado en el camino que ha de conducirnos en época más ó ménos lejana á la total supresion de ese gravámen.

El posible envío de corresponden-

cia al descubierto aparece igualmente facilitado, y la prevision del congreso permite que de una manera sucesiva vengán á formar parte de la Union otras naciones, y se logre con el tiempo que á las Administraciones de Correos de todo el mundo civilizado las una un lazo comun, y sólo exista para todas un mismo Código internacional.

Expuestas las anteriores consideraciones para que la importancia del Tratado de Berna sea fácilmente comprendida, creo del caso entrar en el detalle de sus disposiciones más esenciales, por más que en lo general no se diferencie en mucho ese Convenio de los que hoy rigen entre España y diferentes países. Pero si la modificación importante que en general se introduce haría necesaria alguna indicación, es esta indispensable por razon del forzoso periodo de transición que se crea desde 1.º de julio próximo á 1.º de enero de 1876; además, el Tratado, en sus artículos 3 y 4 fija portes diferenciales, dejando á las respectivas Administraciones, la libre elección de admitir los que establece en los primeros párrafos de esos artículos, ó de adoptar otros superiores ó inferiores á aquellos. Es por tanto la necesidad entrar en algun detalle que mayormente facilite la inteligencia del Tratado de Berna.

Usando de la facultad á que el párrafo anterior se refiere, la Administración española adopta y establece el tipo de precio de 25 céntimos de peseta para las cartas francas, el de 50 céntimos para las no franqueadas, y el de 10 céntimos de peseta para las tarjetas postales. Por último los libros, los periódicos, las muestras y los demás objetos especificados en el artículo 4.º del Tratado, satisfarán como precio de franqueo obligatorio la cantidad de 10 céntimos de peseta. Según dicho artículo y el 3.º determinan, el tipo de peso para la carta ó el paquete sencillo, será respectivamente el de 15 y 50 gramos.

Estos precios, según en la tarifa se detalla son desde luego aplicables á la correspondencia que España cambie con Alemania, Austria, Hungría, Dinamarca, Estados-Unidos de América, (via de Alemania) Grecia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Rumania, Rusia, Servia, Suecia y Turquía. Durante el periodo transitorio de 1.º de julio de 1875 á 1.º de enero de 1876, queda exceptuada la correspondencia de y para Francia, Gran Bretaña, Bélgica, Países Bajos y Suiza, continuando rigiéndose la transmisión por las disposiciones de los convenios que España tiene celebrados con esas naciones. Sin embargo, la correspondencia destinada á Inglaterra podrá optar á los beneficios de la reducción de portes si su conducción se efectúa por buques ingleses, sin pasar por territorio de Francia, y la que se cambie con Bélgica y Países Bajos disfrutará de igual ventaja si la transmisión de los respectivos pliegos cerrados se llevara á cabo por mediación de la Administración alemana.

Justifica la exclusión de Francia la circunstancia de no entrar este país á formar parte de la Union hasta 1.º de enero del próximo año, y en cuanto á Portugal no se le incluye porque

las disposiciones del nuevo Convenio hispano-portugués de 6 de febrero de 1873, cuya ejecución comienza en 1.º de julio de este año, son más favorables para la correspondencia de ambos países que las contenidas en el Tratado de la Union.

Como V. observará, el sistema de franqueo que por ese Convenio se adopta es el voluntario para las cartas ordinarias, y el forzoso para los envíos certificados y para la transmisión de todos los objetos que detalla el artículo 4.º

La experiencia ha venido demostrando que la transmisión de impresos y periódicos no franqueado inútilmente se efectúa. Por regla general los interesados se niegan á recibirlos mediante el abono del porte con que resultan cargados después de haber producido á la Administración una manipulación sin resultados. De aquí que con arreglo á lo dispuesto por el párrafo 8.º del artículo 11 del Reglamento para la ejecución del Tratado de Berna, no se dará curso á los periódicos, impresos de todas clases y demás objetos que menciona el artículo 4.º del Convenio, si no reúnen las condiciones exigidas para su envío ó no resultan debidamente franqueados. Únicamente se exceptúan los libros, las muestras, los papeles de negocios, los manuscritos y las pruebas de imprenta que podrán remitirse á su destino aunque no hayan sido debidamente franqueadas, pero en este caso serán unos y otras transmitidas como cartas no francas devengando el porte que á estas señala la tarifa.

Del mismo modo que las cartas ordinarias, autoriza el artículo 8.º del Tratado que se remitan bajo la garantía de la certificación todos los objetos que el artículo 4.º detalla, y según el mismo artículo 5.º prescribe, pueden los remitentes solicitar aviso inmediato del recibo de los certificados, abonando el derecho suplementario que por este especial servicio fija la tarifa. La cantidad de 10 céntimos de peseta que para él se establece es tan módica que conviene y es útil haga V. comprender al público la ventaja de aumentar este pequeño dispendio en los envíos certificados, pues además de serle particularmente beneficiosa, si al uso de esa facilidad se acostumbra, contribuirá á que se aminoren y casi desaparezcan las reclamaciones que origina la correspondencia de esa clase.

El cambio á descubierto, esto es, la correspondencia, que por mediación de los Países de la Union, cambie España con otras naciones y colonias ó poblaciones de Ultramar, adquiere notable desarrollo. Podrá observarse que si bien la transmisión en general de esta correspondencia obtiene ventajas, se encarecen en la vía inglesa para determinados puntos los precios hoy vigentes. Es esto consecuencia de las condiciones que á la transmisión impone Inglaterra en el cuadro C. y á las que es forzoso subordinar la fijación de precios. Sin embargo, debe por otra parte tenerse en cuenta que para no pocos países de Ultramar ofrece la vía inglesa el franqueo voluntario y que el tipo de peso para las cartas es el de 15 gramos. En ambos beneficios establécese por tanto una compen-

sación.

Las Administraciones españolas que lo sean de cambio con los países que la Union general de correos comprende, además de tener presente las anteriores observaciones harán un particular y detenido estudio de todas y cada una de las disposiciones contenidas en el Tratado de 9 de octubre de 1874, y Reglamento acordado para su ejecución.

Fijando su atención en la disposición del artículo 3.º de este, observarán que el sello P. D. que hoy se estampa en la correspondencia franca desaparece, siendo sustituido por el sello con la inicial T. que habrá de imponerse á la no franca ó insuficientemente franqueada.

Es importante que no deje de cumplirse lo mandado por el párrafo 1.º del artículo 4.º de dicho Reglamento y no dejarán de llevar á efecto las anotaciones que en las cartas exigen los párrafos 1 y 2, del siguiente artículo 5.º Es una innovación que introduce en la manipulación internacional que, sin acrecentar en demasía las operaciones de expedición facilita las que ha de sufrir la correspondencia viniente.

Los artículos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10, 11, 12 y 13, deben ser muy detenidamente estudiados, pues se detallan en ellos las operaciones de manipulación y las condiciones á que se somete la transmisión de correspondencia; y es de la mayor importancia que la atención de las oficinas de cange se fije en el artículo 9.º cumpliéndose con toda exactitud lo que prescribe su párrafo 6.º, á fin de evitar la responsabilidad á que se refiere el 7.º, para evitar la cual no será excusa atendible ni una supuesta falta de tiempo, ni la aducción de un involuntario olvido. Teniendo presente que en los paquetes se recibe correspondencia certificada y que el no enviarse por el inmediato correo la hoja de rectificaciones equivale á un acuse de recibo de todo el contenido del paquete, se comprenderá la importancia de que tal requisito se cumpla y la responsabilidad que en caso contrario se contrae.

Para la anotación de los valores que deben figurar en la hoja de aviso se estudiarán las condiciones que se consignan en el cuadro C. unido al Reglamento. Tal operación resulta por otra parte simplificada, pues el cambio á descubierto que hoy se verifica por la vía de Alemania casi en su totalidad desaparece. En su equivalencia se establecerá el envío en pliegos cerrados para los Estados á que Alemania sirve de mediadora, y por tanto habrán de hacer paquete directo que incluirán en el general de aquel país á Austria, Hungría, Dinamarca, Egipto, Estados-Unidos de América (vía Alemania) Grecia, Luxemburgo, Noruega, Rumania, Rusia, Suecia y Turquía; y siempre que la importancia de la correspondencia lo exija, preferirán al de paquetes forrados de papel el sistema de sacas según lo dispone el párrafo 2.º del artículo 8.º del Reglamento.

Con el fin de que por parte de este Centro puedan cumplirse las disposiciones del artículo 17, las oficinas de cambio remitirán diariamente á esta Dirección un duplicado de las hojas de aviso que expidan á las oficinas de cange de los países de la

Union. Del mismo modo, y diariamente también enviarán á este Centro las hojas de aviso originales que de esas oficinas reciban, después de tomar de ellas las anotaciones que con posterioridad les puedan ser necesarias, no omitiendo, si el caso se presentare, de acompañar á la respectiva hoja de aviso la de rectificaciones que hubiesen expedido, y cuando esta sea devuelta con la conformidad de la oficina que remitió el paquete la enviarán á esta Dirección.

Asimismo harán á esta llegar un duplicado de las hojas de rectificaciones que pudieran recibir por las faltas que el artículo 9.º del Reglamento indica.

Para facilitar entre los países de la Union el abono recíproco de los derechos de tránsito, dispone el artículo 10 en su párrafo 12, la formación de una estadística internacional. Es necesario que las oficinas de cange fijen su detención en esa disposición, en los artículos 18, 19, 20 y 21 del Reglamento y en los modelos que en los artículos 19, 20 y 21 se citan, estudiándolos detenidamente, á fin de que por parte de España resulte con exactitud cumplida esa parte muy esencial del Tratado.

Bien que todos los parciales Convenios establecieran la prohibición, se ha dado sin embargo el caso de observarse en su práctica que algunas Administraciones extranjeras han transmitido correspondencia ordinaria ó certificada conteniendo monedas, objetos preciosos ó efectos que devengan derechos arancelarios. Conviene que V. se fije en el artículo 25 del Reglamento que terminantemente prohíbe esta clase de envíos y confío en que por su parte, hará que se cumpla esa disposición impidiendo el curso de tal género de remisiones. Las oficinas de cange españolas no transmitirán para el interior esa clase de correspondencia y si por razones fáciles de comprender, podrán la vez primera que acontezca usar de la consideración de devolverla á su origen, desde el momento en que observen reincidencia, cumplirán acerca de la misma las disposiciones de las leyes interiores de España.

Juzgo, Sr. Administrador, que las indicaciones que anteceden será fácil á esa principal y sus subalternas la inteligencia del Tratado de Berna de 9 de octubre de 1874, del Reglamento acordado para su ejecución y de la tarifa que es natural consecuencia de ambos. Para que su estudio pueda llevarse á cabo, adjuntos remito á V. ejemplares de dichos documentos invitándole á que sus disposiciones obtengan la mayor publicidad posible.

De haberlo verificado, así como del recibo de esta orden y documentos que la acompañan, me dará V. aviso.

Dios guarde á V. muchos años. Madrid 5 de junio de 1875.—El director general interino, Bernardo Lozano.—Sr. Administrador de Correos de....

PALMA.

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.