

# BOLETIN OFICIAL



## DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

Se publica todos los dias excepto los festivos.

**SUSCRICION EN SANTANDER:** Por un año 13 escudos; por seis meses 7 idem; por tres meses 4 idem.—**SUSCRICION PARA FUERA:** Por un año 16 escudos; por seis meses 9 idem; por tres meses 5 idem.—Se suscribe en la imprenta de LA ABEJA MONTANESA, calle del Muelle, número 4, cuarto entresuelo.—No se admite correspondencia oficial de los Ayuntamientos, quienes deberán dirigirla precisamente al señor Gobernador.—Los anuncios se insertarán á precios convencionales, siempre que para ello estén autorizados por el Gobierno de la provincia.

### REGENCIA DEL REINO.

#### MINISTERIO DE ULTRAMAR.

##### DECRETO.

En vista de las razones espuestas por el Ministro interino de Ultramar, de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en disponer lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Ministro de Ultramar para contratar, mediante pública subasta, el servicio de vapores-correos entre Singapore y Manila con arreglo al pliego de condiciones aprobado en esta fecha.

Art. 2.º La subasta se verificará en el Ministerio de Ultramar el día 15 de Diciembre de 1869, á las dos de la tarde, ante el Ministro del ramo, con asistencia del Subsecretario, de un Jefe de Sección del Ministerio de Marina designado por el Ministro del mismo departamento, del de la de Gobierno, Administracion y Fomento del Ministerio de Ultramar y de su Ordenador general de Pagos.

Art. 3.º La subvencion que habrá de abonarse á la empresa se determinará en Consejo de Ministros el día mismo de la subasta, y se publicará por quien la presida en el acto de verificarla.

Art. 4.º Versará únicamente la licitacion sobre el tanto por que se haya de subvencionar el servicio, fijándose el importe por cada viaje redondo, ó sea de ida y vuelta.

Art. 5.º Las sociedades ó particulares que deseen interesarse en este servicio dirigirán precisamente sus proposiciones al Ministerio de Ultramar, arregladas al modelo aprobado, en pliegos cerrados y antes de las cinco de la tarde del 14 de Diciembre.

Art. 6.º Por la Subsecretaría del Ministerio se dispondrá que se anote y estampe en el sobre de cada pliego el día y hora en que lo reciba y el número correlativo que le corresponda, inscribiendo ambas circunstancias en un registro abierto al efecto. De haberse así cumplido se entregará el oportuno resguardo á la persona que presente el pliego.

Dadas las cinco de la tarde del referido día 14 de Diciembre, no podrá recibirse pliego alguno, ni tampoco en el acto de la licitacion. Por el Escribano que haya de actuar en estas diligencias se dará testimonio de los pliegos que se hubieren presentado hasta la hora esclusiva que determina el artículo anterior, para lo cual se constituirá en el Ministerio de Ultramar con la anticipacion debida. Llenadas estas formalidades, los pliegos se depositarán en una caja cuya llave se entregará al Ministro de Ultramar despues de haberla cerrado y sellado á presencia del mismo Escribano y del Subsecretario y demás Jefes del Ministerio, donde se custodiará hasta la hora de la subasta.

Art. 7.º Para ser considerado legítimamente postor deberá preceder á la entrega de los pliegos cerrados y justificarse con ellos la constitucion en la Caja general de Depósitos de 100.000 escudos en metálico, ó su equivalente en efectos públicos legalmente autorizados, considerados al precio de la cotizacion del día anterior, ó al tipo que para hacerlos admisibles tengan determinado las disposiciones vigentes.

Art. 8.º Los interesados acompañarán á sus proposiciones el documento que acredite la consignacion del depósito en la Caja general mencionada. Se tendrán por no presentadas las proposiciones que carezcan de la espresada justificacion.

Art. 9.º Si un licitador quisiera retirar su pliego despues de entregado, incurrirá en la pérdida del depósito consignado para presentarse á la subasta.

Art. 10. El acto de la subasta empezará por la lectura de este decreto y del pliego de condiciones á que deben estar arregladas las proposiciones, procediéndose en seguida por el Presidente á la apertura del pliego cerrado en que conste el tipo de la subvencion señalada por el Gobierno para cada viaje redondo, ó sea de ida y vuelta entre los referidos puertos. De este tipo se dará lectura á los concurrentes por el Escribano que asistirá al acto; y seguidamente, y rotos los sellos de la Caja y abierta, conforme se vayan abrien-

do por el orden de su presentacion, se dará tambien lectura por el mismo Escribano de los pliegos cerrados que hubieren entregado en la Subsecretaría los licitadores.

Art. 11. Abiertos los pliegos y examinadas las proposiciones que contengan, se declarará en el acto por el Presidente cuál es la que más ventajas ofrezca, á reserva de la aprobacion del Consejo de Ministros. Si resultasen dos ó más proposiciones iguales, se abrirá, entre los que las suscriban solamente, una puja oral por espacio de un cuarto de hora, adjudicándose en seguida provisionalmente el servicio al mejor postor. En esta puja oral no se admitirá rebaja alguna que no llegue á la cantidad de 200 escudos por lo ménos para cada viaje redondo.

Art. 12. Concluida la subasta, serán devueltos á los interesados los resguardos de los depósitos constituidos con arreglo al art. 7.º, siempre que sus proposiciones no hubiesen sido admitidas. El resguardo que corresponda al adjudicatario provisional se reservará para que en el término de tres dias, contados desde la adjudicacion definitiva, si recayere, aumente la suma que queda espresada de 100.000 escudos hasta la que se determina en el pliego de condiciones para responder del cumplimiento del contrato. El adjudicatario perderá la cantidad por que hiciere el depósito si no la amplía dentro del plazo referido, y toda la fianza si no otorgare la correspondiente escritura en el término de ocho dias, ó si no empezare á hacer el servicio dentro del plazo fijado.

Art. 13. El Ministro de Ultramar queda encargado de la ejecucion del presente decreto.

Madrid 13 de Julio de 1869.—Francisco Serrano.—El Ministro interino de Ultramar, Juan Bautista Topete.

*Pliego de condiciones para contratar el servicio de conduccion de la correspondencia entre Singapore y Manila.*

Artículo 1.º El contratista que tome á su cargo este servicio se compromete á conducir la correspondencia desde Singapore á Manila y vice-versa en buques de vapor de

las condiciones que se espresarán en los artículos siguientes.

Art. 2.º Podrán ser contratistas de este servicio, previa la oportuna adjudicacion en los términos que se resuelva por el Ministerio de Ultramar, bien los individuos que por sí ó por su legitima representacion lo soliciten, bien cualquiera de las diferentes personalidades jurídicas que por derecho se reconocen.

Art. 3.º En el caso de ser adjudicatarios uno ó mas individuos ó de hacer cesion de sus derechos y obligaciones á cualesquiera de las asociaciones autorizadas por la legislacion vigente, sean ó no fundadores de ellas, si la personalidad subrogada ó adjudicataria fuese una sociedad anónima ó comanditaria por acciones, el domicilio de la sociedad se establecerá en la Península ó en Manila, y sus Gerentes ó Administradores serán nombrados por el Gobierno en el primer caso, y por el Gobernador superior civil en el segundo, á propuesta en terna de la sociedad obligada.

El Gobierno ó el Gobernador superior civil del Archipiélago en su caso, cuando lo estimaren conveniente, podrán no conformarse con ninguno de los propuestos y exigir nuevas ternas.

Art. 4.º En el caso de que el contratista estableciere su domicilio fuera de la córte, tendrá en ella una persona competentemente autorizada que le represente en todo cuanto haya de tratar con el Gobierno respecto de este contrato. El apoderado deberá tener poderes bastantes, no solo para representar al contratista tanto judicial como extrajudicialmente, sino tambien para obligarle en cuantos asuntos ocurran relativos á la ejecucion y cumplimiento del presente convenio.

Art. 5.º El contratista no podrá ceder ni enajenar este servicio sin la previa autorizacion y aprobacion del Gobierno.

Art. 6.º La duracion del servicio á que se refiere este pliego de condiciones será de seis años, contados desde la fecha en que los buques principien á desempeñarlo; quedando al arbitrio del Gobierno prorogar

dicho plazo por otros cuatro años si así lo estimase conveniente.

Art. 7.º El contratista se obligará á efectuar con sus buques 24 viajes redondos por lo menos en un año, sin que en ningún caso pueda estenderse dicha obligación á más de 26.

Las salidas de Singapore y de Manila se arreglarán de manera que siempre enlacen las expediciones con las de la Mala Real inglesa ú otras que puedan sustituirlas. Al efecto el Gobernador superior civil de Filipinas fijará con la debida anticipación los días en que hayan de verificarse.

Art. 8.º Los primeros buques saldrán de Singapore y de Manila en la primera quincena del mes de Julio de 1870, y terminará el contrato con el último viaje que corresponda al mes de Julio de 1876, si no tuviese lugar la próroga á que se refiere el art. 6.º

Art. 9.º El Gobierno se compromete á no hacer durante el tiempo fijado en el artículo anterior contratos que tengan por objeto el establecimiento de otra línea de vapores entre los mismos puntos.

Si el Gobierno creyere conveniente aumentar el número de viajes, tendrá el contratista derecho á ser preferido para hacerlos por la subvención que el mismo Gobierno designe como base de subasta ó concurso, ó por la que resulte de ella, siempre que la subvención sea menor ó no exceda del tipo por el que se adjudique el presente servicio, y que se halle sujeto el nuevo á las condiciones estipuladas en este pliego.

Más si el contratista no optare por la preferencia que se le concede, el Gobierno quedará en completa libertad de contratar el nuevo ó nuevos viajes del modo que crea más conveniente, sin que por ello se haga la menor alteración en el servicio adjudicado.

Art. 10. Como auxilio para la ejecución del contrato satisfará el Gobierno al contratista por cada viaje redondo, ó sea de ida y vuelta, la subvención que resulte de la subasta.

El pago se hará mensualmente por las cajas de las Islas Filipinas con preferencia á cualquiera otra atención.

Con igual preferencia se atenderá al pago de lo que haya de satisfacerse al contratista por razón de los trasportes que abone el Estado.

Art. 11. El contratista tendrá constantemente destinados á este servicio por lo menos cuatro vapores, sean ó no de su propiedad, con tal de que, perteneciendo á otros dueños ó al mismo que los utilice para conducir la correspondencia, se hallen afectos á dicho servicio en los términos que establece el art. 48, y en ellos la propiedad sea la que consistan las leyes del reino.

Art. 12. Los buques estarán matriculados y abanderados en España, ya sea en la Península, ya en las provincias de Ultramar, previas las condiciones de dominio y todas las formas y solemnidades que exija la legislación vigente en la materia.

Art. 13. Antes de 1.º de Junio de 1870 deberán haberse presentado, reconocido y admitido por lo menos tres vapores que reúnan las condiciones estipuladas. La presentación, reconocimiento y admisión del cuarto deberá quedar terminada un mes despues.

Art. 14. El casco, aparejo, máquinas y calderas de los buques en todas sus partes deberán ser nuevos y hallarse constantemente en completo buen estado de servicio.

Los cascos podrán ser de hierro ó

de madera; pero contruidos en ambos casos con los mejores materiales que se usen, y con la solidez que su continuo y fuerte servicio requiere: medirán cuando menos 1.000 toneladas calculadas por la fórmula

$$T = \left( E - \frac{3}{5} M \right) \times M \times \frac{M}{2}$$

94

de que se sirven los constructores ingleses para determinar lo que entienden por tonelaje de constructores, siendo E la distancia en piés ingleses entre dos perpendiculares á la quilla, tirada una de ellas por la cara de proa de la roda á la altura de la cubierta superior, y la otra por la cara de popa del codaste interior á la altura del arranque de la bovedilla; y M la mayor manga del buque de fuera á fuera, disminuida del doble del exceso entre el espesor de las cintas y el de los tablonés de fondo, espresado también en piés ingleses. Los aparejos serán proporcionados á los cascos y objeto del servicio, y la perchería será de las mejores conocidas.

Las máquinas tendrán la fuerza de 250 caballos nominales; serán de hélice de la mejor construcción, de acción directa y capaces, á juicio de la comisión á que se refiere el art. 15, de imprimir al buque una velocidad media suficiente para que en las circunstancias ordinarias de la navegación á que se ha de destinar pueda hacer el servicio en el tiempo marcado.

Las calderas serán tubulares, de solidez y tamaño suficiente para las máquinas, y provistas de las correspondientes válvulas de seguridad y aparatos métricos de las mejores patentes.

Las carboneras serán de hierro, y deberán poder contener cuando menos 1,2 toneladas de carbon por caballo nominal de la máquina, cuya fuerza nominal se calculará por la fórmula

$$F = \frac{N7AV}{33.000}$$

siendo N el número de cilindros, A el área efectiva de uno de los émbolos en pulgadas cuadradas inglesas, y V la velocidad de este, que se supondrá de 360 piés ingleses por minuto.

Los alojamientos deberán tener toda la ventilación posible, y la capacidad proporcionada al número de los pasajeros y de la dotación de diversas clases que tripule el buque.

Estos vapores llevarán para sus máquinas las piezas de respeto que se llevan en los buques de la Armada. Deberán también estar provistos del competente número de embarcaciones menores, una de ellas salvavidas, y de anclas y cadenas de suficiente tamaño, albiges de hierro de cabida proporcionada al número de pasajeros y tripulantes, fogon, destilador de agua salada, y de todos los demás pertrechos y útiles de los cargos del Contramaestre y carpintero. Llevarán asimismo cronómetro, barómetro y cartas é instrumentos para la navegación.

Cada buque embarcará para su defensa, cuando ménos, el armamento siguiente en completo buen estado de servicio:

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

Doce carabinas rayadas de percusión, con 100 tiros para cada una.

Doce revolvers con 50 para cada uno.

Doce sables de marina.

Este armamento será presentado por el contratista de cada buque, y

reconocido por la Junta de Estado Mayor de Artillería del Apostadero de Filipinas, la que pasará el correo pendiente estado de inspección al Capitan general Gobernador superior civil del Archipiélago para que esta Autoridad lo remita al Gobierno con todo lo demás que sea resultado del reconocimiento de los buques de que se habla en el artículo siguiente.

Art. 15. El Gobierno nombrará por el Ministerio de Marina la comisión facultativa que ha de reconocer los buques. Este reconocimiento se hará en Manila ó en cualquiera de los arsenales de la Península, á petición de los interesados; pero sujetando al buque en el último caso al exámen en Manila de las averías que pudiera haber tenido en el viaje.

Al efecto entregarán los dueños de estos los planos, la noticia de las dimensiones y los escantillones de construcción de los cascos y sus arboladuras, y de las máquinas y sus calderas, y un documento justificativo de la época en que se construyó el buque, así como las máquinas y calderas, acompañado de los comprobantes necesarios para que no pueda caber duda acerca de estos extremos. Dicha comisión examinará:

1.º Si los cascos están contruidos con la solidez que en cada una de sus partes requiere el servicio que han de desempeñar, y si se hallan en perfecto estado de servicio, determinando su capacidad por la fórmula del artículo anterior.

2.º Si la arboladura y velas son proporcionadas al casco, atendido al servicio á que se destina el buque; si la perchería es buena; si las jarcias y herrajes tienen la necesaria resistencia, y si todo se halla en buen estado de conservación.

3.º Si las máquinas y calderas están sólidamente contruidas y en completo estado de servicio, determinando la fuerza nominal de aquellas por la fórmula del artículo anterior, examinando si las calderas tienen alguna marca que no deje lugar á duda de la presión con que fueron probadas ántes de empezar á servir; debiendo, si lo considera conveniente, probarlas cargando las válvulas de seguridad é inyectando agua hasta tener 40 libras de presión por pulgada cuadrada, aunque para el trabajo ordinario de las máquinas no deberán cargarse las referidas válvulas sino á razón de 18 libras por pulgada cuadrada, que es el máximo límite de la presión del vapor con que deben trabajar las calderas si la prueba es satisfactoria á juicio de la comisión.

4.º Medirá las carboneras para asegurarse de su capacidad, señalando la que tengan.

5.º Examinará las cámaras para ver si están contruidas como corresponde, y si en los camarotes se hallan bien dispuestos los alojamientos y asignado únicamente el número de pasajeros que con las condiciones de salubridad debidas pueden caber en cada uno.

6.º Y por último, reconocerá también si los buques tienen las piezas de máquina, arboladura y velamen de respeto que deben llevar constantemente; las embarcaciones menores, anclas, cadenas, bombas y demás pertrechos, albiges de hierro cuya cabida se espresará, y los instrumentos y cartas de navegación.

Art. 16. Concluido el reconocimiento, formará la Junta facultativa un estado en que se presente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al Comandante general del Apostadero de Filipinas, ó al Capitan general del Departamento si el reconocimiento

se hace en la Península, los cuales tendrán la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que juzguen conveniente, remitiéndolo al Gobernador superior civil en el primer caso, y al Gobierno Supremo en el segundo, con las observaciones que crean oportunas.

Art. 17. Reconocidos los buques en la forma espresada, se pondrá á bordo de ellos la mitad del carbon que admitan sus carboneras, y la carga que se considere suficiente para dejarlos en una buena línea de navegación á fin de proceder á las pruebas de marcha. Esta se verificará en alta mar, en buenas condiciones de viento bonancible y mar llana, y en tal situación el buque deberá andar durante tres horas consecutivas á razón de 11 y media millas por hora, medidas con la corredera de ordenanza, navegando á toda vela y máquina con rumbo á un largo y con una presión del vapor en las calderas menor que la máxima á que en concepto de la comisión deban estas trabajar, tomando en todo (cas) como límite superior de dicha presión máxima 18 libras por pulgada cuadrada.

Se determinará asimismo el andar del buque con solo el auxilio de la máquina, y en uno y en otro caso el consumo del carbon, espresando su clase. Se probará también el andar del buque á diferentes presiones del vapor en las calderas, espresando todas las circunstancias que se crean necesarias para formar una idea exacta del trabajo útil de las máquinas y del servicio que podrá prestar el buque en las navegaciones á que se destina.

Art. 18. La Junta examinará durante esta prueba el trabajo de las máquinas por medio del indicador de que deberán estar provistas, así como el modo de obrar del aparejo y las propiedades más notables del buque, haciendo sobre todo las observaciones que estime convenientes: de los resultados y pormenores formará un estado general que será remitido á los departamentos que espresa el art. 16, según donde se haya hecho el reconocimiento.

Art. 19. Sin perjuicio de que el Gobernador superior civil Capitan general de Filipinas, en vista de los resultados de los reconocimientos y pruebas y de las observaciones de la Junta facultativa y del Comandante general del Apostadero al remitir los estados de que queda hecha mención, decidirá lo que estime conveniente acerca de la admisión del buque ó buques para el servicio de que se trata, su resolución se entenderá en calidad de interina hasta que por el Ministerio de Ultramar, y previo informe del de Marina, se acuerde en definitiva lo que corresponda.

Art. 20. Los buques tardarán cuando más ocho días en cada viaje de ida ó de vuelta de Singapore á Manila.

Este tiempo se contará desde la salida de puerto á la entrada de puerto.

Fuera de los casos de fuerza mayor debidamente acreditada, no se admitirá ningún otro motivo, sea cual fuere, que aumente la duración de los viajes.

Art. 21. Solo se reputarán casos de fuerza mayor los accidentes estraordinarios que no deban imputarse al contratista ni á sus agentes ó empleados, ó que no provengan de malicia, ignorancia ó negligencia de los mismos, ó del mal estado de los buques ó de sus máquinas, y de los efectos de combustible, repuestos y servicio general del transporte.

En este concepto no se reputarán nunca como retardos ocasionados por

fuera mayor los que provengan de las circunstancias desfavorables de la mar y del viento, ni las averías de máquinas, calderas ó aparejos que puedan experimentar los buques durante su navegacion, como no constituyan un accidente extraordinario de los indicados en el párrafo anterior.

Art. 22. En el caso de pérdida de alguno de los buques, el contratista estará obligado á reponerle dentro del plazo de seis meses, contados desde el día en que sea conocido el siniestro.

Art. 23. Los vapores estarán dotados con el necesario número de tripulantes y de sirvientes, y se hallarán sujetos á las disposiciones que rijan sobre sanidad y policía marítimas, como cualesquiera otros buques nacionales, en todo aquello que no se encuentre espresamente determinado en este pliego de condiciones.

Art. 24. El contratista tendrá obligación de mantener constantemente en buen uso y limpieza los cascos, y particularmente sus fondos y las máquinas y calderas. La Junta á que se refiere el artículo siguiente podrá someter dichas máquinas y calderas á las pruebas de que trata el art. 15 siempre que lo estime oportuno. Será también obligación del contratista conservar en buen estado y en las cantidades convenientes todos los pertrechos y útiles del uso de los buques y del servicio de los pasajeros.

Art. 25. Para la debida vigilancia y seguridad del cumplimiento del artículo anterior, nombrará el Comandante general del Apostadero de Filipinas una Junta compuesta de tres personas competentes de los cuerpos de la Armada, que inspeccionen los buques siempre que lo juzgue oportuno dicha Autoridad, y precisamente en cada cuatro viajes redondos de los vapores destinados á este servicio. Del estado en que los encuentre dará la Junta cuenta á aquella Autoridad para que haga remediar las faltas que tengan ó los abusos que advierta; y si el contratista se negase á cumplir lo que se le ordene, se prohibirá la salida de los buques, quedando el mismo contratista responsable de las consecuencias.

Art. 26. Si se encontrase que por cualquiera accidente el casco, máquinas ó calderas habían sufrido una avería que no permitiera al buque navegar con seguridad, tendrá facultad el Comandante general del Apostadero para detener el vapor, dando cuenta al Gobernador superior civil, y no se permitirá que haga viaje sin que antes se remedie completamente la avería á satisfacción de la Junta, que lo reconocerá al efecto.

Art. 27. Cuando la reparacion de la avería exigiese un tiempo tal que el buque tuviera que perder su turno de servicio, deberá el contratista reemplazarle oportunamente con otro que merezca la aprobacion del Capitan general Gobernador superior civil.

Art. 28. Lo mismo en el caso del artículo anterior que en el de pérdida de un buque, el contratista no podrá nunca interrumpir el servicio ni aplazar los días de salida de los vapores.

Para cumplir esta obligación, cuando en vez de ocurrir avería ocurra la pérdida del buque, se le admitirá también hasta su reemplazo, con arreglo al art. 22, un vapor que haga provisionalmente el servicio, aunque sea de menor porte.

Art. 29. Los Capitanes de los buques tendrán la obligación de presentar los cuadernos de bitácora y de

vapor, siempre que se les pida por las Autoridades de Marina, á fin de que el Gobernador superior civil Capitan general pueda informarse cuando lo crea conveniente de la regularidad, exactitud y diligencia con que se verifique el servicio, y exigir la responsabilidad á que hubiere lugar. Los referidos cuadernos de bitácora y de vapor deberán llevarse del mismo modo que en los buques de guerra.

Art. 30. El contratista se compromete á admitir en cada uno de sus buques, si el Gobierno lo exigiese, dos ayudantes de maquinistas.

Art. 31. La conduccion de la correspondencia pública y privada se hará en los vapores bajo la responsabilidad directa del contratista, sin mas abono que el de la subvencion general de la línea.

Art. 32. Los Capitanes de los buques recogerán por sí mismos de las Administraciones de Correos respectivas la correspondencia; la custodiarán en la forma que la reciban, y la entregarán en la Administracion á que vaya destinada.

Si el Capitan no recogiese la correspondencia, ó cometiese alguna falta que produjese pérdida de ella, incurrirá el contratista en una multa de 16,000 escudos. En el caso de que por culpa ú omision del Capitan sufra deterioro la correspondencia, parará el contratista 6,000 escudos de multa, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que en uno ú otro caso hubiere lugar.

Art. 33. El contratista tendrá la obligación de admitir en los vapores para ser trasportados de Singaporé á Manila y vice-versa á los Jefes, Oficiales, sargentos, cabos y soldados, y á la marinería y licenciados del Ejército y Armada que el Gobierno designe con arreglo á la cabida de cada buque.

También admitirá con el mismo objeto á todos los funcionarios de las demás carreras del Estado que el Gobierno destine á las Islas Filipinas ó que regresen de ellas cuando tuvieren derecho al abono de pasaje.

Los licenciados de los establecimientos penales y los individuos que á ellos sean conducidos se reputarán para transporte de ida y vuelta y su pago en igual caso que los individuos de tropa y marinería.

Art. 34. Se hallarán comprendidos en las disposiciones del artículo precedente, satisfaciendo la Hacienda la parte de pasaje y demás abonos establecidos, las mujeres, hijos y madres viudas de los Jefes y Oficiales del Ejército y Armada á quienes el indicado abono corresponde.

Art. 35. El Estado abonará por el pasaje y manutencion de los individuos á que se refieren los dos artículos precedentes, segun la clase de transporte á la que los asigne por disposicion general, lo siguiente:

En primera clase, 120 escudos.

En segunda id., 100 id.

En tercera id., 50.

El trato y manutencion de los sargentos, cabos, soldados y marinería trasportados serán los que designa la real orden de 12 de Enero de 1867.

Art. 36. El contratista no podrá aplazar el transporte; y desde el momento en que se le notifique hallarse listos los individuos para embarque, deberá aprovechar para él la primera oportunidad.

Art. 37. Los militares y empleados que no viajen por orden expresa del Gobierno y por razon del servicio satisfarán los precios de las tarifas establecidas por el contratista.

Art. 38. Las cantidades señaladas para el abono de pasaje en el art. 35 podrán reducirse por el Gobierno de

acuerdo con la empresa, siempre que esta durante el plazo del contrato modifique los precios señalados en las tarifas ordinarias que establezca al plantearse este servicio.

Art. 39. Si el Gobierno quisiera embarcar en circunstancias ordinarias material del servicio del Estado, el contratista no podrá negarse á ello, siempre que él ó su representante fuere avisado con 15 días de anticipacion.

Art. 40. Por los fletes de efectos abonará el Gobierno al contratista los precios corrientes en plaza con la baja de un 10 por 100. La conduccion de pastas para la acuñacion de moneda, y la de especies metálicas, se hará sin retribucion alguna cuando unas y otras pertenezcan al Estado.

Art. 41. Para el uso especial que pudiera ser necesario y que reclamasen las circunstancias, tendrá siempre el contratista reservados y á disposicion del Gobierno en Singaporé, y á la del Gobernador superior civil en Manila, dos camarotes de primera clase hasta 24 horas antes de la señalada para la salida del buque.

Art. 42. Si el Gobierno necesitase utilizar uno ó mas buques del contratista, tendrá este obligación de facilitarlos, siempre que se le avise con un mes de anticipacion. El Estado abonará por este servicio el precio que se fijare por peritos nombrados, uno por el Comandante general del Apostadero de Filipinas, y otro por el contratista. En caso de discordia, el nombramiento de tercer perito se hará siempre por el Gobernador superior civil del Archipiélago.

Art. 43. La hora de salida de los buques, así de Singaporé como de Manila, se fijará de comun acuerdo por los representantes del Gobierno y el contratista. Si faltare el acuerdo, prevalecerá la decision de aquellos.

Por la Autoridad superior civil de Filipinas, ó por el Cónsul de España en Singaporé, podrá detenerse la salida del vapor-correo durante 24 horas consecutivas sin abono de indemnizacion alguna: si la detuviesen por mas tiempo, se abonará al contratista la cantidad de 600 escudos por cada medio día ó 12 horas de retraso.

Se entenderá que han trascurrido las 12 horas primeras de retraso y las 12 segundas con solo que haya dado principio respectivamente la hora primera de cualquiera de los dos periodos.

Art. 44. En el caso de guerra, podrá el Gobierno disponer de los vapores del contratista, indemnizando á este de su valor justipreciado en la forma establecida en el art. 42.

Art. 45. Si la ocupacion de los buques fuese tan solo para un servicio especial, se abonará al contratista el flete que se estipule de comun acuerdo: si durante este servicio los buques fueren apresados ó destruidos por el enemigo, el Gobierno abonará á aquel su valor total, que se determinará por peritos nombrados en la forma que determina el art. 42.

Art. 46. En los casos espresados en los dos artículos anteriores, y cuando el Gobierno disponga de mas de un buque, el contratista no estará obligado á hacer el número de viajes estipulados en estas condiciones: un arreglo especial, hecho de comun acuerdo, fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y época de los viajes.

Art. 47. En el caso de guerra marítima, ya de España con otras potencias, ya de estas entre sí, cuando á juicio del Gobierno supremo ó del Gobernador superior civil del Archipiélago surjan dificultades ó contin-

gencias que requieran alteraciones en lo estipulado para la ejecucion del servicio, puestos de acuerdo el Gobierno ó la Autoridad superior de Filipinas en su caso, con el contratista, se concertarán los medios para no interrumpir el transporte de la correspondencia, y para la custodia de los buques ó las modificaciones que sean necesarias en los derroteros á fin de impedir cualquier accidente.

También se concertarán entre el contratista y el Gobierno los medios de indemnizar, ya los apresamientos si ocurriesen, ya los demás perjuicios que pueda ocasionar á la empresa el estado de guerra.

Art. 48. Los buques destinados á este servicio, sean ó no propiedad del contratista, quedarán especialmente obligados y afectos al cumplimiento del presente contrato, sin que en ningun caso ni por ningun concepto se admita la preferencia de ninguna otra obligacion ni crédito.

En el caso de que los buques no sean propiedad del contratista, tendrá este obligación de presentar al Gobierno copia de la escritura que haya celebrado con el dueño.

Esta escritura habrá de contener necesariamente la cláusula de que el propietario conoce en toda su extension y acepta por su parte las condiciones con que el contrato se hace, renunciando sus derechos en todo cuanto estas puedan hacerlas ineficaces.

Para el caso de falta parcial ó total de lo estipulado, ó de interrupcion total ó parcial del servicio, el Gobierno se apoderará del buque ó buques que estén destinados por el contratista al mismo servicio, ó que hayan sido admitidos con el propio objeto, y con dichos buques lo ejecutará la Administracion á cargo y por cuenta del mismo contratista.

Estegarantizará además el cumplimiento de lo pactado consignando en la Caja general de Depósitos 400,000 escudos en metálico ó en efectos públicos del Estado al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitucion de fianzas, ó igual cantidad en metálico en la Caja de Depósitos de Manila.

Art. 49. El depósito mencionado quedará reducido á 40,000 escudos cuando todos los buques de la línea estén en servicio: esta reduccion se hará proporcionalmente segun vayan siendo admitidos los vapores de la empresa.

Art. 50. Si el contratista no presentare en Manila antes del 1.º de Julio de 1870 tres buques para que puedan ser reconocidos segun previene el art. 13, incurrirá en la multa de 40,000 escudos. Si antes del 20 del mismo mes no tuviera presentados y admitidos los espresados tres buques, incurrirá en la multa de 30,000 escudos por cada uno de los tres vapores que le falten.

Si antes de 1.º de Julio de 1870 no hubiere presentado, ó no hubiese sido admitido por no merecerlo, el cuarto buque á que se refiere el mismo art. 13, incurrirá en la multa de 30,000 escudos.

Las multas que impone este artículo se tomarán del depósito á que se refiere el art. 48; debiendo reponerlo el contratista á su integridad en el término improrogable de ocho días, contados desde que por la Caja de Depósitos se haga la oportuna retencion.

En todos los casos en que por la imposicion de las multas resulte disminuido el depósito y este no se reponga por el contratista en el plazo señalado por el párrafo anterior, se entenderá ipso facto que se rescinde

el contrato por falta de cumplimiento, quedando el mismo contratista responsable de los daños y perjuicios que su falta irrogue á la Hacienda en todo lo que estos superen á los restos de la fianza.

Nunca se computará el importe de las multas exigidas como parte de las indemnizaciones que por la falta de cumplimiento del contrato deban pesar sobre la fianza y bienes del contratista.

Art. 51. Si el 1.º de Julio de 1870, aun despues de satisfechas las multas fijadas por el artículo anterior, los buques presentados y admitidos no llegasen á tres, se rescindirán necesariamente el contrato, apoderándose el Gobierno de los buques presentados para hacer con ellos la parte de servicio que puedan realizar á cuenta y cargo del contratista y con arreglo á lo estipulado en el art. 48.

Si fueren tres los vapores admitidos, se concederá al contratista, una vez satisfechas las multas, la próroga de un mes para la presentacion y admision del cuarto.

No verificándose la presentacion de este en el término de próroga, ó no admitiéndose por no merecerlo durante la misma, se rescindirán necesariamente el contrato, incautándose el Gobierno de los buques presentados para los efectos del art. 48 y del párrafo primero del presente.

Art. 52. Cuando hubiere trascurrido el plazo de seis meses que el art. 22 señala para reponer el buque perdido sin la presentacion del que haya de sustituirle, el contratista incurrirá en la multa de 30.000 escudos, y quedará obligado á presentar el buque en un nuevo término de cuatro meses.

En el caso de no hacerlo, pagará la segunda multa y sufrirá las demás responsabilidades que imponen los artículos 50 y 51.

Art. 53. Si el contratista dejare de hacer una de las expediciones á que queda obligado, incurrirá en la multa de 30.000 escudos, é indemnizará los daños y perjuicios que su falta ocasionare.

Art. 54. Una vez fijados el dia y hora de salida de los buques, tanto de Manila como de Singapore, la demora de 24 horas en emprender el viaje será penada con 2.000 escudos, salvo los casos que determinan los artículos 20, 21, 43 y 46, y se aumentarán otros 2.000 escudos de multa por cada dia empezado sin que salga el buque hasta el quinto dia, en que se declarará no hecha la expedicion, é incurso el contratista en la multa de 30.000 escudos y demás penas de que habia el artículo anterior. Si llegara el caso de aplicar esta multa por la falta de la expedicion, no se exigirán las multas parciales que quedan establecidas.

Art. 55. Si algun buque no concluyese su viaje, ya sea de ida ó de vuelta, en el tiempo señalado en el artículo 20, pagará el contratista 3.000 escudos de multa por cada 24 horas de demora hasta el límite de seis dias, pasados los cuales se impondrá una sola multa de 20.000 escudos, sea cual fuere el término de arribo.

Art. 56. Las multas serán impuestas gubernativamente con solo tenerse noticia oficial de cualquiera de los hechos siguientes:

1.º De la falta de los buques para su presentacion, reconocimiento y admision, ó para sustituir á los perdidos ó que hubieren sufrido averías.

2.º De no ser admisibles los buques presentados en vista del reconocimiento, si no se reemplazasen en el término prefijado.

3.º De no poder verificarse la expedicion, ó de no haberse esta efectuada.

4.º De no haber salido ó no haber llegado el vapor en los dias señalados.

El Ministro de Ultramar y el Gobernador superior civil de Filipinas en su caso decidirán, por los medios que juzguen oportunos, en qué casos deben considerar oficial la noticia á que se refiere este artículo.

Art. 57. La comprobacion del tiempo invertido en el viaje desde la salida hasta la entrada en el puerto se hará por medio de las fechas de los dias y de las horas de salida y de llegada que consten del cuaderno de bitácora, confrontadas con los avisos de las Autoridades civiles y de Marina de los puntos de partida y de arribo.

Art. 58. Las multas espresadas en los artículos anteriores dejarán de ser exigibles cuando se probare que para no imponerlas concurren las circunstancias á que alude el artículo 21.

Art. 59. Todas las multas en que incurra el contratista se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere dado lugar, y se tomará desde luego su importe del depósito á que se refieren los artículos 48 y 49.

Art. 60. Los vapores que el contratista, sea ó no propietario de ellos, tenga destinados á este servicio serán preferidos en Manila para su despacho en las visitas de sanidad y puerto y en las oficinas del Estado, debiendo ser atendidos sus Capitanes en el momento en que se presenten, suspendiéndose cualquiera otro asunto, si fuere necesario, hasta que quede despachado el correo.

Art. 61. Siempre que no resultase perjuicio para los trabajos urgentes de los buques de guerra, los vapores á que se refiere el artículo anterior, previo el permiso de la Autoridad de Marina, serán admitidos para sus reparaciones en los arsenales, diques ó varaderos del Estado mediante el pago de los gastos que ocasionen.

Art. 62. Para resolver las cuestiones que se susciten en la parte de ejecucion del servicio público objeto de este contrato, como la conduccion de la correspondencia y los trasportes retribuidos por el Tesoro, se observará la legislacion por que se rijan todos los del Estado, y no podrá invocarse para su cumplimiento é interpretacion las disposiciones del Código de Comercio respecto de las naves y del comercio marítimo en todo aquello que con sujecion al art. 11 de este pliego no sea concerniente á la propiedad de los vapores, como condicion necesaria para su matrícula y abanderamiento.

Art. 63. Las cuestiones promovidas acerca de la inteligencia, cumplimiento, rescision y efectos del presente contrato se resolverán por la Administracion central, y al hacerse contestaciones se ventilarán en el modo y forma que determina la legislacion vigente.

Art. 64. Los gastos de otorgamiento de la escritura y de cuatro copias para el Gobierno serán de cuenta del contratista.

Art. 65. Las proposiciones se redactarán conformes en un todo al modelo que se inserta á continuacion, espresando en letra la cantidad que se pide por subvencion de este servicio.

#### Modelo de proposicion.

El que suscribe se compromete á

hacer el servicio de conducir la correspondencia entre Singapore y Manila por la cantidad de.... escudos, entendiéndose siempre por viaje redondo, ó sea de ida y vuelta, y con las condiciones consignadas en el pliego que para efectuar el espresado servicio se fijaron por decreto de 13 de Julio de 1869.

Aprobado por S. A. el Regente del Reino, con el parecer del Consejo de Ministros.

Madrid 13 de Julio de 1869.

(Gaceta del dia 22 de Julio.)

#### ADMINISTRACION

ECONÓMICA DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

#### Contribuciones.

A consecuencia de la dimision presentada por D. Manuel María de la Lastra Mendizábal, D. Leopoldo Llorente Albo y D. Miguel Marron Palacio del cargo de cobradores de las contribuciones territorial é industrial de los Ayuntamientos de Laredo, Colindres, Limpias, Ampuero, Liendo, Voto, Castro, Guriezo, Sámano y Villaverde de Trucíos, pertenecientes todos al partido de Laredo, se ha conferido dicho cargo á los Sres. D. José Fernandez Fontecha y D. Ramon Carrera, mancomunadamente.

Lo que he dispuesto publicar en este periódico para que llegue á noticia de los Sres. Alcaldes de los referidos distritos y presten á aquellos los auxilios necesarios para el mejor desempeño de su cometido.

Santander 4 de Agosto de 1869.—Manuel G. Granda.

#### ANUNCIOS OFICIALES.

##### Ayuntamiento de Ruento.

En el pueblo de Uceda, de este distrito municipal, se hallan prendadas dos becerras cogidas causando daño, cuyas señas son las siguientes: la una colorada, y la otra color de avellana, con los marcos echados de fresco y de lectura dudosa; traen dos campanos pequeños y serán de dos años y medio.

Lo que se inserta en este Boletin para que los que se crean dueños de dichas reses se presenten á recogerlas, previo el pago de los gastos causados, en el término de quince dias, pues transcurridos estos se pasarán las diligencias al Juzgado de primera instancia.

Ruento 1.º de Agosto de 1869.—José Diaz Gomez.

#### Providencias judiciales.

D. Mariano Federico y Castaños, Juez de primera instancia del partido de Reinosa etc.

Hago saber: Que en este Juzgado y á testimonio del que refrenda, se ha presentado escrito por el Procurador D. Casto Diaz Martinez Conde, á nombre y con poder bastante del Presbítero D. Gregorio Gonzalez y García, vecino de Mataporquera, manifestando que habiéndose publicado en el Boletin Eclesiástico de esta Diócesis, señalado con el número 8.º, correspondiente al dia 28 de Abril último, un edicto por el que se cita y emplaza á todos los que se crean con

derecho al patronato activo, y á los interesados en el pasivo de las Capellanías que menciona, y entre ellas la fundada en la parroquia de dicho pueblo de Mataporquera por D. Nicolás Ricardo de la Fuente, cuyo edicto se ha publicado tambien en el Boletin Oficial de la provincia de Búrgos, número 71, del martes 4 de Mayo de este año, el esponente, interesado tanto en el patronato activo como en el pasivo de dicha Capellanía, por ser nieto de D.ª Andrea Diaz de la Fuente, que con su hermana D.ª Micaela Teresa fueron designados por el fundador como tronco de los llamamientos; y que siendo la Capellanía espresada de las declaradas subsistentes en el convenio con su Santidad, y en la instruccion publicada, estaba en el caso de acudir al Juzgado promoviendo el expediente de adjudicacion que ha de preceder á la conmutacion de los bienes, segun la disposicion 4.ª de la real órden de 27 de Julio último, que previene que la ejecutoria en que se declare el derecho es un documento indispensable para inscribir aquellos en el Registro de la Propiedad á favor del agraciado en la sentencia; y habiéndose declarado por este Juzgado en proveido de 23 de Junio próximo pasado no haber lugar á decretar á la solicitud del Procurador Conde, por cuanto se hallaba entendiendo en el asunto el delegado del Excmo. Sr. Arzobispo de Búrgos, se ha hecho constar despues por el representante del don Gregorio Gonzalez y García, por medio de certificacion librada por el Subdelegado del mencionado excelentísimo é Ilmo. Sr. Arzobispo de dicha Diócesis, el auto recaído á una exposicion dirigida al mismo por el repetido D. Gregorio, en la que pedía se le admitiese la conmutacion de los bienes correspondientes á la mencionada Capellanía y consiguiendo adjudicacion con arreglo á la ley de 19 de Agosto de 1841, en cuyo auto se determina no haber lugar á la adjudicacion ínterin no se presente la ejecutoria oportuna del Tribunal competente.

Con vista de estos antecedentes y demás resultante de autos, se dictó providencia por este Juzgado el 27 de los corrientes, teniendo por denunciada por el Procurador Conde, en nombre de D. Gregorio Gonzalez y García, la Capellanía que en la parroquia de Mataporquera fundó el D. Nicolás Ricardo de la Fuente, disponiendo así bien se fijasen los correspondientes edictos en los sitios de costumbre de dicho pueblo, y de esta cabeza de partido, insertándose además en el Boletin Oficial de esta provincia y en el de la de Búrgos.

En su consecuencia, por el presente cito y emplazo para ante este Juzgado á todas las personas que se crean con derecho al patronato activo y pasivo de la espresada Capellanía, para que en el término de treinta dias comparezcan á deducirle, apercibidas de que trascurrido que sea dicho término se dará al expediente el curso que corresponda y se adjudicarán los bienes de indicada fundacion, con sujecion á levantar las cargas que los afecten, en la forma que establece la instruccion de 25 de Junio de 1867 y demás disposiciones vigentes, á los que se consideren con mejor derecho.

Y para la debida publicidad se expide el presente.

Dado en Reinosa á 30 de Julio de 1869.—Mariano Federico.—De órden de S. S.ª, Desiderio de Torices.

Imprenta de La Abeja Montañesa, calle del Muelle, núm. 4, entresuelo.