

# Boletín



# Oficial

de la provincia

de las Baleares

SE PUBLICA LOS MARTES, JUEVES Y SABADOS

SE SUSCRIBE en la Administración *Escuela-Tipográfica*, calle de la Misericordia, n.º 4

PRECIOS.—Por suscripción al mes, 1'50 pesetas.—Por un número suelto, 0'25 pesetas.—Anuncios para suscriptores, línea 0'10 pesetas.—Anuncios para los que no lo son, 0'25 pesetas.

## Num. 4187.

Las leyes oblgarán en la Península, Islas adyacentes, Canarias territorios de Africa sujeta á la legislación peninsular, á los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa.

Se entiende hecha la promulgación el día en que termine la inserción de la GACETA (Art. 1.º, Título preliminar, del Código Civil.)

Las leyes, órdenes y anuncios que se manden publicar en los *Boletines oficiales* se han de remitir al Jefe político (hoy Gobernador) respectivo, y por cuyo conducto se pasarán á los editores de los mencionados periódicos. (Real orden de 9 de Abril de 1839.)

### PARTE OFICIAL

#### PRESIDENCIA

##### DEL CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el Rey la Reina Regente, (Q. D. G.) y Augusta Real Familia continúan en esta Corte, sin novedad en su importante salud.

(Gaceta 25 Noviembre.)

#### MINISTERIO DE LA GOBERNACION

##### EXPOSICIÓN

SEÑORA: Ordenada por Real decreto de 4 del corriente mes la incorporación de la primera reserva militar á las filas del Ejército activo, prevista en la ley de Reemplazos vigente, muchos individuos que desempeñan destinos en la Administración del Estado tienen que abandonarlos para cumplir con sus deberes militares.

Al acudir al llamamiento cumplen un altísimo deber en servicio de la Patria, que ha de mirar con marcada preferencia á quienes por derramar su sangre en defensa suya se ven precisados á perder una posición modesta, pero que les proporciona los medios indispensables para atender á su subsistencia y la de sus familias.

Para aminorar, en cuanto sea posible, los perjuicios que los reservistas han de sufrir en su carrera administrativa, se considera el Ministro que suscribe en el deber de conservar á dichos reservistas los destinos que sirven, con objeto de que puedan volver á desempeñarlos cuando terminen sus obligaciones militares.

A este fin, y fundado en las consideraciones expuestas, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter á V. M. el adjunto proyecto de decreto. Madrid 21 de Noviembre de 1893.

##### SEÑORA:

A L. R. P. de V. M.,

Joaquín López Puigcerver.

##### REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de la Gobernación, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

En nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se reservan á los empleados dependientes del Ministerio de la Gobernación que como reservistas militares estén comprendidos en el Real decreto expedido por el Ministerio de la Guerra con fecha 4 del corriente mes, los destinos que sirvan al ser llamados á las filas del Ejército activo cuyos destinos desempeñarán nuevamente tan luego como terminen sus obligaciones militares.

Art. 2.º Los cargos que desempeñaran los individuos á que se refiere el artículo anterior, se proveerán interinamente en personas que reúnan aptitudes adecuadas.

Dado en Palacio á veintinueve de Noviembre de mil ochocientos noventa y tres.

MARIA CRISTINA

El Ministro de la Gobernación,

Joaquín López Puigcerver.

(Gaceta 22 Noviembre.)

#### MINISTERIO DE ULTRAMAR

##### REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Ultramar, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

En nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se reservan á los empleados dependientes del Ministerio de Ultramar que como reservistas militares se hallen comprendidos en el Real decreto expedido por el Ministerio de la Guerra, con fecha 4 del corriente mes, los destinos que sirvan ó para que estén electos al ser llamados a las filas del Ejército activo para cuando terminen sus obligaciones militares.

Art. 2.º Los cargos que desempeñaran ó para que hayan sido electos los individuos á que se refiere el artículo anterior, se proveerán interinamente con arreglo al Real decreto ley de 13 de Octubre de 1890.

Dado en Palacio á veinticuatro de Noviembre de mil ochocientos noventa y tres.

MARIA CRISTINA

El Ministro de Ultramar,

Antonio Maura y Montaner.

(Gaceta 25 Noviembre.)

#### MINISTERIO DE FOMENTO

##### EXPOSICIÓN

SEÑORA: La reparación y conservación de las carreteras, cuyo coste, se eleva á 20.306.362'50 pesetas, representa el 27'17 por 100 de los gastos ordinarios del Ministerio de Fomento y el 38'91 de los de Obras públicas. Si á ella, como es justo, se agrega una tercera parte de los del personal de ingenieros, ó sea pesetas 1.938.133'33, la primera proporción se eleva á 29'77 por 100 y la segunda á 42'62 por 100. Todavía, así consideradas esas cifras, tan solo representan el valor relativo que esta partida tiene dentro de un presupuesto de 74.713.741 pesetas; su verdadera importancia se revela al saber que toda ella se aplica á conservar y reparar 28.902 kilómetros, que formaban la red de carreteras del Estado en 30 de Junio último. La sola enunciación de estos conceptos basta para mostrar que el deber más estricto de un Gobierno, llamado á administrar con severidad y á preparar con cuidado los presupuestos del porvenir, es analizar de nuevo y estudiar á fondo tan importante capítulo; de otra suerte, dejando las cosas en el estado en que hoy

se encuentran, el día en que se hubiera duplicado el número de kilómetros de nuestras carreteras, aspiración modesta, pero no lejana, su conservación y reparación absorbería la cantidad total destinada hoy á obras públicas, con lo cual los beneficios que de su construcción se esperarían, quedarían profundamente disminuidos por el gasto que requeriría su entretenimiento y conservación.

Se hace, pues, inexcusable la necesidad de analizar estas cifras y urgente el obtener su reducción, no ya con el sólo propósito de hacer economías, sino en previsión de los presupuestos futuros.

Ya el poder legislativo hubo de preocuparse del desarrollo que iba teniendo esta cifra cuando dispuso, en el art. 41 de la ley de Presupuestos vigente, que el Ministro de Fomento «contratase, á título de ensayo, la conservación de las carreteras de tres provincias, que puedan considerarse como tipos ó modelos entre todo el territorio de la Península»; y en contenerla pensaba también la Dirección de Obras públicas cuando dictó la orden de 26 de Septiembre de 1888, disponiendo que cada peon caminero tuviese en adelante á su cargo la conservación de cuatro kilómetros y cada capataz la de 20 á 25.

Esta sencilla reforma, al ser ahora planteada, produce una economía efectiva de 1.070.180 pesetas, economía que con ser tan considerable no trae, sin embargo, aparejado mal alguno; puesto que apercibida la Administración del inmediato planteamiento de la reforma, ha podido prepararse á ella de manera que sea muy escaso el número de peones camineros que en 1.º de Julio han de quedar excedentes.

Ambas medidas, si por una parte prueban que la atención de los poderes públicos está fija en este asunto inducen por otra á pensar que un análisis detallado y un estudio completo del sistema actualmente seguido para la conservación de las vías públicas, pueden conducir á modificaciones que, tratándose de partidas de tanta importancia, habrán de afectar de una manera sensible la cifra total del presupuesto.

Pero ese estudio, si las reformas han de fundarse en bases sólidas, requiere ante todo una crítica atenta y minuciosa del presupuesto actual.

Y al proponerse hacerla surge naturalmente la necesidad de conocer cual es el gasto medio que en general ocasiona la conservación de un kilómetro de carretera; cuestión que, una vez planteada, lleva lógicamente á averiguar la cuantía de ese gasto en aquellos países que mayor analogía presentan con España. Sin duda este procedimiento es algo empírico, porque la diferencia de sistemas administrativos, la diversidad de condiciones climatológicas, la frecuencia y naturaleza del tráfico, el progreso en los medios de locomoción y otras muchas causas hacen que las comparaciones de este género, si no son minuciosas y detalladas, en cuyo caso llegan á hacerse inútiles, estén expuestas á error.

Pero aun así ofrecen el único medio de hallar un punto de partida suficiente para preparar una investigación definitiva.

Con estas salvedades, importa saber que en Francia la conservación y reparación de los 37.600 kilómetros de caminos nacionales, semejantes, aunque de dimensiones y construcción superiores á las carreteras de primer orden de España, cuestan por término medio (el kilómetro) 791 pesetas; los caminos departamentales, comparables á nuestras carreteras de segundo orden, están calculados en 452, y los caminos vecinales, equivalentes á nuestras carreteras de tercer orden, en 166, ó sea un término medio de 352'02 pesetas.

En Italia, según los datos oficiales que publica la Administración pública, la proporción es la siguiente:

	Pesetas
Carreteras nacionales ó de primer orden (el kilómetro) . . . . .	737
Carreteras provinciales ó de segundo orden. . . . .	410
Carreteras municipales. . . . .	180

cuyo término medio es de 442'03 pesetas. Ambos tipos se refieren sólo al material y mano de obra, sin tener en cuenta para nada los gastos de dirección.

En España el término medio calculado de igual manera se eleva á 703 pesetas, ó sea 351 más que en Francia y 261 más que en Italia.

Tomando esta comparación tan sólo como indicio y buscando criterio más seguro y práctico para basar un juicio definitivo, ninguno mejor que el dato tomado de nuestro propio territorio. En él hay una red de carreteras de 3.569 kilómetros construida y conservada por las Diputaciones y Ayuntamientos forales de las Vascongadas y Navarra, con absoluta independencia del Gobierno central, y cuya conservación cuesta en cada provincia:

	Pesetas
Alava . . . . .	396
Guipúzcoa. . . . .	545
Navarra. . . . .	295
Vizcaya. . . . .	593

Término medio, 457'25; ó sea 245'75 pesetas menos que las carreteras del Estado: cifra que, multiplicada por los 28.902 kilómetros de la red oficial, implicaría en este presupuesto 7.022.943 pesetas de economía.

Y no se diga para atenuar el efecto ó la sorpresa que esta comparación produce, que allí el clima favorece la conservación de las vías públicas, porque el examen de los gastos de cada una de las 45 provincias restantes, prueba que no sólo se halla esta diferencia en las que están limitrofes á las Vascongadas, sino que entre las que figuran en la zona Norte, en la central y en la meridional se ofrece el mismo contraste, con lo cual se aleja la posibilidad de explicar tamaña diferencia por el solo hecho de la influencia climatológica. Pero aun cuando algo pudiera concederse á esa causa y otro poco haya de atribuirse al material, todavía, teniendo en cuenta el

tráfico que por ellas se hace, habrá de reconocerse paladinamente la superioridad de aquella administración.

Basta ya lo dicho para deducir, sin temor á engaño, que la conservación de un kilómetro de carretera puede estimarse entre 300 y 500 pesetas, dejando esa ancha margen para las diferencias que el clima, la frecuencia del tránsito y la naturaleza de los materiales requieran en cada provincia. Dedúcese, además, la necesidad, ya indicada, de someter la cuestión á nuevo estudio y de romper los moldes de la rutina, á fin de modificar el actual sistema de conservación y reparación de las carreteras en términos que la transformación del servicio disminuya lo exagerado de su coste. Para ello procede ahora descomponer la cifra del gasto (Artículos 2.º y 3.º del capítulo 26) separando los especiales de personal de los de material, separación que da lugar al siguiente resultado:

Peones camineros y capataces. . . . .	7.713.362'50
Jornales auxiliares. . . . .	5.000.000
Acopios y material. . . . .	7.593.000
<b>SUMA . . . . .</b>	<b>20.306.362'50</b>

Estas cifras indican por sí solas, á juicio del Ministro que suscribe, el defecto capital y las causas de la carestía del sistema: en este presupuesto, como en todos, el personal excede considerablemente al material, y aumenta así el coste del servicio de una manera desproporcionada á la utilidad que reporta.

Pruébanlo desde luego las citadas órdenes de la Dirección de Obras públicas que con tan sencilla modificación provocan tamaña economía; y la prueba se hace aun más elocuente pensando que la baratura de la conservación en las Vascongadas y Navarra depende principalmente de la organización del personal y de la proporción que guarda con el trabajo que le está confiado.

Hé aquí la prueba:

	Kilómetros.	Asignación Pesetas
Cada peón caminero tiene en.	Alava. . . . .	6'500 1'75
	Guipúzcoa. . . . .	4 1'75
	Vizcaya . . . . .	4'500 2
	Navarra . . . . .	5'700 2
Cada capataz tiene en. . . . .	Alava. . . . .	45 2'25
	Guipúzcoa. . . . .	30 2'25
	Vizcaya . . . . .	19 2'50
	Navarra . . . . .	50 2'25

En el resto de España cada peón caminero cuida solamente de 3'300 kilómetros y gana 2'25 pesetas en Barcelona y 2 en las demás provincias: los capataces cuidan 15 kilómetros y ganan 2'50 y 2'25 respectivamente. En Francia el peón caminero gana 1'50 y cuida 4'800 kilómetros.

La comparación es de por sí elocuente. Pero aparte de lo que enseña, se comprende sin esfuerzo que un personal de 8.841 peones camineros y de 1.504 capataces, pagados durante trescientos sesenta y cinco días del año, pero cuyo trabajo es por su naturaleza sumamente desigual, y por regla general no se combina con los acopios, ni se emplea en la preparación de materiales, ha de producir una carestía que, pareciendo insignificante en cada unidad de obra, se traduce, sin embargo, en millones en el total del presupuesto, y llegaría á hacerse insoportable cuando se multipliquen esas unidades.

A evitar gran parte de estos males tiene de el sistema de conservación por subasta que ahora va á ensayarse, y cuyos primeros tipos, si no sufren alteración los datos reunidos por el Ministro que suscribe, deben ofrecer desde luego una considerable ventaja.

No es este procedimiento, sin embargo, de aquellos que pueden fiarse al primer ensayo; quedan en él muchos puntos que discutir y que habrán de ir estudiándose á medida que se desarrolle y practique. Determinar si el concurso es más ventajoso que la subasta; si en ésta habrá de preferirse á los que ya tienen contratada la conservación de otras carreteras en la

misma región, ó á aquellos cuya anterior conducta garantiza el acierto y honradez del compromiso; determinar si las subastas han de hacerse por pequeños trozos, por grandes longitudes ó por regiones, son puntos á examinar en su día. Lo que tal vez se tocará desde el primer momento son las dificultades nacidas de la rutina, de la inercia y de la tendencia al monopolio; pero esas cuenta el Gobierno vencerlas con la rectitud y la ilustración de los ingenieros que están al frente de las provincias, y á quienes, si el cambio de sistema puede ofrecer en los primeros momentos dudas y exceso de trabajo, habrá de libertarles después de no pocas molestias y responsabilidades, y en todo caso darles la satisfacción de haber contribuido á una reforma tan útil y ventajosa para el país.

No es este, sin embargo, la subasta, el único sistema que puede ensayarse, ni á él tan sólo se ha de fiar el éxito de las economías en un capítulo de tanta importancia y cuya cifra es tan considerable.

Otros medios, no menos dignos de atención, merecen también ser analizados y ensayados.

Opinan personas competentes, que podría desde luego rebajarse el jornal de los peones camineros y capataces 0'25 pesetas, baja que produciría en el acto 900.000 pesetas de economía. Fundan esa rebaja en la consideración de que el jornal de 2 pesetas, comparado con el de un bracero, es excesivo, sobre todo teniendo en cuenta que el estado da gratuitamente á sus peones camineros la casa, cuando la retribución media anual de los jornaleros del campo no pasa de 1'50, y aun eso, apenas en doscientos cincuenta días.

Otros, sin alterar el tipo de jornal de los peones camineros, piensan que dejándoles libres en las épocas de recolección y siembra un número mayor ó menor de días, según el tránsito de las carreteras, y pagándoles sólo los restantes, se les facilitará una remuneración superior al cabo del año, con ventaja considerable del presupuesto.

Sin duda ambos procedimientos son dignos de estudio; pero el Ministro que suscribe entiende que la única manera de utilizarlos es confiar la conservación de las carreteras á intermediarios que, no estando sujetos á las trabas de la reglamentación inseparable de los servicios públicos, pueden aprovechar esas fuerzas, hoy mal organizadas, con beneficio de los mismos interesados y con economía del servicio. Además la idea de buscar economías disminuyendo jornales, esto es, á costa de los más necesitados, sin modificar al propio tiempo el sistema en su raíz, es contrario á la misión de los Gobiernos; tiende á agravar los males actuales; perpetúa la rutina y se acomoda poco á los procedimientos regeneradores de que tan necesitada está España. Y si á la vez se tiene en cuenta que el ensayo de la conservación por subasta ha de dar esos mismos resultados, sin que el Estado emplee aquellos medios, se comprenderá la conveniencia de descartar por el momento toda reducción del jornal de los peones camineros, sin renunciar por eso á examinar en detalle ese aspecto de la cuestión.

Una observación atenta de la vida de los campos ha sugerido á algunas personas de la idea de utilizar para éstos fines la evidente comunidad de intereses que existe, en muchas partes, entre el Estado y la propiedad territorial; y considerando que muchas carreteras atraviesan las fincas rústicas en grandes trayectos ó pasan rozando sus límites, y que en estos casos el propietario es el primer interesado en la buena conservación de los caminos, han buscado la manera de armonizar ambas conveniencias. Claro es que esto no puede hacerse sino contando con la voluntad de los propietarios, ó por mejor decir, dejándolo á su iniciativa; pero no es difícil mostrar la evidente ventaja que para todos resultaría de encargarnos, por un precio menor del que cuesta hoy al Estado, la conservación de ciertos trozos de carretera. El propietario en esos casos dispondría del

peón caminero y podría, combinando las necesidades de la conservación de la carretera con la preparación del material, aprovechar su trabajo en las faenas de sus propias fincas; y utilizaría también las casillas, beneficio no escaso en las soledades del campo.

Unase á esta la consideración de que en muchas comarcas de España, la abundancia de la piedra impide las labores y perjudica á los pastos, obligando á los colonos y propietarios á llevarla á los lindes, ó amontonarla en medio de sus campos, y se comprenderá que el poderla utilizar en la carretera convierte en productivo lo que antes oneroso. Y si el acopio se facilita considerablemente de este modo, dicho está que la piedra puede machacarse aprovechando los jornales perdidos; de suerte que abaratados así los factores principales de la conservación, su coste total se disminuye al extremo, repartiéndose el beneficio entre el Estado y el propietario territorial ó su colono; consideración esta última suficiente, en sentir del que suscribe, para recomendar la innovación. Y lo que de un propietario se dice, para los trozos de carretera que atraviesan sus fincas ó bordean sus propiedades, se aplica á las asociaciones de propietarios ó de colonos, cuyos intereses sumados ó asociados no se diferencian del de uno solo de ellos. Con lo cual si el sistema se desarrolla y cunde con el ejemplo, no será escaso el número de kilómetros que el Estado podrá confiar á los propietarios que voluntariamente quieran encargarse de su conservación, ni despreciable la economía que produzca.

En otro orden de ideas, la mayoría de los que estas cuestiones examinan, pensará y no sin razón, que el ejemplo de las Provincias Vascongadas y de Navarra lleva lógicamente, y con preferencia á cualquier otro sistema, á confiar á las corporaciones municipales del resto del Reino la conservación de las carreteras situadas dentro de sus respectivos términos. Pero á poco que se medite, salta á la vista la diferencia entre unos y otros municipios, y lo improcedente que sería buscar la similitud de los efectos faltando la igualdad de las causas. Por eso la idea, aunque simpática y atractiva, habrá de abandonarse mientras las reformas que la vida municipal reclama, y que el Gobierno se propone acometer, permitan desarrollar las iniciativas locales y confiarles sin temor lo que hoy seguramente perecería en sus manos, no sólo por falta de recursos y ausencia de fuerzas directivas, sino también por exceso de enconos y de rivalidades. Todo lo más que el Ministro que suscribe se atrevería á aconsejar, es la selección entre los municipios que solicitaren encargarse de este servicio, confiando, á los que ostentaran una administración honrada y vigorosa al abrigo de desfallecimientos y de sospechas, la conservación de sus carreteras en condiciones semejantes á las indicadas para los propietarios; idea indicada ya en algún proyecto de reforma municipal, y merecedora por eso de atención y de ensayo.

Por último, una disposición que existe en los actuales pliegos de subasta para la construcción de carreteras, puede también producir considerable economía, con evidente provecho de la construcción de las vías públicas. Oblíganse hoy los contratistas á conservar las carreteras por ellos construidas durante el año siguiente á la recepción por una cantidad aproximadamente de 400 pesetas el kilómetro, y sin más que extender esta medida cuatro años más, se economizarían 303 pesetas por kilómetro durante ese periodo. Y como la solidez y consistencia del firme es la primera condición de una conservación económica, dicho se está que el interés serviría de estímulo á la buena fe y de aguijón á la inteligencia de los contratistas para esmerarse en la construcción, gastando en ésta lo que habrían de ahorrar con creces en los primeros años de conservación, que son los más difíciles y más caros.

Puede además producir este sistema

otra ventaja no escasa, cual es la de estimular las subastas, toda vez que los contratistas que tengan á su cargo la conservación de las que hubieren construido, tendrán el aliciente de un trabajo ya organizado para extender su acción á las carreteras vecinas.

De todo cuanto queda expuesto resulta, que el estudio detenido de este importante capítulo del presupuesto de Fomento abre ancho campo á la experiencia y ofrece desde luego ocasión á reformas que, produciendo de presente una baja considerable en los gastos de conservación y reparación, preparan otra todavía mayor en el provenir. El Ministro que suscribe lo cree firmemente, y siente fortificarse su creencia con el juicio de las personas competentes á quienes tiene confiado el Gobierno este servicio. Ciertamente estas reformas no darán desde el primer momento todos los beneficios que de ellas pueden esperarse, ni en materia tan complicada sería juicioso tratar de precipitar resultados que sólo se obtienen á fuerza de perseverancia; lo importante es trazar los nuevos derroteros, fiando su desarrollo al Cuerpo de Ingenieros de Caminos que tantos servicios ha prestado al Estado y que considerará sin duda como uno de sus mejores timbres el secundar las ideas del Gobierno hasta reducir en una tercera parte el actual presupuesto de conservación de las carreteras como medio el más seguro de fomentar, aun en este período de penuria, el desarrollo de las obras públicas. Porque, seguramente, nadie que siente el estímulo del patriotismo, dejará de aplicarse á esta obra sabiendo que cada 100 pesetas de baja en la conservación de un kilómetro, produce 3 millones de economía en el presupuesto, y que cuando esa reducción haya llegado á 250 pesetas, cifra que debe considerarse al alcance de una buena administración, la economía se elevará á 7.500.000 pesetas, con las cuales puede desenvolverse un sistema completo de obras públicas en un corto número de años.

Fundado en estas consideraciones, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, el que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 5 de Abril de 1893.

SEÑORA:

A L. R. P. de V. M.,  
Segismundo Moret.

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros; en nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo. 1.º Se pondrá en vigor la orden de 26 de Septiembre de 1888, en términos que para el 1.º de Julio próximo cada peón caminero tenga á su cargo cuando menos, cuatro kilómetros y 20 cada capataz.

Art. 2.º En cumplimiento del art. 41 de la ley de Presupuestos vigente, se sacará á pública subasta, en cuanto estén aprobados los respectivos presupuestos, la conservación y reparación de las carreteras de las provincias de Gerona, Avila y Huelva, con sujeción al pliego de condiciones redactado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 3.º Los Ingenieros Jefes de las provincias cuidarán de que los proyectos de nueva construcción de carreteras, comprendan en lo sucesivo la conservación de las obras durante los cinco años siguientes á su recepción provisional, incluyendo en el presupuesto la partida alzada correspondiente á este servicio, é insertando en el pliego de condiciones una que imponga al contratista la obligación de prestarlo. Esta condición no obstará para que se reciban las obras definitivamente y se liquide la contrata cuando espire el plazo de garantía señalado en el proyecto, devolviéndose entonces la fianza, excepto en la parte proporcional que corresponda al presu-

puesto de conservación y á las casillas de peones camineros, de las que podrá disponer libremente el contratista.

Los Ingenieros Jefes de las provincias invitarán á los contratistas cuyas carreteras no hayan sido aún recibidas, á continuar por cuatro años más la conservación en los términos y condiciones que se indican en los párrafos anteriores.

Art. 4.º Los propietarios de fincas atravesadas ó lindantes con carreteras en longitudes continuas ó discontinuas, pero cuya suma no baje de cuatro kilómetros, podrán encargarse de la conservación de aquellos trozos que se relacionan con sus propiedades, mediante solicitud dirigida al Ministro de Fomento por conducto del Ingeniero Jefe de la provincia. Este, al remitirla, la acompañará con un informe en el que habrá de expresar la cantidad alzada que deberá abonarse anualmente al peticionario, las condiciones que hayan de imponerse, y las garantías que podrán exigirse; y el Ministro, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá si procede ó no acceder á lo solicitado, y en caso afirmativo fijará definitivamente la cantidad y condiciones de la concesión.

Los propietarios que no tengan dentro de sus fincas ó lindantes con ellas la extensión mínima de cuatro kilómetros, podrán asociarse para completarla, pero designando á un solo propietario para que los represente en la concesión.

Dado en Palacio á cinco de Abril de mil ochocientos noventa y tres.

MARIA CRISTINA

El Ministro de Fomento,  
Segismundo Moret.

(Gaceta 7 Abril.)

Núm. 942

EL GENERAL SEGUNDO JEFE

DE LAS BALEARES

Gobernador militar de las Islas de Mallorca, Ibiza y Cabrera.

Anuncio.—Ignorándose el paradero del soldado del Regimiento Infantería de Aragón, Eusebio Pizá March, en situación de licencia ilimitada en esta Isla, ruego á los Sres. Alcaldes de los pueblos de esta provincia, que caso de residir en su localidad, le ordenen su inmediata presentación en este Gobierno militar para su incorporación á banderas, con arreglo á la Real orden de 28 de Octubre último y caso de no efectuarlo se procederá en justicia á lo que haya lugar.

Palma 23 Noviembre de 1893.—El General Gobernador, March.

Núm. 943

SUSCRIPCIÓN

abierta en cumplimiento de lo acordado por la Excmo. Diputación provincial con destino á la adquisición de armamento; ó al socorro de los soldados de esta provincia que sean heridos, y al de las familias necesitadas de los que hayan fallecido en la campaña contra los Riffeños.

	Pesetas.
Suma anterior.	14719'44
La Flor de la Juventud.	25
Banco de Felanitx.	100
<b>Total.</b>	<b>14844'44</b>

(Se continuará)

Núm. 944

TESORERIA DE HACIENDA

DE LAS BALEARES.

Apremios de 1.º y 2.º grado por Territorial

El Excmo. Sr. Director general del Tesoro público en circular fecha 16 del actual, que ha sido comunicada á esta Tesorería, dice al Sr. Delegado de Hacienda lo que sigue:

«Por el Ministerio de Hacienda se ha comunicado á esta Dirección general, con fecha 13 del actual, la Real orden siguiente:—Ilmo. Sr.: Visto cuanto resulta del expediente instruido á consecuencia de una instancia en que el Agente ejecutivo de la Zona de Sárria, provincia de Lugo, solicita que se resuelvan las dudas que ofrecen las disposiciones del Real decreto de 27 de Agosto próximo pasado, en la parte concerniente á la imposición y devengo de recargos que se derivan del procedimiento de apremio contra deudores á la Hacienda en concepto de contribuyentes por territorial, y que se declare á los Agentes ejecutivos de Galicia con derecho á percibir el premio de cobranza de las sumas que realicen, fundando esta última pretensión en lo exíguo de la cuantía de las cuotas á cobrar, y en lo diseminadas que se hallan las poblaciones;—S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de conformidad con lo propuesto por V. I., se ha servido resolver:—1.º Que desde el momento en que se haga entrega á los Agentes de la factura de los recibos á realizar por la vía ejecutiva, con el acuerdo de las Tesorerías de Hacienda, declarando á los contribuyentes relacionados en dicho documento incurso en el recargo del primer grado, tienen derecho á la percepción de su importe, sin perjuicio de dar publicidad inmediata de la providencia administrativa, de acuerdo y mediante la justificación prescrita por los artículos 14 y 15 de la instrucción de 12 de Mayo de 1888, que determina el procedimiento para hacer efectivos los débitos á favor de la Hacienda.—2.º Que como único sentido racional y posible en que debe interpretarse la disposición 4.ª del artículo 4.º del referido Real decreto de 27 de Agosto último, que vino á sustituir el precepto del artículo 18 de dicha instrucción, se entienda que, si el deudor pagase el débito principal y recargo del 5 por 100 en que consiste el primer grado de apremio, y el nuevo recargo del 7 por 100 del segundo grado, ó sea el 12 por 100 sobre el importe del recibo, se dará por terminado el procedimiento, y se dirigirá comunicación al Registro de la propiedad disponiendo que cancele la anotación preventiva, si la hubiese practicado, ó que la suspenda en otro caso. Si no pagase el deudor se proseguirá el procedimiento de ejecución para la venta de bienes inmuebles, devengando el Agente ejecutivo por razon de recargos el 17 por 100 sobre el importe del recibo, ó sea el 5 por 100 del primer grado devengado ya, y 12 por 100 del segundo.—3.º que se desestime la pretensión del citado Agente ejecutivo de Sárria porque la legislación vigente no concede á estos funcionarios derechos á percibir premio de recaudación de las sumas que realicen é ingresen en el Tesoro por valores de los cargos de las contribuciones territorial, industrial é impuesto de canon de minas y de carruages de lujo.—Y 4.º Que se inserte esta resolución en la Gaceta de Madrid para evitar erróneas interpretaciones y dudas en la aplicación de los artículos 1.º y 4.º del Real decreto á que hace referencia.—De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes.—Lo que traslado á V. I. para su inteligencia y cumplimiento, previniéndole que la preinserta Real orden publicada en la Gaceta de Madrid de esta fecha debe publicarse también en el BOLETIN OFICIAL de esa provincia á fin de que llegue á conocimiento de los contribuyentes á quienes pueda interesar la liquidación de los recargos de apremio por débitos de territorial que no correspondan á ejercicios anteriores al corriente.»

Lo que se anuncia en el BOLETIN OFICIAL de la provincia, para que llegue á conocimiento de los Sres. Agentes ejecutivos, y contribuyentes á quienes pueda interesar.

Palma 24 de Noviembre de 1893.—El Tesorero de Hacienda, Tomás Merendón.

Núm. 945

CÉDULA DE NOTIFICACIÓN

y requerimiento á Lucas Oliver y Verger.

En los autos ejecutivos que por mi oficio penden en este Juzgado de primera instancia del partido de Manacor, promovidos por el procurador D. Andrés Galmés en nombre de D. Gabriel Durán y Galmés vecino de Santa María, contra Lucas Oliver y Verger y otros sucesores, de Catalina Verger y Vidal, sobre pago de cinco mil pesetas de capital y sus intereses al seis por ciento anual y costas, se solicitó por dicho procurador que, deseando su principal reembolsarse de aquella suma, se hiciese esto saber á los demandados, toda vez que en la escritura de préstamo se estipuló que para ello debían los otorgantes avisarse con un mes de anticipación, aviso que no pudo tener efecto en la persona del nombrado Lucas Oliver por hallarse ausente en ignorado paradero. Y á virtud del indicado pedimento se dictó por este Juzgado la siguiente providencia.—Manacor diez y siete Noviembre de mil ochocientos noventa y tres.—Hágase á Lucas Oliver y Verger el aviso y requerimiento de pago por medio de cédula que por su ausencia é ignorado paradero, se fijará en las puertas de este Juzgado, como sitio público de costumbre, é insertará en el BOLETIN OFICIAL de la provincia. Lo mandó y firma S. S. doy fé, Pedro Zamora, Ante mí, Antonio Obrador.

En consecuencia y en conformidad á lo prescrito en el artículo 269 de la ley de Enjuiciamiento civil se notifica la transcrita providencia al demandado Lucas Oliver, por medio de la presente cédula y se le avisa y requiere para que en el plazo de un mes á contar desde la publicación de la presente en dicho periódico, solvente las responsabilidades que resultan de su cargo según la citada escritura, con prevención de pararle en otro caso los perjuicios á que hubiere lugar en derecho.

Manacor diez y siete Noviembre de mil ochocientos noventa y tres.—Antonio Obrador.—V.º B.º—Zamora.

Núm. 946

CÉDULA DE CITACIÓN

Por providencia de hoy de D. Jaime Comas Socias, Abogado y Juez Municipal suplente de esta villa encargado de este negocio por incompatibilidad del propietario recaída á virtud de demanda en juicio verbal presentado por D. Juan Serra Caymarí contra los hermanos Antonio, Andrés y Catalina Vaquer, ésta con intervención de su marido, vecina de esta villa, ignorándose el paradero de los dos primeros sobre pago de cantidad, queda señalado para la celebración del juicio el día quince de Diciembre próximo venidero á las nueve de la mañana en este Juzgado, y para el cual se cita por medio de esta cédula á los expresados hermanos Antonio y Andrés Vaquer, previniéndoles comparezcan con las pruebas que intenten suministrar, y caso de no comparecer seguirá el juicio en rebeldía de los mismos y les parará el perjuicio que hubiere lugar en derecho.

La Puebla diez y seis Noviembre de mil ochocientos noventa y tres.—Juan Garriga, Escribano.

Núm. 947

JEFATURA DE OBRAS PÚBLICAS

DE LAS BALEARES

En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 3 de Agosto último, expedida por el Ministerio de Fomento se invita á cuantos propietarios puedan considerarse interesados en la conservación de trozos de carretera lindante con sus fincas á que lo soliciten de conformidad con lo dispuesto en el art. 4.º del Real decreto de 5 Abril próximo pasado, en la inteligencia de que han de determinar con seguridad la situación, longitud del camino y continuidad ó interrupción de las fincas, han de obligarse á exhibir los títulos ó do-

cumentos que acrediten la propiedad, si lo juzgase necesario la Administración, han de concretar con referencia á los postes kilométricos de las carreteras los trozos de éstas que quieran conservar, han de fijar la duración del compromiso por años económicos que no excedan de cinco y la cantidad anual que el Estado tendrá que abonarles.

Los trozos de carretera cuya conservación quieran tomar á su cargo, no podrán tener una longitud menor de cuatro kilómetros y las solicitudes se dirigirán al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por conducto de esta Jefatura.

Palma 23 Noviembre de 1893.—El Ingeniero Jefe, E. Estada.

Sección de la Gaceta.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

SUBSECRETARIA.

En cumplimiento de los artículos 36 y 39 del reglamento orgánico de Sanidad marítima de 12 de Junio de 1887, relativo á la provisión de plazas, según el art. 55 de dicho reglamento, ó por medio del concurso que se convocará en su día, se anuncian como nuevas vacantes, además de las plazas que han quedado desiertas y de las resultas que se mencionan en el concurso publicado con fecha 20 de Octubre último en la Gaceta de Madrid del día 24 del mismo, las siguientes:

DESTINOS FACULTATIVOS

Director de Sanidad del puerto de Almería, con el sueldo anual de 1.500 pesetas, cuya plaza resultó vacante después del concurso por traslación á la Secretaría del de Huelva de D. Guillermo Massa, y que provista dicha Dirección de Almería en D. Eleuterio Guilarte individuo del Cuerpo, ha quedado de nuevo vacante por defunción del mismo.

Secretario Médico de la Dirección de Sanidad de Huelva, con el sueldo anual de 1.500 pesetas, cuya plaza resulta vacante por haber pedido su excedencia en el Cuerpo D. Guillermo Massa.

DESTINOS NO FACULTATIVOS

Intérpretes honorarios de Alicante, Barcelona, Cartagena (Murcia), Castro Urdiales (Santander), Tarragona, Sevilla, San Sebastian (Guipuzcoa), Ceuta (Cadiz), Garrucha (Almería), Puerto de Mahón (Baleares), Avilés (Oviedo) y Huelva. Marinero de Málaga con el sueldo anual de 750 pesetas.

Madrid 20 de Noviembre de 1893.—El Subsecretario, D. A. Castrillo.

(Gaceta 21 Noviembre.)

Resultando del dictamen emitido con esta fecha por el Doctor D. Antonio Mendoza que del análisis bacteriológico practicado por el mismo en las deyecciones remitidas al efecto por el Gobernador de la provincia de Canarias, la enfermedad sospechosa que desde el día 14 de Octubre último viene observándose en Santa Cruz de Tenerife es cólera morbo asiático, y conforme á lo prevenido en los artículos 30, 35 y 36 de la ley de Sanidad, Real orden de 10 de Septiembre de 1892 y regl. 1.ª, 3.ª, 4.ª, 6.ª á las 8.ª y 38 de la Real orden de 23 del referido Septiembre, he acordado disponer se despidan á lazareto sucio las procedencias de Santa Cruz de Tenerife, sea cual fuese la fecha de salida y lleguen á nuestros puertos con posterioridad á la publicación de esta orden, con cualquiera clase de patente, debiendo considerarse notoriamente comprometidos, sin determinación de fecha, todos los puertos de la isla de Tenerife.

Lo que comunico á V. S. para su conocimiento y el de las Direcciones de Sanidad marítima del territorio de su mando. —Dios guarde á V. S. muchos años.—Ma-

drid 18 de Noviembre de 1893.—El Subsecretario, D. A. Castrillo.—Sres. Gobernadores de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta y Melilla.

Relación de las invasiones y defunciones por causa de cólera, ocurridas en la provincia de Canarias desde el día 14 de Octubre último.

Fecha de los partes	LOCALIDADES	Inva- siones.	Defun- ciones.
14 Obre. 1893.	Santa Cruz de Tenerife. . .	6	2
19 Idem. . . . .	Idem. . . . .	5	2
22 Idem. . . . .	Idem. . . . .	1	1
30 Idem. . . . .	Idem. . . . .	1	2
30 Idem. . . . .	Idem. . . . .	5	1
31 Idem. . . . .	Idem. . . . .	1	2
1.º Noviembre.	Idem. . . . .	3	»
3 Idem. . . . .	Idem. . . . .	3	1
4 Idem. . . . .	Idem. . . . .	1	2
5 Idem. . . . .	Idem. . . . .	2	1
6 Idem. . . . .	Idem. . . . .	4	2
7 Idem. . . . .	Idem. . . . .	3	5
8 Idem. . . . .	Idem. . . . .	3	3
9 Idem. . . . .	Idem. . . . .	4	4
10 Idem. . . . .	Idem. . . . .	8	6
11 Idem. . . . .	Idem. . . . .	7	5
12 Idem. . . . .	Idem. . . . .	10	8
13 Idem. . . . .	Idem. . . . .	15	5
15 Idem. . . . .	Idem. . . . .	27	11
15 Idem. . . . .	La Laguna . .	2	1
	Tenerife. . . .	21	5
16 Idem. . . . .	La Laguna . .	2	»
	San Andrés	»	»
	Cabo . . . . .	»	»
	Tenerife. . . .	37	6
	Tacoronte . . .	1	1
17 Idem. . . . .	Guamasa . . .	1	»
	Higuerita . . .	2	2
	<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>175</b>	<b>78</b>

Madrid 18 de Noviembre de 1893.—El Subsecretario, D. A. Castrillo. (Gaceta 19 Noviembre.)

Relación de las invasiones y defunciones ocurridas en la provincia de Canarias, según los partes sanitarios correspondientes á los días 18, 19 y 20 del mes actual.

DÍA 18 DE NOVIEMBRE			
LOCALIDADES	Inva- siones.	Defun- ciones.	OBSERVACIONES
Santa Cruz de Tenerife. . .	27	3	De invadidos en días anteriores.
San Andrés (Pago). . . .	25	2	»
Laguna . . . . .	2	2	Una de éstas de invadidos en días anteriores.
DÍA 19			
Santa Cruz de Tenerife. . .	23	6	Cuatro de éstas de invadidos en días anteriores.
Laguna . . . . .	»	1	De invadidos en días anteriores.
Candelaria. En los días 14, 15 y 17. . .	6	3	»
DÍA 20			
Santa Cruz de Tenerife. . .	26	7	Cinco de éstas de invadidos en días anteriores.
San Andrés (Pago). . . .	5	»	»
Bufadero (Pago) y caserío de la costa . .	9	»	»
<b>TOTALS. . . . .</b>	<b>123</b>	<b>24</b>	

Madrid 21 de Noviembre de 1893.—El Subsecretario, D. A. Castrillo. (Gaceta 22 Noviembre.)

Relación de las invasiones y defunciones producidas por cólera morbo asiático en la isla de Tenerife, según los partes sanitarios de los días 21 y 22 del mes actual.

DÍA 21			
LOCALIDADES	Inva- siones.	Defun- ciones.	OBSERVACIONES
Santa Cruz de Tenerife. . .	59	12	De invadidos en días anteriores.
San Andrés (Pago). . . .	7	3	Idem.
Candelaria. . .	8	3	Idem.
En la jurisdicción del Rosario . . . .	5	»	»
Guimar . . . .	3	3	Procedentes de Santa Cruz de Tenerife.
DÍA 22			
Santa Cruz de Tenerife. . .	45	7	Cuatro de éstas de invadidos en días anteriores.
San Andrés (Pago). . . .	4	»	»
Laguna . . . . .	7	3	»
Tacoronte. . .	2	»	»
<b>TOTALES. . . . .</b>	<b>140</b>	<b>31</b>	

Madrid 23 de Noviembre de 1893.—El Subsecretario, D. A. Castrillo. (Gaceta 24 Noviembre.)

Relación de las invasiones y defunciones producidas por cólera morbo asiático en la isla de Tenerife, según el parte sanitario del día 23 del mes actual.

LOCALIDADES	Inva- siones.	Defun- ciones.	OBSERVACIONES
Santa Cruz de Tenerife. . .	29	9	De invadidos en días anteriores.
San Andrés (Pago). . . .	2	»	»
Laguna . . . . .	»	1	De invadidos en días anteriores.
Tejina (Pago). . .	2	»	»
Candelaria. . .	»	3	»
<b>TOTALES. . . . .</b>	<b>33</b>	<b>13</b>	

Madrid 24 de Noviembre de 1893.—El Subsecretario, D. A. Castrillo. (Gaceta 25 Noviembre)

REALES ORDENES

En atención á las noticias oficiales recibidas en este Ministerio dando conocimiento de la terminación del cólera en Philippeville (Argelia), cuya población fué declarada sucia por Real orden de 6 de Octubre último, y conforme á lo prevenido en el art. 40 de la ley de Sanidad y en las reglas 1.ª, 9.ª, 10, 11 y 13 de la Real orden de 23 de Septiembre de 1892; el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se declaren limpias las procedencias de dicho punto, sea cual fuese la fecha de su salida.

En su virtud, las mencionadas procedencias, así como las de los puertos comprendidos en la distancia de 165 kilómetros de Philippeville, serán desde luego admitidas á libre plática cuando lleguen con patente limpia, visada por el Cónsul español, y si no lo hubiese por el de otra nación, en buenas condiciones higiénicas y sin accidente sospechoso en la salud de á bordo, siempre que no se hallen comprendidas en las reglas 9.ª, 10 ú 11 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, 29, 31 ó 32 de ia de 23 de Septiembre de 1892, ni en cualquiera otra disposición que obligue á los buques á régimen cuarentenario por sus circunstancias de viaje ó por encontrarse los puertos á que se

refiere esta declaración dentro de la distancia de 165 kilómetros de otro que esté declarado sucio.

Asimismo serán admitidas sin desinfección, sin determinación de fecha, las mercancías contumaces expresadas en la Real orden de 29 de Octubre de 1886, publicada en la Gaceta del 31, que hubiesen permanecido en Pihilippeville durante la epidemia, si se encuentran en buenas condiciones higiénicas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y el de las Direcciones de Sanidad marítima del territorio de su mando. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 20 de Noviembre de 1893.

LOPEZ PUIGCERVER

Sres. Gobernadores de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta y Melilla.

En atención á las noticias oficiales recibidas en este Ministerio dando conocimiento de la terminación del cólera en Smirna (Turquía Asiática), cuya población fué declarada sucia por Real orden de 3 de Agosto último, y conforme á lo prevenido en el art. 40 de la ley de Sanidad y en las reglas 1.ª, 9.ª, 10, 11 y 13 de la Real orden de 23 de Septiembre de 1892; el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se declaren limpias las procedencias de dicho punto que hayan salido después del día 17 del corriente.

En su virtud, las mencionadas procedencias, así como las de los puertos comprendidos en la distancia de 165 kilómetros de Smirna, serán desde luego admitidas á libre plática cuando lleguen con patente limpia, visada por el Cónsul español, y si no lo hubiese por el de otra nación, en buenas condiciones higiénicas y sin accidente sospechoso en la salud de á bordo, siempre que no se hallen comprendidas en las reglas 9.ª, 10 ú 11 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, 29, 31 ó 32 de la de 23 de Septiembre de 1892, ni en cualquiera otra disposición que obligue á los buques á régimen cuarentenario por sus circunstancias de viaje ó por encontrarse los puertos á que se refiere esta declaración dentro de la distancia de 165 kilómetros de otro que esté declarado sucio.

Asimismo serán admitidas sin desinfección las mercancías contumaces determinadas en la Real orden de 29 de Octubre de 1886, publicada en la Gaceta del 31, que hayan permanecido en Smirna durante la epidemia y salgan desde el 8 inclusive de Diciembre próximo, si se encuentran en buenas condiciones higiénicas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y el de las Direcciones de Sanidad marítima del territorio de su mando. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 20 de Noviembre de 1893.

LOPEZ PUIGCERVER

Sres. Gobernadores de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta y Melilla.

(Gaceta 21 Noviembre)

En atención á las noticias oficiales recibidas en este Ministerio dando conocimiento de la terminación del cólera en Taganrog (Rusia, Mar de Azoff), cuya población fué declarada sucia por Real orden de 22 de Agosto último, y conforme á lo prevenido en el art. 40 de la ley de Sanidad y en las reglas 1.ª, 9.ª, 10, 11 y 13 de la Real orden de 23 de Septiembre de 1892; el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se declaren limpias las procedencias de dicho punto que hayan salido después del día 9 del actual.

En su virtud, las mencionadas procedencias, así como las de los puertos comprendidos en la distancia de 165

kilómetros de Taganrog, serán desde luego admitidas á libre plática cuando lleguen con patente limpia, visada por el Cónsul español, y si no lo hubiese por el de otra nación, en buenas condiciones higiénicas y sin accidente sospechoso en la salud de á bordo, siempre que no se hallen comprendidas en las reglas 9.ª, 10 ú 11 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, 29, 31 ó 32 de la de 23 de Septiembre de 1892, ni en cualquiera otra disposición que obligue á los buques á régimen cuarentenario por sus circunstancias de viaje ó por encontrarse los puertos á que se refiere esta declaración dentro de la distancia de 165 kilómetros de otro que esté declarado sucio.

Asimismo serán admitidas sin desinfección las mercancías contumaces determinadas en la Real orden de 29 de Octubre de 1886, publicada en la Gaceta del 31, que hubiesen permanecido en Taganrog durante la epidemia y salgan desde el día 30 inclusive del corriente, si se encuentran en buenas condiciones higiénicas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y el de las Direcciones de Sanidad marítima del territorio de su mando. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 21 de Noviembre de 1893.

LOPEZ PUIGCERVER

Sres. Gobernadores de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta y Melilla.

En atención á las noticias oficiales recibidas en este Ministerio dando conocimiento de la terminación del cólera en Amberes (Bélgica), cuya población fué declarada sucia por Real orden de 28 de Septiembre último, y conforme á lo prevenido en el art. 40 de la ley de Sanidad y en las reglas 1.ª, 9.ª, 10, 11 y 13 de la Real orden de 23 de Septiembre de 1892; el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se declaren limpias las procedencias de dicho punto que hayan salido después del día 18 del actual.

En su virtud, las mencionadas procedencias, así como la de los puertos comprendidos en la distancia de 165 kilómetros de Amberes, serán desde luego admitidas á libre plática cuando lleguen con patente limpia, visada por el Cónsul español, y si no lo hubiese por el de otra nación, en buenas condiciones higiénicas y sin accidente sospechoso en la salud de á bordo, siempre que no se hallen comprendidas en las reglas 9.ª, 10 ú 11 de la Real orden de 31 de Marzo de 1888, 29, 31 ó 32 de la de 23 de Septiembre de 1892, ni en cualquiera otra disposición que obligue á los buques á régimen cuarentenario por sus circunstancias de viaje ó por encontrarse los puertos á que se refiere esta declaración dentro de la distancia de 165 kilómetros de otro que esté declarado sucio.

Asimismo serán admitidas sin desinfección las mercancías contumaces determinadas en la Real orden de 29 de Octubre de 1886, publicada en la Gaceta del 31, que hubiesen permanecido en Amberes durante la epidemia y salgan desde el día 9 inclusive de Diciembre próximo, si se encuentran en buenas condiciones higiénicas.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y el de las Direcciones de Sanidad marítima del territorio de su mando. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 21 de Noviembre de 1893.

LOPEZ PUIGCERVER

Sres. Gobernadores de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta y Melilla.

(Gaceta 22 Noviembre.)