

Se declara texto oficial y autentico el de las disposiciones oficiales, cualquiera que sea su origen, publicadas en la *Gaceta de Manila*, por tanto serán obligatorias en su cumplimiento. (Superior Decreto de 20 de Febrero de 1861.)



Serán suscritores forzosos á la *Gaceta* todos los pueblos del Archipiélago erigidos civilmente, pagando su importe los que puedan, y supliendo por los demás los fondos de las respectivas provincias. (Real orden de 26 de Setiembre de 1861.)

GACETA DE MANILA.

GOBIERNO GENERAL DE FILIPINAS.

Administracion Civil.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.—Núm. 148.—Excmo. Sr. S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha dignado expedir con fecha del actual el Real Decreto siguiente:—A propuesta del Ministro de Ultramar, en nombre de Mi augusto hijo el Rey D. Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino, Vengo en disponer el regreso á la Península y cese en el servicio de las Islas Filipinas, del Director de Seccion de 2.ª clase del Cuerpo de Comunicaciones, Administrador general del ramo en aquel Archipiélago, Jefe de Administracion de 3.ª clase, Don Enrique Asensi y Gil.—De Real orden lo comunico á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 25 de Febrero de 1891.—Fabié.—Sr. Gobernador General de las Islas Filipinas.
Manila, 8 de Abril de 1891.—Cúmplase, publíquese y pase á la Direccion general de Administracion Civil, para los efectos que procedan.

WEYLER.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.—Núm. 149.—Excmo. Sr. S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha dignado expedir con fecha del actual, el Real Decreto siguiente:—A propuesta del Ministro de Ultramar, en nombre de Mi augusto hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, accediendo á los deseos de Don Carlos Aguilera y Porta, Director de Seccion de tercera clase del Cuerpo de Telégrafos de la Península, Vengo en nombrarle para la plaza de Director de Seccion de 2.ª clase del Cuerpo de Comunicaciones, Administrador general de este ramo en las Islas Filipinas. Jefe de Administracion de tercera clase, en la vacante producida por cese y regreso á la Península de D. Enrique Asensi y Gil, que servía dicha plaza.—De Real orden lo comunico á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 25 de Febrero de 1891.—Fabié.—Sr. Gobernador General de las Islas Filipinas.
Manila, 8 de Abril de 1891.—Cúmplase, publíquese y pase á la Direccion general de Administracion Civil, para los efectos que procedan.

WEYLER.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.—Núm. 144.—Excmo. Sr. S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha dignado expedir con fecha del actual el Real Decreto siguiente:—Visto el expediente y proyecto de terminacion de las obras de construccion de la cárcel pública de Albay de esas islas, que remite V. E. con su oficio núm. 446 de 27 de Setiembre último. Vistos los informes emitidos por los Centros de ese Archipiélago, que han intervenido en el asunto. Y de conformidad con lo informado por la Seccion 1.ª de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha dignado disponer: Que se apruebe el presupuesto formulado por el Ingeniero D. Félix Giraldez, para la terminacion de las obras de la cárcel pública de Albay de esas islas, importante «cuarenta y dos mil cuatrocientos ochenta pesos», en el concepto de que las obras han de hacerse por contrata; y que se autorice la ejecucion inmediata de dichas obras por el indicado sistema, mediante subasta pública, y el gasto correspondiente, publicándose esta resolucion en el oficio en la *Gaceta de Madrid* é íntegra en la de Manila.—De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes, devolviéndole adjunto uno de los dos ejemplares del proyecto referido.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid,

25 de Febrero de 1891.—Fabié.—Sr. Gobernador General de las Islas Filipinas.
Manila, 8 de Abril de 1891.—Cúmplase, publíquese y pase á la Direccion general de Administracion Civil, para los efectos que procedan.

WEYLER.

Secretaria.

Manila, 15 de Abril de 1891.
Ausentándome de esta Capital por algunos dias, en uso de las facultades que me concede el art. 11 del Real Decreto de 9 de Junio de 1878, he resuelto autorizar para el despacho de los asuntos de tramitacion de la Secretaria del Gobierno General, dentro del Archipiélago, al Excmo. Sr. General 2.º Cabo, y á los Excmos. Sres. Intendente general de Hacienda y Director general de Administracion Civil para los de sus respectivos Centros que sean de la resolucion del Gobierno General y de mera tramitacion dentro del Archipiélago.
Publíquese.

WEYLER.

Negociado 1.º

Decreto.

En cumplimiento á lo dispuesto por el Gobierno de S. M. en los Reales Decretos de 28 de Febrero de 1888 y 9 de Enero último, nombrando una Comision encargada de preparar el programa de las festividades con que ha de celebrarse el cuarto Centenario del descubrimiento de América; y de conformidad con lo expresado en los arts. 11 y 12 cap. 3.º del Reglamento general de la Exposicion Histórico-Americana que ha de celebrarse en Madrid, he acordado que la Comision que bajo mi presidencia se ha de ocupar de promover en estas Islas la presentacion de objetos para el expresado certamen, la compongan los Sres. siguientes:

Vice-Presidente.

Ilmo. Sr. Arzobispo de Manila.

Vocales.

- Excmo. Sr. Corregidor de Manila.
- R. P. Provincial de los Agustinos.
- R. P. Provincial de los Dominicos.
- R. P. Provincial de los Recoletos.
- R. P. Provincial de los Franciscanos.
- R. P. Superior de los Jesuitas.
- R. P. Superior de los Capuchinos.
- Rector de la Universidad.
- Director del Ateneo Municipal.
- Presidente de la Cámara de Comercio.
- Presidente de la Sociedad económica de Amigos del País.
- D. Juan Jácome, Capitan del puerto de Manila.
- D. Rafael Reyes, Naviero.
- D. José Felipe del Pan, en representacion de la Prensa.
- D. Luis Ricardo de Elizalde, id. id.
- D. José Moreno Lacalle.
- Excmo. Sr. D. Jacobo Zobel.
- D. Lorenzo Rocha.
- D. Camilo Millan.
- D. Juan Atayde.

Esta Comision entrará desde luego en el ejercicio de sus funciones, nombrando de su Seno el Vocal que debe actuar como Secretario.
Manila, 14 de Abril de 1891.

WEYLER.

Comunicaciones.

Manila, 12 de Marzo de 1891.

En cumplimiento de lo que dispone la Real orden núm. 24 de Diciembre último, este Gobierno General de acuerdo con la Direccion general de Administracion Civil, de conformidad con lo propuesto por la Administracion general de Comunicaciones, decreta lo siguiente:—1.º Queda aprobado el adjunto pliego de condiciones para la contratacion del servicio de Correos de Manila á Marianas y Carolinas, redactado con arreglo á las prescripciones de la Soberana disposicion antes citada.—2.º La contratacion de este servicio se hará mediante subasta pública que se celebrará con arreglo á las condiciones adjuntas.

Cúmplase y publíquese.

WEYLER.

Condiciones que deberán observarse en la subasta para la contratacion del servicio de Correos de Manila á Marianas y Carolinas.

1.ª Se contratará mediante subasta pública el servicio de Correos marítimos entre Manila, Yap, S. Luis de Apra y Ponapé, con sujecion al pliego de condiciones aprobado por Decreto del Excmo. Sr. Gobernador General de esta fecha.

2.ª La subasta se celebrará en la residencia del Excmo. Sr. Gobernador General el dia veinte del próximo mes de Mayo á las nueve de su mañana, ante la Junta de Correos presidida por dicha Superior Autoridad.

3.ª Media hora antes de la señalada para el acto de que se trata, se constituirá la Junta y ante ella se presentarán las proposiciones en pliego cerrado, arregladas al modelo adjunto, acompañadas del documento que acredite haber consignado en la Caja de Depósitos una suma igual al 5 p^o de la cantidad anual que importa el servicio, computado al tipo de subvencion señalado en el pliego.

4.ª Si en el acto de la subasta se presentaran dos ó más proposiciones iguales, se abrirá licitacion oral, por espacio de un cuarto de hora, entre los que las hubiesen presentado, adjudicándose el servicio provisionalmente al mejor postor, á reserva de la aprobacion definitiva del Gobierno de S. M.

5.ª Las demás formalidades de la subasta se sujetarán á lo que dispone el Real Decreto de contratacion de servicios públicos de 27 de Febrero de 1852 hecho estensivo á las provincias de Ultramar por Real orden de 29 de Setiembre de 1856 y á las instrucciones vigentes sobre la materia.

Manila, 12 de Marzo de 1891.—El Director general de Administracion Civil, José Gutierrez de la Vega.—Es copia, Asensi.

MODELO DE PROPOSICION.

Excmo. Sr.

D..... enterado detenidamente del superior Decreto de 12 de Marzo de 1891 y pliego de condiciones de igual fecha á que dicho Decreto se refiere, publicado en la *Gaceta de Manila* núm..... fecha de..... relativo á la contratacion del servicio de Correos marítimos de Manila á Ponapé y hallándose el que suscribe completamente conforme con cuanto en el referido pliego de condiciones se expresa, por la presente se obliga á hacer el servicio por la cantidad de (se expresará en letra y guarismo la cantidad por la que se obliga á hacer el servicio) por viaje redondo ó sea de ida y vuelta. Y en garantia de esta oferta acompaña el documento que acredita haber constituido en la Caja de Depósitos la cantidad de..... equivalente al 5 p^o del tipo de subvencion anual expresado en el pliego de condiciones.

Fecha y firma.

Pliego de condiciones para la contratacion de una linea de vapores correos entre Manila y la isla de la Ascension en las Carolinas Orientales.

Artículo 1.º El contratista que tome á su cargo este servicio se compromete á desempeñar los de comunicaciones marítimas que se determinan en el art. 2.º con buques de vapor que reúnan las condiciones que más adelante se detallan; á conducir á bordo de los mismos con destino á los puertos que se indiquen, la correspondencia pública y de oficio y el pasaje y carga oficial y finalmente á prestar con dichos buques los servicios auxiliares de guerra de que sean susceptibles, subordinándose en todo á las prescripciones de este pliego.

Art. 2.º El servicio de comunicaciones á que se refiere el artículo anterior será el siguiente:

Seis viajes anuales ó sea uno cada dos meses que, partiendo del puerto de Manila deberá ajustar su marcha y escalas al itinerario siguiente:

	Distancia en millas.	Horas de marcha.	Horas de detencion.
De Manila á Yap por el estrecho de S. Bernardino.	1150	115	24
De Yap á S. Luis de Apra.	430	43	72
De S. Luis de Apra á Ponapé.	900	90	72
Total.	2480	248	168

Regreso á Manila por las mismas escalas.

El Excmo. Sr. Gobernador General podrá alterar el orden de las escalas, tanto á la ida como á la vuelta, cuando las necesidades del servicio lo exijan.

Duracion del viaje redondo: 34 dias y 16 horas.

A pesar de la duracion señalada para el viaje redondo, los buques podrán emplear en él mayor tiempo en tanto no se hallan en servicio los vapores de que trata el art. 20.

No obstante las horas de detencion fijadas para cada escala, las empresas podrán reducirlas siempre que llenen el deber de entregar y recibir la correspondencia oficial y pública y tomar órdenes del Jefe de la provincia ó distrito en los puntos que sean cabecera ó pertenezcan á ella.

Las salidas del puerto de Manila tendrán lugar dentro de la primera quincena del mes en que deba hacerse el viaje, con posterioridad á la llegada del correo oficial de la Peninsula y en el dia y hora que el Excmo. Sr. Gobernador General, de acuerdo con la Administracion general de Comunicaciones y el contratista, determine.

Art. 3.º El tiempo de duracion que se señale para este contrato, empezará á contarse desde el dia en que saque de Manila la primera expedicion.

El contratista queda obligado á comenzar el servicio á los seis meses de habersele notificado la adjudicacion definitiva. Si le conviniera comenzar antes, lo avisará con quince dias de anticipacion al Gobierno General, el cual dispondrá lo que sea más conveniente.

La duracion de este contrato será de ocho años y deberá considerarse prorrogado si un año antes de su terminacion no hubiese sido denunciado por alguna de las partes. La prórroga tacita no podrá exceder de dos años, al cabo de los cuales, ó antes si así le conviniera, el Estado podrá darla por terminada.

Art. 4.º Como auxilio para la ejecucion de este contrato, el Estado abonará al contratista una subvencion de pfs. 9374 por viaje redondo.

El importe de esta subvencion se satisfará por viajes cumplidos, y será abonada por las cajas generales del Estado en la forma prevenida por la última ley de presupuestos, contribuyendo á satisfacer su importe total en la proporcion acostumbrada para estos servicios, las cajas de fondos locales.

Art. 5.º El Gobierno General se compromete á no celebrar mientras dure este contrato, otros que tengan por objeto establecer nuevos servicios marítimos postales entre los mismos puntos, pero podrá establecer y contratar líneas secundarias para el servicio interior de los diferentes grupos é Iilas, aun cuando estas líneas arranquen de alguno de los puertos comprendidos en el itinerario que señala el art. 2.º, siempre que su objeto sean otros distintos.

Los buques afectos á este servicio no podrán ser sometidos á ningun impuesto ni derecho especial; pero se someterán á todos los que en la actualidad satisfacen los buques mercantes y á los que en adelante se dicten con carácter general para los mismos.

Si el Gobierno General creyese conveniente aumentar ó disminuir durante el contrato el número de viajes anuales, prolongar ó acortar su itinerario ó bien aumentar ó disminuir el número de escalas, podrá efectuarlo, quedando el contratista obligado á la variacion y entendiéndose que la subvencion aumentará ó disminuirá, segun el caso, en una parte proporcional.

Art. 6.º Cuando el contratista presente para desempeñar este servicio, buques adquiridos en el extranjero, quedará obligado al pago de los derechos que correspondan al Estado por su introduccion, abanderamiento y matricula, así como de los que correspondan al cargo de cada buque, en armonia con la legislacion arancelaria vigente y con lo prevenido en la Real orden núm. 636 de 20 de Julio de 1885.

Art. 7.º Los gastos de otorgamiento de la escritura y de cuatro copias para el Gobierno, serán de cuenta del contratista.

Art. 8.º Los puntos de partida y término de cada línea, serán los designados en los itinerarios respectivos; cuando algun suceso extraordinario, las leyes sanitarias ó cualesquiera otras disposiciones exijan que los buques terminen su viaje en otros puntos que no sean los fijados en este contrato, el arribo excepcional á los indicados puertos, siempre que resulte justificado, se reputará término de viaje para todos los efectos del contrato.

Art. 9.º Los buques no podrán salir de los puertos, tanto de partida como de escala, sin haber recibido á bordo la correspondencia oficial. Si á consecuencia de esta se retrasara la salida más de seis horas en Manila y de dos en los demás puertos, la empresa tendrá derecho á una indemnizacion de veinticinco pesos por cada hora de retraso y de ella será responsable la Autoridad ó funcionario que la hubiese motivado.

El Excmo. Sr. Gobernador General tendrá la facultad de detener veinticuatro horas la salida de los buques, previo aviso á la empresa, sin abono de indemnizacion alguna. Si la detuviese por más tiempo, se abonará al contratista la indemnizacion expresada en el párrafo anterior. A petición de la empresa, la misma Superior Autoridad podrá, en casos extraordinarios y si lo cree procedente, detener por los dias necesarios la salida de los buques correos.

Art. 10.º El contratista tendrá siempre dispuesto buque para la salida del correo con dos dias de anticipacion al señalado, reservando en él á la órden del Gobierno, dos camarotes de primera clase hasta veinticuatro horas antes de la señalada para la partida.

Art. 11.º Los buques mientras tengan á bordo la correspondencia, no podrán hacer escala ó arribada en otros puntos que los designados en el presente pliego de condiciones, ó en los que nuevamente se designaren, á no ser obligados por fuerza mayor cuya circunstancia se acreditará en debida forma.

Cuando á consecuencia del estado de la mar ó otra circunstancia imprevista, considerasen arriesgado los Capitanes verificar alguna de las escalas del itinerario, podrán suprimir las que ofrezcan peligros y continuar el viaje á inmediata y siguientes hasta su terminacion, pero quedarán obligados á justificar en cada caso ante la Autoridad de Marina y Direccion general de Administracion Civil, el motivo que ocasionó su proceder.

Art. 12.º No se considerarán como casos de fuerza mayor para los efectos del artículo anterior ni para justificar los retrasos, los que provengan de las circunstancias desfavorables de la mar y vientos generales de proa, ni las averías de máquina, calderas ó aparejos que puedan experimentar los buques durante su navegacion, como no constituyan un accidente imprevisto y extraordinario que á juicio de las Autoridades de Marina les exima de responsabilidad, así como tampoco los que deban imputarse al contratista ó á sus agentes ó empleados, ya provengan de malicia, ya de ignorancia ó negligencia de los mismos.

Art. 13.º El contratista no podrá ceder ni enajenar este servicio sin la previa autorizacion del Gobierno.

Art. 14.º Podrán ser contratista de este servicio, previa la oportuna adjudicacion en los términos que se resuelva, los españoles que por sí ó por su legítima representacion lo soliciten, ó bien cualquiera de las diferentes personalidades jurídicas que el derecho reconoce con tal que estén domiciliadas en España.

Art. 15.º En el caso de ser contratista una sociedad anónima, sus agentes ó administradores serán nombrados por el Gobierno, á propuesta en terna de la junta general de accionistas.

El Gobierno podrá no conformarse con ninguno de los propuestos y exigir nuevas ternas.

Las acciones de esta Sociedad serán nominativas y no podrán ser trasferidas sin previa comunicacion del Gobierno.

Art. 16.º Si el contratista estableciera su domicilio fuera de Manila, tendrá en ella una persona competente autorizada que le represente en todo cuanto haya de tratar con el Gobierno respecto de este contrato.

El apoderado deberá hallarse con poderes bastantes, no solo para representar al contratista, tanto judicial como extra-judicialmente, sino tambien para obligarle en cuantos puntos ocurran relativos á la ejecucion y cumplimiento del presente contrato.

Art. 17.º Los vapores que el contratista tenga asignados á este servicio serán preferidos para su despacho en las visitas de Sanidad y puerto y en las

oficinas del Estado, debiendo ser atendidos sus efectos en el momento en que se presenten, suscribiéndose cualquier otro asunto, si fuere necesario, que quede despachado el correo.

Art. 18.º Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la inteligencia, cumplimiento, rescision ó efectos del presente contrato, se resolverán por el Ministerio de Ultramar con arreglo á las leyes que se rigen todos los del Estado, y al hacer resoluciones, se ventilarán ante el Tribunal competente en el modo y forma que determinen las leyes.

De los buques.

Art. 19.º Para desempeñar este servicio, el contratista se obliga á tener á flote un buque de guerra que deberá ser de buenas condiciones marítimas, de mil toneladas de desplazamiento total, con una velocidad media de diez millas por hora. Este buque deberá hallarse presentado reconocido y admitido para desempeñar el servicio, dentro de seis meses siguientes á la adjudicacion definitiva.

Art. 20.º El contratista podrá desempeñar el servicio con el buque de que trata el artículo anterior durante dos años. A lo dos años de comenzado el servicio, el buque afecto al mismo deberá tener marcha constante de *once millas por hora* y reunir las condiciones siguientes:

Tendrá cuando menos, mil toneladas de desplazamiento total; será de hierro, acero ó del material que la experiencia acredite como más beneficioso; será construido conforme á las reglas del Lloyd del Veritas, clasificado por una de estas Compañías con la mejor letra ó nota; tendrá casco de fondo dividido en secciones estancos, sistema celular con cuantas mejoras hayan acreditado los progresos de la arquitectura naval; será de hélice y las quinas de vapor sistema Compomd de tripe esion, ó de otro que estuviese más acreditado, capaz de imprimir al barco la velocidad en promedio de *doce y media millas* y estar preparadas para emplear el tiro forzado cuando conviniera.

Las carboneras serán de hierro y capaces de contener el carbon necesario para el consumo del buque hacia el más largo entre los puertos que les hayan de recorrer más el diez por ciento de consumo.

Tendrá destiladores de agua dulce. Los alojamientos serán todo lo amplios, ventilados y espaciosos que permitan las dimensiones de los buques y las necesidades de las tripulaciones estarán á la altura de las mejores condiciones en buques semejantes. En los camarotes no permitirá mayor número de literas que el que cómodamente pueda establecerse.

El barco deberá tener locales acomodados para el transporte de tropas; estará provisto en sus costados de portas de buena luz y ventilacion.

Habrà en primera cámara, cuando menos, un camarote para señoras y otro para caballeros, y uno en segunda para los niños.

Estará provisto del mayor número de botes salvavidas que pueda llevar, debiendo mantenerse en el punto á la altura de las mejoras líneas extranjeras. Llevará cinturones y salvavidas para todos los pasajeros y tripulantes y aparatos contra incendios. Instruccion colocada en sitio visible, determinará que cada pasajero y tripulante deberá practicar casos de siniestro, para el salvamento comun.

Tendrá el suficiente número de mamparos estancos que han de estar en disposicion de poder cerrarse rápidamente en caso necesario. Tambien estará provisto de un juego completo de bombas y comunicaciones para achicar cada compartimiento.

Art. 21.º Embarcará para su defensa, en circunstancias ordinarias, el armamento que con arreglo á las prescripciones y leyes vigentes le correspondan.

Art. 22.º Los buques empleados por el contratista deberán estar abanderados y matriculados en España y pertenecer á Españoles con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio, de las Ordenanzas de Marina y demás prescripciones vigentes.

Art. 23.º Si el buque se inutilizase, el contratista estará obligado á reemplazarlo en el término de un año, pudiendo durante este tiempo, presentar otro que previo reconocimiento, reúna condiciones para el servicio á fin de continuar este sin interrupcion.

Art. 24.º El buque destinado á este servicio no empleará sino despues de haber sido reconocido y admitido; se exceptúa el caso de que lo hubiese sido antes, por haber estado afecto á otra contratacion siempre que de ese reconocimiento hubiese resultado con las condiciones que para este nuevo servicio exigen.

El reconocimiento deberá verificarse á flote y seco; se desempeñará por una comision facultativa nombrada por la Comandancia general del Apostadero, que examinará las condiciones del buque en la forma que se expresa á continuacion, asegurándose previamente de que el certificado y clasificacion de que trata el art. 20 se refiere precisamente al buque que se reconoce.

El contratista presentará además para el reconocimiento

de tres personas competentes de los cuerpos de la Armada, que inspeccione los buques, siempre que lo juzgue oportuno dicha autoridad, sin perjuicio de lo dispuesto por las leyes sobre este particular.

Del estado en que los encuentre dará la junta cuenta á aquella Autoridad, para que haga remediar las faltas que se negase á cumplir lo que se le ordena, se prohibirá la salida de los buques quedando aquel responsable de las consecuencias.

El Gobierno General podrá disponer cuando lo juzgue conveniente, que un Jefe de la Armada pase á inspeccionar el servicio general de las líneas y el particular de los buques, y para estos casos el contratista se obliga á facilitarle pasaje en primera clase y camarote independiente, así como un bote tripulado del que podrá disponer siempre que lo necesite.

Art. 33. Si se encontrase que por cualquier accidente, el casco, máquinas ó calderas hubieran 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 Gobierno General, y no se permitirá que haga el viaje sin que antes se remedie completamente la avería á satisfacción de la junta que lo reconocerá al efecto.

Los Capitanes de Puerto vigilarán igualmente el estado del servicio y de los buques con arreglo á lo dispuesto en las ordenanzas generales de la armada y condiciones de este contrato.

Art. 34. Los Capitanes de los buques tendrán la obligación de presentar los cuadernos de bitácora y de vapor siempre que se les pidan por las Autoridades de Marina en los puertos extremos de las líneas, á fin de que el Gobierno General pueda infirmarse de la regularidad, exactitud y diligencia con que se verifica el servicio y exigir la responsabilidad á que hubiese lugar. Los referidos cuadernos deberán llevarse del mismo modo que en los buques de guerra.

Art. 35. Los vapores 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 expresamente determinado en este pliego de condiciones.

Art. 36. La empresa cuidará de tener depósitos de carbon para sus buques, en todos los puntos en que sean necesarios para el mejor servicio de cada una de las líneas.

De la tripulacion.

Art. 37. La tripulacion de los buques corresponderá á la cabida y condiciones de los mismos y al mejor servicio.

Los oficiales y tripulantes de los buques correos, así como los maquinistas, serán españoles, estos últimos, hasta donde sea posible.

La junta á que hace referencia el art. 32 y el Capitan del Puerto de Manila ejercerán su inspeccion sobre este punto, dando cuenta por el conducto debido de las faltas que en él observen.

De la correspondencia.

Art. 38. La conduccion de la correspondencia pública y privada entre los puntos designados en los itinerarios, se hará en los vapores bajo la responsabilidad directa del contratista, sin más abono que el de la subvencion general de la línea.

Art. 39. Para los fines de este contrato, se entenderá como correspondencia pública y oficial todo saco, caja ó paquete de cartas, periódicos, libros ó impresos, paquetes postales y demás objetos que sean trasmisibles con arreglo á la legislacion de correos y á los convenios postales internacionales, sin atender al punto de destino ni de origen, así como los sacos y cajas vacías y otros efectos que se destinen ó vayan destinados á trasportar la correspondencia ó se envíen á las Administraciones de correos además de la correspondencia; la empresa se obliga á trasportar sin más abono que el de la subvencion de la línea las caudas, valores ó pastas para la acuñacion de moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado.

Será obligacion de las oficinas de su procedencia, el hacer entrega á los Capitanes, á bordo de los buques, de los bultos que contengan el oro ó plata en pasta, las especies metálicas, los valores ó efectos públicos, adoptando dichas oficinas todas las seguridades de garantía en sellos y precintas que estuviere convenientes y haciendo la entrega bajo doble factura que exprese el objeto ó objetos, marcas, precintas y cualquier otro detalle de los que se acostumbra en el comercio para garantir estas remesas. Los Capitanes de los buques solo incurrirán en responsabilidad si se viesen destruidos ó mañosamente atacados ó falseados las envases, precintas, sellos ó cualquiera otra garantía que se hubiese adoptado para la seguridad é inviolabilidad de los bultos y su contenido. Las responsabilidades en que incurran los Capitanes se exigirán por el Gobierno al contratista, dejando á este su derecho á salvo para que repita contra el causante. En los puntos de desembarco, las oficinas de des-

tino recogerán de á bordo por medio de delegado suyo, los bultos ó objetos, adoptando las precauciones debidas.

Art. 40. Los Capitanes de los buques por sí ó por medio de delegado, pero siempre bajo su personal responsabilidad, recogerán la correspondencia de las Administraciones de Correos respectivos, la custodiarán en la forma que la reciban y la entregarán de la misma manera, con vista de los vayas y facturas en la Administración á que vaya destinada, exigiendo la constancia de su recibo.

De la correspondencia certificada y de las cartas con valores declarados se harán cargo nominalmente, entregándola en el punto de su destino con igual formalidad.

Los vapores correos tendrán una caja buzón, con llave, para recibir las cartas ó pliegos sueltos que á última hora ó en la travesía le fueron entregadas por los particulares. De estas cajas tendrán llaves iguales las Administraciones de Correos de los puntos en que cada vapor haya de fondear y á ellas deberán pasar cerradas las indicadas cajas sin que los Capitanes hagan por sí ni por tercera persona, gestion alguna para la entrega de ninguna clase de correspondencia que le haya sido conferida, sin que antes pase precisamente por la oficina de correos respectiva, castigándose las contravenciones con sujecion á las ordenanzas generales de correos y demás disposiciones vigentes.

Art. 41. El Gobierno General si lo juzga conveniente, podrá en todo tiempo confiar el despacho de la correspondencia á bordo de los buques correos, á funcionarios del ramo de Comunicaciones, sin perjuicio de los deberes que conforme á este pliego corresponde á la empresa.

Para tal caso queda obligado el contratista á señalar á dichos funcionarios pasaje gratuito en camarote de primera clase y un local suficientemente amplio y seguro para que aquellos puedan desempeñar su cometido. Tendrán así mismo á su disposicion dichos funcionarios un bote convenientemente tripulado, para las necesidades del servicio.

Las demás exigencias de éste se determinarán de comun acuerdo entre la Administración y la empresa.

Art. 42. En el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques, el viaje comenzado no pudiera concluirse, los Capitanes y agentes de la empresa cuidarán preferentemente de asegurar el trasporte de la correspondencia, á ser posible á los puertos de su destino y por los medios más expeditos que estén á su alcance.

Art. 43. Queda prohibido el trasporte de otra clase de correspondencia que no sea la que proceda de las Administraciones del ramo. Cualquiera infraccion en este punto, así como de las disposiciones vigentes sobre trasporte é inviolabilidad de la correspondencia, serán castigadas con arreglo á las leyes, exceptuándose los pliegos oficiales que las autoridades constituidas y con las garantías que en los mismos sobres justifiquen su origen oficial, conduzcan los Capitanes con presos ó para asuntos urgentes del servicio del Estado y las cartas ó pliegos que con sus respectivos sellos de franqueo depositen los particulares en la caja buzón del buque.

De los servicios comerciales y trasportos de pasajeros, mercancias y material del Estado.

Art. 44. La empresa podrá efectuar en sus buques toda clase de trasporte de pasajeros y mercancias y hacer toda clase de operaciones de comercio que no perjudiquen á los servicios que deban prestar al Estado, siendo sus productos propiedad de la empresa concesionaria.

Art. 45. La empresa no podrá cobrar por trasporte de pasajeros y mercancias, mayores cantidades que las espresadas en la siguiente tarifa:

	Pasaje en			Fletes por toneladas
	1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase	
	Pesos.	Pesos.	Pesos.	Pesos.
De Manila á Yap.	60	30	15	3
De Yap á S. Luis de Apra.	25	12	6	1
De S. Luis de Apra á Ponapé.	45	22	11	3

Art. 46. Los pasajeros tendrán derecho á llevar hasta 500 kilogramos de peso por razon de equipaje, siu que en ningun caso puedan llevar como tal, clase alguna de mercancias.

Art. 47. El contratista trasportará en los buques correos, á todos los individuos activos y licenciados del Ejército y armada y á todos los funcionarios de las carreras del Estado que por razones del servicio tengan que trasladarse de unos á otros puntos de los comprendidos itinerarios respectivos de cada línea; á los licenciados de establecimientos penales y á los individuos que á ellos sean conducidos; á los deportados; á los naufragos; á los pobres que se hallan bajo el amparo de la Autoridad, y finalmente á las mujeres, hijos y madres viudas de los individuos del Ejército y Armada y de los funcionarios públicos que quedan espresados.

los documentos que acrediten la época en que se construyó y empezó á prestar servicio y referentes á las máquinas y calderas, espresando á que estas fueron probadas y acompañando comprobantes necesarios para que no pueda haber nunca acerca de estos extremos.

La comision á que se refiere el artículo 25. La comision á que se refiere el artículo 25. La comision á que se refiere el artículo 25.

Del arqueo que el buque mida y de si se halla en perfecto estado de servicio y de conservacion y en sus diferentes partes.

De si la arboladura, jarcia y velámen están en perfecta conservacion con el casco, atendido el servicio á que se destine y si tiene la resistencia suficiente y se halla en buen estado, así como los aparejos para su abor.

De si las máquinas y calderas están sólidas, construidas y en perfecto estado de servicio, acompañando los documentos que acrediten la época en que fueron probadas y á qué presion, y verificando las pruebas de resistencia que crean necesarias.

De si las carboneras tienen la capacidad determinada y expresando cual sea esta.

De si los repartimientos están bien dispuestos y los alojamientos tienen la ventilacion, comodidad y salubridad prevenidas en los artículos anteriores y disposiciones vigentes, determinando y espresando el número de pasajeros de todas clases de que son capaces.

De si los buques tienen las piezas de respeto, máquinas, segun su clase, y de arboladura, velámen y jarcia que deben llevar y el completo de embarcaciones menores, de las cuales dos por lo menos deben ser salvavidas; anclas, cadenas, remos, bombas contra incendios, medios de salvamento etc. vigas, efectos de cámara y demás pertrechos necesarios en buque de tal porte y servicio, instrumentos y cartas de navegacion.

26. Concluido el reconocimiento, formará la junta facultativa un estado en que se presione el de las respectivas reconocidas y aprobadas, el cual será entregado á la Comandancia general del Apostadero, quien podrá hacerlo ampliar del cualquiera de los puntos que juzgue conveniente, para que el Gobierno General con las observaciones que crea oportunas, para los efectos del art. 29.

27. Reconocidos los buques en la forma expresada, se pondrán á su bordo, por lo menos, la cantidad de carbon y la carga de que sean capaces, ó su equivalente, y la comision procederá á las pruebas de navegacion. La primera de estas tendrá lugar en buen tiempo y mar llana, si fuera posible, para que se puedan alcanzar los buques, navegando sola la máquina, las velocidades indicadas en los artículos 19 y 20, segun los casos, en un periodo de seis horas, computándose este andar por marces previamente determinadas y con una presion en las calderas, menor de la mitad de la que sufrieron en las pruebas de resistencia.

La segunda prueba, con mar y viento, la comision examinará las condiciones del buque, velocidad, influencia del aparejo, andar del buque ayudado de este y con solo el auxilio de la máquina y consumo de carbon en uno y otro caso, expresando en el informe.

28. La comision formará un estado de ambas pruebas en que se detallarán las condiciones de las máquinas en funciones, velocidad obtenida en diferentes circunstancias y condiciones, consumo de combustible, balance y cuantos datos puedan contribuir al conocimiento del buque, anotando al propio tiempo las observaciones que estime convenientes en relacion al servicio que estos vapores han de prestar, así como las variaciones ó mejoras que convenga introducir, si el buque debe ó no ser admitido al servicio.

El documento será remitido al Gobierno General por el conducto de la Comandancia general del Apostadero.

29. El Excmo. Sr. Gobernador General en Manila dará cuenta de los resultados de los reconocimientos y pruebas de las observaciones de la comision facultativa é informe de la Comandancia general del Apostadero, de que estime conveniente acerca de la admision de los buques para el servicio de que se trata.

30. En armonia con lo dispuesto en la Real Cédula de 15 de Setiembre de 1879, el contratista satisficará por reconocimiento de cada buque un derecho de cinco pesos.

31. El buque, sus máquinas, armamentos y pertrechos pertenecientes á los mismos, deberán estar constantemente en buen estado de servicio.

32. Para la debida vigilancia y seguridad del servicio, el Comandante general del Apostadero nombrará una junta compuesta

La empresa hará estos trasportes con la bonificación de 20 p^s cuando se trate de oficiales de Ejército y Armada, funcionarios de las carreras del Estado y sus familias, y con la del 40 p^s cuando se trate de los demás individuos expresados en el párrafo anterior.

Art. 48. Si el embarque de los individuos á que se refiere el artículo anterior excediese de la mitad del total de plazas disponibles en cada buque, la empresa deberá ser avisada con 15 días de anticipación.

Art. 49. En los precios señalados en el art. 47 queda comprendido el pasaje y la manutención que deberá facilitar el contratista á los individuos en él expresados.

Cuando los buques se vean precisados á hacer cuarentenas, los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros oficiales durante dicho periodo, serán de cuenta del concesionario.

Art. 50. En cada buque se llevará un libro registro para recibir en él las quejas de los pasajeros, referentes al servicio de los mismos, con relación al reglamento que el contratista queda obligado á formular respecto al trato que deba darse á aquellos y órden y policía de camaros, alojamientos y camareros, del cual facilitará cien ejemplares al Gobierno General, dentro del primer mes del servicio, sometiéndolo antes el proyecto á la Comandancia general de Marina para su aprobación y reforma.

La junta de vigilancia de que se trata el art. 32 examinará dichas quejas, y si estima que son dignas de consideración, dará cuenta de ellas.

Art. 51. La empresa se obliga á recibir á bordo de sus buques hasta la cuarta parte del tonelaje disponible para carga ó sea neto, en armas, pertrechos y toda clase de material del servicio del Estado.

En las fletes de estos efectos se hará por el contratista una rebaja de 20 p^s sobre los marcados en la tarifa de la empresa. Si se embarcasen municiones de guerra, la responsabilidad de los riesgos será de cuenta del Estado y en el caso de que el Gobierno General creyese conveniente enviar un agente especial custodiando las municiones, la empresa deberá guiarse por sus indicaciones tanto para custodiar aquellas como para las prevenciones que deberán adoptarse.

Cuando los efectos cuyo embarque disponga el Gobierno excedan de la cuarta parte del tonelaje neto de los buques, la empresa deberá ser avisada con 15 días de anticipación.

Cuando por alguna dependencia del Estado se embarcasen artículos que sin ser municiones de guerra, fueran susceptibles de combustión ó explosión, el contratista podrá exigir que su conducción y envase se efectúe en la forma y con las precauciones necesarias para evitar explosiones y siniestros, debiendo por su parte adoptar á bordo de los buques las precauciones que juzgue convenientes.

De la fianza.

Art. 52. El buque destinado á este servicio, sea ó no propiedad del contratista, quedará especialmente obligado y afecto al cumplimiento del contrato, sin que en ningún caso ni por ningún concepto pueda aquel hacerlo responsable de ninguna otra obligación ni crédito.

Al efecto, el contratista al presentar el buque, declarará que no se halla previamente hipotecado, gravado ni dado en garantía en forma alguna en el Reino ó en el extranjero, que pueda ser en daño del servicio, obligándose á mantenerlo así por todo el tiempo de duración del contrato, cuya declaración llevará consigo la oportuna responsabilidad civil y criminal para el caso de resultar falsa. Al mismo fin se admitirá en cualquier tiempo, á quien quiera que la presente, la justificación del gravamen de dichos buques, anterior ó posterior á la época de su presentación, mediante la cual se exigirá al contratista la responsabilidad correspondiente.

En el caso de que el buque no sea propiedad del contratista, tendrá esta 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 extensión y acepta por su parte las condiciones con que el contrato se hace, renunciando sus derechos en todo cuanto estos puedan hacer aquellas ineficaces.

En el caso de falta parcial ó total de lo estipulado ó de interrupción total ó parcial del servicio por culpa del contratista, el Gobierno se incautará del buque afecto á la línea y con él ejecutará el servicio la Administración á cargo y por cuenta del concesionario.

El contratista garantizará además el cumplimiento de lo pactado, consignando en la Caja de Depósitos el 10 p^s del importe de la subvención total anual.

De los casos extraordinarios y de guerra.

Art. 53. En casos de guerra marítima, el Gobierno podrá dejar á la empresa en libertad de suspender el servicio y en caso de exigir su continuación, concertará con la misma los medios necesarios para no

interrumpir el transporte de la correspondencia, para la custodia, seguridad y defensa de los buques y las modificaciones convenientes en los derroteros á fin de prevenir accidentes. En este caso se concertarán también los medios de indemnizar los apresamientos si ocurriesen, y demás perjuicios que á juicio de la comisión de que trata el art. 54 pueda ocasionar á la empresa el estado de guerra.

En el caso de suspenderse el servicio, el tiempo transcurrido desde la suspensión hasta su nuevo establecimiento, se comprenderá ó no en la duración del contrato, á elección de la empresa.

Art. 54. Suspendido el servicio, el Estado podrá tomar posesión del buque con su material y pertrechos, haciéndose, de todo, un avalúo por una comisión compuesta de dos personas elegidas por el Gobierno y dos por el contratista. Estos individuos, por mayoría de votos, designarán una quinta persona en que recaerá la presidencia y en caso de empate en la designación, decidirá la suerte de entre los individuos comprendidos en una lista formada de común acuerdo.

A la terminación de la guerra será devuelto al contratista el buque con su material, previa la indemnización á que diera lugar su menor valor á juicio de la comisión.

El Gobierno pagará á la empresa, durante el tiempo que tenga á su servicio el buque, el 5 p^s anual del capital que este represente según el juicio de la citada comisión. Todo otro pago quedará suspendido durante la interrupción del servicio por la empresa.

Art. 55. Si el Gobierno no usara de la facultad que le concede el párrafo primero del artículo anterior, abonará á la empresa, desde el día en que cesase el servicio hasta la terminación de la guerra, el interés anual de 5 p^s del capital que representen los buques y pertrechos, según avalúo de la comisión.

Art. 56. Al terminar la guerra, el Gobierno General podrá provisionalmente y hasta la aprobación del Ministerio, relevar á la empresa del cumplimiento del contrato, si los acontecimientos de aquella la hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

Art. 57. En circunstancias políticas extraordinarias y sin que ocurra el caso de guerra marítima, el Gobierno podrá fletar ó comprar el buque de la empresa.

Cuando esto tenga lugar, la indemnización á que la empresa fuere acreedora será justipreciada por la comisión que se menciona en el art. 54.

En este caso, el contratista no estará obligado á hacer el número de viajes estipulado en el contrato; un arreglo especial hecho de común acuerdo, fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y época de los viajes. Este mismo tendrá lugar cuando por causa de guerra, el Estado se hubiese incautado del barco de la empresa, y al terminar aquella no lo devolviese ó los devolviese inútil para prestar los servicios del presente contrato.

De la sanción penal.

Art. 58. Si el contratista no presentara el buque exigido en este contrato para ser recibido según lo dispuesto en los arts 19 y 20, quedará á arbitrio el Gobierno de rescindir el contrato con pérdida de la fianza, ó imponer á aquel una multa de 5000 pesos.

Art. 59. Todo retraso en la hora de partida de los buques correos, tanto en los puntos extremos como en los intermedios de cada línea, excepto en los casos de fuerza mayor debidamente comprobados, dará lugar á una multa de diez pesos por hora de retraso.

Cuando el retraso exceda de doce horas, la multa se impondrá á razón de 20 pesos por hora.

Si se probase que el retraso fué ocasionado por embarque tardío de mercancías ó pasajeros, estas multas serán á razón de 50 pesos por cada hora de retraso.

Art. 60. La supresión de cada escala no justificada debidamente, será castigada con 100 pesos de multa para la primera vez y 200 en caso de reincidencia.

En el caso de arribada no justificada por circunstancias de fuerza mayor, la multa será por primera vez de 100 pesos, la segunda de 200 y la tercera de 500. Estas multas serán dobles si en el punto de arribada se embarcasen pasajeros ó mercancías.

Art. 61. Si el contratista dejara de hacer alguna de las expediciones á que queda obligado, incurrirá en la multa de 5.000 pesos.

Art. 62. Si se perdiese el buque ó por otra causa fuere necesario su reemplazo y la empresa no la verificase con arreglo á lo dispuesto en el art. 23, sufrirá por cada día de retraso una multa de 25 pesos.

Art. 63. Si la empresa no empezase el servicio en el plazo fijado en el art. 3.º sufrirá una multa de 100 pesos por cada día de retraso, salvo en caso de circunstancias imprevistas que á juicio del Gobierno

General, la eximan de responsabilidad, y si no menzase tres meses después del plazo señalado entenderá rescindido el contrato y perdido el de garantía.

Art. 64. Si el Capitan no recogiese la correspondencia, ó cometiese alguna falta que produjese de ella, incurrirá el contratista en la multa de 200 pesos por la primera vez y en el doble si la faltara pitiese.

En el caso de que por culpa ó omisión del contratista sufra deterioro la correspondencia, pagará el contratista 200 pesos de multa.

Art. 65. Todas las faltas que en el servicio cometiere el contratista ó sus dependientes que, no hallan especificadas en este pliego ó en otras disposiciones especiales, serán penadas con multas proporcionalmente á juicio del Gobierno General.

Art. 66. Las multas señaladas en los artículos anteriores se impondrán gubernativamente cuando no se hubiere noticia oficial de los hechos que las ocasionaron y se harán efectivas en el papel correspondiente.

Si el contratista no hubiese efectuado las multas en los ocho días de habersele comunicado su importe, se tomarán del depósito á que se refiere el artículo 32 quedando el contratista en la obligación de pagarle en un plazo improrrogable de 8 días desde aquel en que por la Caja de Depósitos se le comunicara la oportuna retención. La falta de reposición del depósito se considerará motivo para la rescisión del contrato; quedando el contratista responsable de los daños y perjuicios que su falta irroque á la empresa en todo lo que estos superen á los restos de la fianza.

Art. 67. Las multas anteriormente expresadas entenderán sin perjuicio de la responsabilidad personal y de las indemnizaciones de daños y perjuicios á que hubiese lugar en cada caso y solo serán exigibles en el caso de fuerza mayor, en su debida forma.

Art. 68. En el caso de que por segunda vez en un año incurra el contratista en la falta á que se refiere el art. 61, podrá el Gobierno dentro de un año, rescindir el contrato.

Manila, 12 de Marzo de 1891.—El Director de Administración Civil, J. Gutierrez de la Cruz.

Parte militar.

GOBIERNO MILITAR.

Servicio de la Plaza para el día 16 de Abril.
Parada y vigilancia Artillería y núms 70 y 71. Jefe de día, el Comandante del núm. 73 D. Antonio Rodejas.—Imaginería, otro de Caballería, D. Antonio Estéban.—Hospital y provisiones, 1.º Capitán.—Reconocimiento de zacate y montada, Caballería.—Paseo de enfermos, Artillería, D. Estéban.—Música en la Luneta, núm. 68.
De órden de S. E.—El Teniente Coronel, mayor.—José García Cogeces.

Anuncios oficiales.

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO DE FILIPINAS.

Los herederos ó apoderados de los Señores Sr. Narciso García, D. José María Siñeriz, D. Manuel, D. Mateo José Robledo, D. Manuel Montilla, D. Francisco P. Ripoll, D. Diego Peñas y D. Esteban Peñarubia, Administradores han sido de varias provincias de este Archipiélago se servirán presentarse en esta Intervención del Estado para recoger documentos que pertenecen á dichos Señores.

Manila, 14 de Abril de 1891.—El Interventor General, Torre.

SECRETARÍA DE LA JUNTA DE REVENIDOS ALMONEDAS.

El día 25 de Abril próximo venidero á las diez de su mañana, se subastará ante la Junta de Almonedas de esta Capital, que se constituirá en Salón de actos públicos del edificio llamado Aduana, y la Subalterna de la provincia de Iloilo el servicio del arriendo por un trienio de buques de anfon de dicha provincia, bajo la progresión ascendente de 7.360 p^s, 48 p^s con estricta sujeción al pliego de condiciones publicado en la Gaceta de esta Capital, núm. 10 de Febrero último.

La hora para la subasta de que se trata es por la que marque el reloj que existe en el Salón de actos públicos.

Manila, 31 de Marzo de 1891.—Abraham García.