

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal.
Teléfono núm. 2.548.



VENTA DE EJEMPLARES:
Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50.

GACETA DE MADRID

— SUMARIO —

Parte oficial.

Ministerio de Estado:

CANCELLERÍA.—Convenio para reglamentar el servicio de la correspondencia telefónica entre España y Francia, firmado en París en 31 de Diciembre de 1909.

Ministerio de Gracia y Justicia:

Real decreto disponiendo que el párrafo 2.º del artículo 20 del Real decreto de 3 de Junio de 1908, orgánico del Cuerpo de Prisiones, se entienda redactado en la forma que se indica.

Otro haciendo merced de Título del Reino con la denominación de Marqués de Marsales, a D.ª María Josefa Fernández de Villavicencio y Crooke.

Otro ídem íd. íd. con la denominación de Conde de Ruidoms a D. Juan Pérez Seoane y Roca de Togores.

Otro rehabilitando, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, el Título de Marqués de Dosfuentes a favor de D. Fernando de Antón del Olmet.

Otros de indulto.

Ministerio de la Guerra:

Real decreto concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar roja, pensionada, al General de división D. Luis Huerta y Urrutia.

Otros ídem la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar roja a los Generales de división D. Antonio Tovar y Marcoleta y D. Francisco Aguilera y Egea.

Otro ídem la ídem íd. íd., pensionada, al General de Brigada D. Pedro Ayala.

Otros promoviendo al empleo de General de división a los de brigada D. Pedro del Real y Sánchez Paulete, D. Ricardo Morales Yagüero y D. Felipe Alfau Mendoza.

Otro concediendo la Gran Cruz del Mérito Militar roja, al General de brigada don Juan López Herrero.

Ministerio de la Gobernación:

Real decreto concediendo nacionalidad española al súbdito alemán D. Carlos Schüller y Baldanf.

Real decreto ídem íd. íd. al súbdito suizo D. Francisco Bastián Alvarez.

Otro ídem íd. íd. al súbdito italiano D. Tomás Santoro y Rogers.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:

Real decreto aprobando el presupuesto para la continuación de las obras de reparación y conservación de la iglesia de San Juan de los Reyes, de Toledo, y autorizando al Ministro de este Departamento para que las obras se ejecuten por el sistema de Administración.

Otro nombrando Vocal del Consejo del Servicio Geográfico a D. Arturo Mifut y Macón, Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos.

Ministerio de Fomento:

Real decreto aprobando el adjunto Reglamento provisional para el cumplimiento y aplicación de la Ley de 14 de Junio de 1909, y derogando los Reales decretos de 3 de Diciembre del mismo año y 28 de Enero último.

Otro estableciendo en este Ministerio el Negociado de Urbanización y Construcciones.

Otro relativo a Ingenieros y obreros pensionados en el extranjero.

Otro creando la Comisión o Jefatura de estudios y construcción de las carreteras pirenaicas.

Otro reglamentando la adquisición de materiales para la ejecución de las obras de conservación y explotación de los puertos a cargo de Juntas de obras.

Otro autorizando al Ministro para la adquisición de un aparato universal de destellos relámpagos.

Otro ídem íd. para que sin celebrar concurso se efectúen los gastos necesarios para la adquisición y montaje de las luces de enfilación del puerto de Castro Urdiales.

Otro ídem íd. íd. para la adquisición y fondeo de una boya luminosa en la ría del Ferrol.

Otro ídem íd. íd. para adquirir los efectos con destino al balisamiento de las rías del Ferrol y Arés.

Otro nombrando, en ascenso de escala, Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Minas a D. Ramón Adán de Yarza.

Otros ídem íd. íd. Ingenieros Jefes de pri-

mera clase del ídem íd. íd. a D. Alfredo de Madrid Dávila y D. Claudio Guitán Fariña.

Otro ídem íd. íd. Ingeniero Jefe de segunda clase del ídem íd. íd. a D. Florentino Aspeitia y Moros.

Otro ídem íd. íd. Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos a D. Manuel Lois y Cabañas.

Otros ídem íd. íd. Ingenieros Jefes del ídem ídem íd. a D. Julián Martínez del Peral, D. Antonio Cruzado y Martínez, D. José Gómas de Velasco, D. Bernardo Calvet y Girona y D. Ricardo Ayuso y Navarro.

Otro admitiendo la dimisión del cargo de Vocal del Consejo Superior de la Producción y del Comercio Nacional a D. Bernardo Rengifo y Tercero.

Otro nombrando Vocal del Consejo Superior de la Producción y del Comercio Nacional a D. Felipe José García Plaza y León.

Administración Central:

HACIENDA.—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Señalamiento de pagos y entrega de valores.

GOBERNACIÓN.—Inspección General de Sanidad exterior.—Anunciando haberse declarado casos de cólera en Swatow (Cantón.—Río Cantón.—China.—Asia).

Ídem íd. casos de peste bubónica en Emul (islas Hia mon.—China.—Asia).

ANEXO 1.º—BOLSA.—INSTITUTO METEOROLÓGICO.—OBSERVATORIO DE MADRID.—OPOSICIONES.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—AL MINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES de la Compañía de Remolcadores Bilbainos, Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias y Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.—SANTORAL.—ESPECTÁCULOS.

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

HACIENDA.—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Estado de los documentos y valores de la deuda amortizadas en el mes de Febrero del año actual.

Junta clasificadora de las Obligaciones procedentes de Ultramar.—Anulación de los resguardos que se detallan.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.) continúa en esta Corte sin novedad en su importante salud.

El Jefe superior de Palacio dice á esta Presidencia lo siguiente:

«Excmo. Sr.: El Sr. Decano de los Médicos de Cámara me dice en este día lo siguiente:

«Excmo. Sr.: Tengo el honor de manifestar á V. E. que el Médico de esta Facultad, Conde de San Diego, me participa con fecha de hoy, que S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia, continúa sin novedad en su estado puerperal.»

«Lo que de orden de S. M. el REY (que Dios guarde) participo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.

«Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio, 27 de Mayo de 1910.—El Marqués de la Torrejón.»

«Señor Presidente del Consejo de Ministros.»

SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes Don Jaime y Doña Beatriz y las demás personas de la Augusta Real Familia, continúan sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE ESTADO

CANCELLERIA

Convenio para reglamentar el servicio de la correspondencia telefónica entre España y Francia, firmado en París el 31 de Diciembre de 1909.

ARTÍCULO PRIMO

La correspondencia telefónica entre España y Francia cursará por medio de hilos conductores cuyo diámetro, conductibilidad y aislamiento estén en relación con las condiciones en que la correspondencia debe verificarse.

Estos hilos estarán protegidos de la mejor manera posible contra las influencias nocivas, especialmente contra las que pudieran resultar de la proximidad de corrientes de energía eléctrica.

Cada una de las Administraciones interesadas hará ejecutar, á sus expensas, en su propio territorio, los trabajos de establecimiento y de conservación de las líneas telefónicas.

Las comunicaciones telefónicas pueden tener su origen en oficinas públicas ó privadas, y estar destinadas á oficinas de las dos clases.

ARTÍCULO 2.

Los circuitos constituidos especialmente para el uso de la correspondencia telefónica quedarán afectos exclusivamente á esta clase de servicio, á menos de deci-

sión contraria, tomada de común acuerdo por las respectivas Administraciones.

ARTÍCULO 3.

La unidad señalada, lo mismo para el percibo de tasas que para la duración de las comunicaciones, es la conversación de tres minutos.

ARTÍCULO 4.

Las comunicaciones de Estado disfrutarán de la prioridad señalada á los telegramas de Estado en el artículo 5 del Convenio internacional de San Petersburgo de 22 de Julio de 1875.

La duración de las comunicaciones de Estado no se limita.

ARTÍCULO 5.

La persona que pida una comunicación abonará su tasa, que estará formada por el total de las tasas elementales fijadas como sigue, por conversación ordinaria de tres minutos:

En España:

En setenta y cinco céntimos de franco (0 fr. 75) para las comunicaciones procedentes de los Centros telefónicos de las provincias de Guipúzcoa y Girona, ó destinadas á dichos Centros (1.ª zona).

En dos francos (2 fr.) para las comunicaciones procedentes de los Centros telefónicos de las provincias que á continuación se mencionan, ó destinadas á los mismos Centros: Alava, Avila, Barcelona, Burgos, Castellón de la Plana, Cuenca, Guadalajara, Huesca, León, Lérida, Logroño, Madrid, Navarra, Oviedo, Palencia, Salamanca, Santander, Segovia, Soria, Tarragona, Teruel, Toledo, Valencia, Valladolid, Vizcaya, Zaragoza y Zamora (2.ª zona).

En cuatro francos (4 fr.) para las comunicaciones procedentes de los Centros telefónicos de las provincias no comprendidas en las dos primeras zonas, ó destinadas á los mismos Centros (3.ª zona).

En Francia:

En setenta y cinco céntimos de franco (0 fr. 75) para las comunicaciones procedentes de los Centros telefónicos de los departamentos de los Bajos Pirineos y de los Pirineos Orientales, ó destinadas á los mismos Centros (1.ª zona).

En dos francos (2 fr.) para las comunicaciones procedentes de los Centros telefónicos de los departamentos que á continuación se mencionan, ó destinadas á los mismos Centros: Allier, Bajos Alpes, Altos Alpes, Alpes Marítimos, Ardèche, Ariège, Aude, Aveyron, Bocas del Ródano, Cantal, Charente, Charente Inferior, Cher, Corrèze, Creuse, Dordogne, Drôme, Alto Garona, Gard, Gers, Gironde, Hérault, Indre, Isère, Landas, Loira, Alto Loira, Lot, Lot y Garona, Lozère, Puy de Dôme, Altos Pirineos, Ródano, Saboya, Alto Saboya, Dos Sévres, Tarn, Tarn y Garona, Var, Vaucluse, Vendée, Vienne, Alto Vienne (2.ª zona).

En cuatro francos (4 fr.) para las comunicaciones procedentes de los centros te-

lefónicos de los departamentos no comprendidos en las dos primeras zonas, ó destinadas á los mismos centros (3.ª zona).

Las Administraciones, de común acuerdo, podrán modificar las tasas elementales, y rebajarlas durante las horas de la noche. También podrán introducir rectificaciones en la determinación de las zonas, si el desarrollo de las redes respectivas de cada país lo exige.

ARTÍCULO 6.

Las Administraciones determinarán, de común acuerdo, cada uno de los circuitos que hayan de servir para las relaciones internacionales, las poblaciones admitidas á la correspondencia, y las horas durante las cuales se autorizan las relaciones.

ARTÍCULO 7.

Podrá establecerse un régimen de abono á horas fijas, durante la noche, entre ambos países, previo acuerdo entre las Administraciones.

ARTÍCULO 8.

Podrá organizarse, de acuerdo entre las Administraciones, un servicio de llamada telefónica entre España y Francia.

Las Administraciones señalarán, de común acuerdo, las tasas que deban aplicarse á los avisos de llamada telefónica.

ARTÍCULO 9.

Cada Administración recibirá por su parte las tasas elementales correspondientes al recorrido por su territorio.

Los ingresos telefónicos serán objeto, por parte de cada Administración, de una cuenta especial independiente de la cuenta de los ingresos telegráficos.

ARTÍCULO 10.

Podrán establecerse, previo acuerdo, relaciones con países próximos, de tránsito por las líneas telefónicas de las Administraciones de los Estados contratantes.

ARTÍCULO 11.

En virtud del artículo 8.º del Convenio internacional de San Petersburgo, cada una de las Partes contratantes se reserva el derecho de suspender total ó parcialmente el servicio telefónico, sin estar sujeta á ninguna indemnización.

ARTÍCULO 12.

Las Administraciones de los Estados contratantes no aceptan ninguna responsabilidad por razón del servicio de la correspondencia privada por vía telefónica.

ARTÍCULO 13.

Las disposiciones del presente Convenio se completarán por un Reglamento de servicio, decretado de común acuerdo entre las dos Administraciones.

El presente Convenio empezará á regir en la fecha que se fije por las Administraciones de los dos países, cuando sea definitivo, según la legislación particular de cada uno de los Estados.

Permanecerá en vigor durante un año después que haya sido denunciado por uno ú otro de los Gobiernos.

Hecho por duplicado en París el 31 de Diciembre de 1909.—L. S., F. de León y Castillo.—L. S., S. Pichon.

Este Convenio ha sido debidamente ratificado y las ratificaciones canjeadas en París el 6 del actual.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

EXPOSICION

SEÑOR: El Real decreto de 3 de Junio de 1908 estableció la forma en que habían de verificarse los exámenes, oposiciones y concursos para el ingreso y ascenso en el Cuerpo de Prisiones, inspirándose en un criterio de razón y de equidad que armoniza el interés de la justicia con toda suerte de aspiraciones legítimas, en cuanto á la manera de proveer las vacantes que ocurran; pero el artículo 20 de la mencionada Real disposición, que trata en su párrafo 2.º de la provisión de los cargos superiores que en el organismo existen, se presta á ciertas dudas, siquiera el pensamiento á que tal precepto evidentemente responde, trace el camino para llegar á una interpretación lógica y atinada.

Prescribe el aludido párrafo que á las plazas de Directores Jefes de Administración podrán concurrir las tres clases de Directores de la categoría inmediata inferior, y, esto sentado, aparece claro que éstos tienen derecho á tomar parte en el concurso, puesto que eso dice en realidad la letra del texto en cuestión. No es de inferir, sin embargo, que el propósito fuera excluir de estos concursos á los Directores de la clase segunda de la categoría superior del organismo, cuando la vacante pertenezca á la primera de dicha categoría, porque no sería razonable y justo negar á éstos el derecho que se concede á sus inferiores en la escala, y, por tanto, en ningún caso cabe partir de una exclusión que no tendría á su favor fundamento alguno atendible.

Con el objeto, pues, de fijar la verdadera inteligencia del referido precepto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
Trinitario Ruiz y Valarino.

REAL DECRETO

Conformándome con las razones expuestas por el Ministro de Gracia y Justicia,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. El párrafo 2.º del artículo 20 del Real decreto de 3 de Junio de 1908, Orgánico del Cuerpo de Prisiones, se entenderá redactado en la siguiente forma: «Las plazas de Directores Jefes de Administración civil que va-

quen, serán provistas por turno de concurso entre los Directores de esta categoría y los de la inmediata inferior.»

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

REALES DECRETOS

Deseando dar una prueba de Mi Real aprecio á D.ª María Josefa Fernández de Villavicencio y Crooke; de acuerdo con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en hacerle merced de Título del Reino, con la denominación de Marqués de Marzales, que fué la de un antiguo Señorío de su casa, para sí, sus hijos y sucesores legítimos.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Deseando dar una prueba de Mi Real aprecio á D. Juan Pérez Seoane y Roca de Togores; de acuerdo con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en hacerle merced de Título del Reino, con la denominación de Conde de Ruidoms, que fué la de un antiguo Señorío de su casa, para sí, sus hijos y sucesores legítimos.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Accediendo á lo solicitado por D. Fernando de Antón del Olmet; teniendo en cuenta lo dispuesto en el Real decreto de 14 de Noviembre de 1885; de conformidad con lo informado y propuesto por la Comisión permanente del Consejo de Estado; de acuerdo con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en rehabilitar, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, el título de Marqués de Dosfuentes, á favor de don Fernando de Antón del Olmet, para sí, sus hijos y sucesores legítimos.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por Miguel Martínez Beltrán, en súplica de que se indultase á su hijo José María Martínez y Martínez del resto de la pena de un año, ocho meses y veintiún días de prisión correccional á que fué condenado por la Audiencia de Cuenca en causa por delito de disparo de arma de fuego.

Considerando que el penado lleva cumplida tres cuartas partes de su condena, observando buena conducta, y que la parte perjudicada está conforme con la concesión de la gracia solicitada:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

Oído el informe favorable de la Sala sentenciadora; de acuerdo con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en indultar á José María Martínez y Martínez del resto de la pena que le falta por cumplir, y que le fué impuesta en la causa de que se ha hecho mérito.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por Gabriel Nieto Rey, Gabriel García del Pozo Sánchez y Basilio Alejandro López Privado, en súplica de que se les indulte del resto de la pena de seis años, ocho meses y veintiún días de presidio mayor, á que fueron condenados por la Audiencia de Toledo, en causa por delito de hurto, y cuatro años, dos meses y un día de presidio correccional impuesta á Basilio Alejandro López Privado, por otro delito de hurto:

Considerando el tiempo que llevan cumpliendo condena los tres citados reos, durante el cual han observado buena conducta, y que han dado pruebas de arrepentimiento:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

Oído el informe favorable de la Sala sentenciadora; de acuerdo con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en indultar á Gabriel Nieto Rey, Gabriel García del Pozo Sánchez y Basilio Alejandro López Privado, del resto que les falta por cumplir de la mencionada pena de seis años, ocho meses y veintiún días de presidio mayor, y además á Basilio Alejandro López Privado, de la tercera parte de la de cuatro años, dos meses y un día de presidio correccional á que también fué condenado en la misma causa.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de exposición elevada por la Audiencia de Granada proponiendo, con arreglo

al artículo 29 del Código Penal, se indultó á José Jiménez Ramal, condenado á cadena perpetua por delito de asesinato:

Considerando que con el abono de la prisión preventiva y la rebaja de la sexta parte de la condena, obtenida por el Real decreto de 17 de Mayo de 1902, ha cumplido el reo treinta años de condena observando buena conducta:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

De acuerdo con lo propuesto por la Sala sentenciadora y con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en indultar á José Jiménez Ramal de la pena de cadena perpetua que le fué impuesta en la causa de que se ha hecho mérito.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por Francisco Verdú Boronat, en súplica de que se le indulte de parte de la pena de un año y un día de prisión correccional, á que fué condenado por la Audiencia de Valencia en causa por delito de lesiones graves:

Considerando que el reo lleva extinguida gran parte de la condena, observando buena conducta y dando pruebas de arrepentimiento:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

De acuerdo con lo informado por la Sala sentenciadora; con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conmutar, por igual tiempo de destierro, el resto de la pena que le falta por cumplir á Francisco Verdú Boronat y que le fué impuesta en la causa de que se ha hecho mérito.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por Manuel Pineda-Fernández, en súplica de que se le indulte del resto de la pena de doce años y un día de reclusión temporal á que fué condenado por la Audiencia de Sevilla en causa por delito de homicidio:

Considerando que el penado lleva cumplida más de la mitad de la condena observando buena conducta y dando pruebas de arrepentimiento y que los perjudicados no se oponen á la concesión de la gracia solicitada:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

De acuerdo con lo informado por la Sala sentenciadora y con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en indultar á Manuel Pineda-Fernández del resto de la pena que le falta por cumplir y que le fué impuesta en la causa de que se ha hecho mérito.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por Juan Lajarín García, en súplica de que se le indulte del resto de la pena de un año, ocho meses y veintidós días de prisión correccional, á que fué condenado por la Audiencia de Murcia en causa por delito de disparo de arma de fuego:

Considerando que el reo lleva cumplida más de la mitad de la condena, observando buena conducta, y que la parte ofendida no se opone á la concesión de la gracia pretendida:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

De acuerdo con lo informado por la Sala sentenciadora y con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en indultar á Juan Lajarín García del resto de la pena que le falta por cumplir y que le fué impuesta en la causa de que se ha hecho mérito.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por Juan José Jansoro Querejeta en súplica de que se le indulte ó se le conmute por destierro el resto de la pena de trece años de reclusión temporal, á que fué condenado por la Audiencia de Bilbao en causa por delito de homicidio:

Considerando que el penado lleva cumplida la tercera parte de la condena, observando buena conducta y dando pruebas de arrepentimiento:

Vista la Ley de 18 de Junio de 1870, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto:

De acuerdo con lo informado por la Sala sentenciadora y con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado, y conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conmutar por igual tiempo de destierro el resto de la pena que le falta por cumplir á Juan José Jansoro Querejeta, y que le fué impuesta en la causa de que se ha hecho mérito.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Gracia y Justicia,
Trinitario Ruiz y Valarino.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES DECRETOS

En atención á las circunstancias que concurren en el General de división don Luis Huerta y Urrutia, á sus extraordinarios servicios en la reciente campaña del Rif, y muy especialmente á los que prestó en la ocupación de Hidum, Sebtilad-Dand y Atlaten,

Vengo en concederle la Gran Cruz, pensionada, de la Orden del Mérito Militar, designada para premiar servicios de guerra.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de división don Antonio Tovar y Marcoleta, á sus extraordinarios servicios en la reciente campaña del Rif, y muy especialmente á los méritos contraídos en los combates de Taxdirt el 20 de Septiembre; de Hidum, el 22 del mismo y servicios posteriores al 30 de Septiembre,

Vengo en concederle, en vista de lo propuesto por el Comandante en Jefe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar, designada para premiar servicios de guerra.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de división don Francisco Aguilera y Egea; á sus extraordinarios servicios en la reciente campaña del Rif, y muy especialmente al mérito contraído en la ocupación de Tahutma y Nador el 25 de Septiembre y por el ataque á este último punto el 17 de Octubre,

Vengo en concederle la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar designada para premiar servicios de guerra.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de brigada don Pedro Ayala Mendoza; á sus extraordinarios servicios en la reciente campaña del Rif, y muy especialmente al mérito contraído en el ataque al Zoco-el-Had de Benisfar el 22 de Septiembre último,

Vengo en concederle, en vista de lo propuesto por el Comandante en Jefe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, la Gran Cruz, pensionada, de la Orden del Mérito Militar designada para premiar servicios de guerra.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de brigada don Pedro del Real y Sánchez Paulete, y especialmente á los servicios prestados y méritos contraídos durante la campaña del Rif,

Vengo en promoverle, en vista de lo propuesto por el Comandante en Jefe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, al empleo de General de división, con la antigüedad de esta fecha.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de brigada don Ricardo Morales Yagüero, y especialmente á los servicios prestados y méritos contraídos durante la campaña del Rif,

Vengo en promoverle, en vista de lo propuesto por el Comandante en Jefe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, al empleo de General de división, con la antigüedad de esta fecha.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de brigada don Felipe Alfau Mendoza, y especialmente á los servicios prestados y méritos contraídos durante la campaña del Rif,

Vengo en promoverle, en vista de lo propuesto por el Comandante en Jefe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, al empleo de General de división, con la antigüedad de esta fecha.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

En atención á las circunstancias que concurren en el General de brigada don Juan López Herrero, á sus extraordinarios servicios en la reciente campaña del Rif, y muy especialmente al mérito contraído en el ataque á los campamentos de Nador, en la noche del 18 al 19 de Octubre último,

Vengo en concederle, en vista de lo propuesto por el Comandante en Jefe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar designada para premiar servicios de guerra.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

Ministro de la Guerra,
Angel Aznar.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REALES DECRETOS

A propuesta del Ministro de la Gobernación, de acuerdo con la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede la nacionalidad española á D. Carlos Schuller y Baldauf, súbdito alemán.

Art. 2.º La expresada concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado preste juramento de fidelidad á la Constitución y de obediencia á las leyes, con renuncia de todo pabellón extranjero y sea inscrita en el Registro Civil.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

A propuesta del Ministro de la Gobernación, de acuerdo con la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede la nacionalidad española á D. Francisco Bastián Alvarez, súbdito suizo.

Art. 2.º La expresada concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado preste juramento de fidelidad á la Constitución y de obediencia á las leyes, con renuncia de todo pabellón extranjero y sea inscrita en el Registro Civil.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

A propuesta del Ministro de la Gobernación, de acuerdo con la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede la nacionali-

dad española á D. Tomás Santoro y Rogers, súbdito italiano.

Art. 2.º La expresada concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado preste juramento de fidelidad á la Constitución y de obediencia á las leyes, con renuncia de todo pabellón extranjero y sea inscrita en el Registro Civil.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

REALES DECRETOS

Conformándome con lo propuesto por el Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba, de conformidad con el dictamen de la Junta facultativa de Construcciones civiles, el presupuesto para la continuación de las obras de reparación y conservación de la iglesia de San Juan de los Reyes de Toledo, por su importe de 89.459,35 pesetas.

Art. 2.º Se autoriza al Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, para que se realicen las obras por el sistema de Administración, como comprendidas en las que exceptúa de las formalidades de subasta el artículo 23 del Real decreto Orgánico de Construcciones civiles de 4 de Septiembre de 1908.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,

Alvaro Figueroa.

Vacante una plaza de Vocal del Consejo del Servicio Geográfico, por jubilación del Inspector general de primera clase del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos, don Juan Borrás y Segarra; á propuesta del Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes, y de conformidad con lo preceptuado en el Reglamento para el régimen del citado Consejo.

Vengo en nombrar Vocal del mismo á D. Arturo Mifsut y Macón, Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Ingenieros Geógrafos.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,

Alvaro Figueroa.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR: Dispuesto por el artículo 29 de la ley para el Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de Junio de 1909, que las disposiciones precisas para las reformas que los artículos 18, 19 y 28 ordenan introducir en el régimen vigente y los Reglamentos necesarios para su aplicación, se redactasen por la Comisión formada como en dicho artículo se previene, fué aprobado y publicado en la GACETA por Real decreto de 3 de Diciembre de 1909 el Reglamento referente á los artículos 2.º al 16, 20 al 27 y 30 al 33, que fué adicionado por Real decreto de 28 de Enero del corriente año.

Posteriormente la citada Comisión propuso varias reformas al Reglamento aprobado y la reglamentación relativa á los artículos 1.º, 18, 19 y 28 de la expresada Ley, comprensivos de modificaciones que afectan á las Leyes y Reglamentos de los distintos ramos de la Administración pública.

La unificación de dichos Reglamentos, la necesidad de armonizar sus preceptos con las disposiciones de la Ley, los informes de los Ministerios de Hacienda, Estado, Marina y Gobernación para que no se incorporen al expresado Reglamento reformas y modificaciones referentes á otras Leyes y Reglamentos que, de acuerdo con los principios del Derecho administrativo, requieren la debida separación, son razones que aconsejan la modificación y supresión de muchos artículos del Reglamento publicado y su adición, y en su virtud, la derogación de los Reales decretos de 3 de Diciembre y 28 de Enero últimos, y la aprobación, con carácter provisional, del Reglamento general para el cumplimiento de la ley de Protección á las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de Junio de 1909.

Atendiendo á estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
Fernán Calbetón.

REAL DECRETO

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

Vengo en aprobar el adjunto Reglamento provisional para el cumplimiento y aplicación de la Ley de 14 de Junio de 1909, quedando derogados los Reales decretos de 3 de Diciembre del mismo año y 28 de Enero último.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fernán Calbetón.

**REGLAMENTO PROVISIONAL
para el cumplimiento y aplicación de la ley de Protección á las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de Junio de 1909.**

TÍTULO PRIMERO

Navegación.

CAPÍTULO PRIMERO

DEL IMPUESTO DE TONELAJE

Artículo 1.º Los buques de vapor nacionales y extranjeros en navegación de altura, con carga ó pasaje á bordo, y procedencia de puertos extranjeros de Europa, ó de Asia ó Africa en el Mediterráneo, ó con destino á ellos, satisfarán en el primer puerto de la Península ó Islas Baleares, donde efectúen operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros, un impuesto de 0,75 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Dicho impuesto quedará reducido á 0,50 pesetas, siempre que las operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros que el buque realice no excedan de la mitad de su tonelaje de registro neto.

Cuando el buque que haya pagado la cuota de 0,50 pesetas, verifique operaciones sucesivas de tráfico en otros puertos de la Península ó Islas Baleares, que hagan exceder el total de éste de la mitad de su tonelaje de registro neto, satisfará una cuota de 0,25 pesetas por cada tonelada de registro neto en el puerto donde, en el curso del viaje del buque, tenga lugar el exceso.

Podrán los buques optar entre el pago de la cuota del impuesto, cada vez que le corresponda, y el pago como abono anticipado del mismo impuesto durante doce meses, á razón de dos pesetas por cada tonelada de registro neto.

Estarán exentos del pago del impuesto los buques que embarquen exclusivamente frutas frescas.

Los navieros ó armadores de los buques que hayan satisfecho el impuesto por abono anticipado, podrán sustituir reglamentariamente uno ó varios de dichos buques, durante el plazo de duración del abono, por otro ó otros de análogo tonelaje, siempre que el sustituido no se pueda utilizar por naufragio ó avería, y pagarán la diferencia por exceso cuando la hubiera.

La exacción del impuesto no comenzará hasta 1.º de Enero de 1911.

Art. 2.º A los efectos del artículo anterior, será tonelaje neto:

a). En los buques nacionales, el que figure como arqueos neto en el registro del puerto de su matrícula.

b). En los buques extranjeros: 1.º El que en sus documentos oficiales figure, reducido á toneladas Moorson, si en la nación á que pertenezca se practican los arqueos por las mismas reglas que en España.

2.º Si en el país de la nacionalidad del buque se siguieran distintas reglas para el arqueos, deberá traer un certificado oficial del puerto de su matrícula en que se detallen las operaciones de su arqueos, con expresión de las deducciones, de manera que pueda rectificarse para adaptarlo al procedimiento español. Los buques que no vieren provistos de este documento, podrán ser despachados desde luego sin pagar el impuesto, por una vez, siempre que el consignatario responda de su pago, y á reserva de presentar los justificantes necesarios para acreditar el arqueos.

Art. 3.º Al efecto de comprobar si las operaciones de tráfico de mercancías y

pasajeros que el buque realice, no exceden de la mitad de su tonelaje neto, se reducirán á la unidad métrica en que dicho tonelaje figura (metros cúbicos), por las siguientes equiparaciones:

Mercancías.—Por la equivalencia asignada á cada una en la tabla de toneladas de mar y de equivalencia de toneladas de flete, que acompaña á este Reglamento.

Pasajeros.—Computándose tantos metros cúbicos como toneladas de flete se les asigna, siguiendo el procedimiento establecido en el número 4.º del caso b) del artículo 99 de este Reglamento.

Animales vivos.—A razón de dos metros cúbicos por cabeza de ganado mayor y un metro cúbico por cabeza de ganado menor.

Consignientemente, cuando reducidos á esa unidad común, y sumados los diferentes elementos de tráfico comprendidos en la operación que el buque realice, den una cantidad igual ó inferior á la mitad de su tonelaje de registro neto, multiplicado por 2,83, el buque satisfará el impuesto de 0,50 pesetas por cada tonelada de registro neto. Si dicha suma fuese superior á la mitad del indicado tonelaje, el impuesto será de 0,75 pesetas.

En ambos casos, se proveerá al buque por su armador ó consignatario, de un recibo duplicado en el que consten las operaciones precedentes y el pago efectuado; al objeto de que en los sucesivos puertos donde haga nuevas operaciones de tráfico, justifique el pago anterior, y proceda al complementario, si en cualquiera de ellos dichas operaciones de tráfico hacen exceder el total de las mismas, de la mitad de su tonelaje de registro neto, según prescribe el párrafo tercero del artículo 1.º de la Ley y de este Reglamento.

Art. 4.º A los buques que hayan optado por el pago, como anticipo del impuesto, durante doce meses, á razón de dos pesetas por cada tonelada de registro neto, á tenor de lo prescrito en el párrafo 4.º de los artículos primeros de la Ley y de este Reglamento, se les proveerá por duplicado del necesario justificante en el que consten los datos relativos al nombre del buque y el de su armador, así como al tonelaje neto, á la suma pagada y á la fecha en que comienza y termina el plazo de doce meses de su abono al impuesto. La presentación de dicho justificante por el buque, será suficiente para acreditar su calidad de abonado al impuesto y su exención del pago en los puertos en que haga operaciones de tráfico durante el plazo que dure el abono.

Art. 5.º Para el caso de sustitución de un buque abonado al impuesto, y que se inutilice por naufragio ó avería, se procederá como sigue:

a). El armador ó naviero solicitará de la Administración de la Aduana del puerto en que hizo el abono el buque naufragio ó averiado, la sustitución de éste, indicando el nombre y el tonelaje neto del buque á sustituir y del sustituto ó sustitutos que proponga, acompañando un ejemplar del justificante del abono al impuesto y la declaración de la avería ó naufragio causa de la sustitución sin perjuicio de justificar el hecho debidamente en un plazo máximo de cuatro meses. Esta justificación se hará con presentación del correspondiente certificado de la Asociación en que el buque esté clasificado ó asegurado, ó certificación del perito ó de la Autoridad competente más próxima al lugar del suceso.

b). Solicitada así la sustitución, se acordará ésta provisionalmente, á reserva de hacerla definitiva ó cancelarla

cuando se haga efectiva la justificación ó venza el plazo sin presentarla.

Se proveerá al buque ó á los buques sustitutos, y por duplicado, de un nuevo justificante de su calidad de abonado por el tiempo de duración que restare al buque sustituido, haciendo constar en dicho documento los nombres y los tonelajes de ambos buques y la anulación del primitivo justificante.

c). Al extender el nuevo justificante para la sustitución, se liquidará la diferencia de la cuota de abono que corresponde al distinto tonelaje neto del buque sustituido y del sustituto, á prorrata del

tiempo que quede por transcurrir, cobrándose la diferencia que hubiere de más, sin que ello implique la devolución del sobrante si el buque sustituto fuese de menor tonelaje, ó dejara de sustituirse al buque naufragado ó averiado.

Art. 6.º Los documentos que, según los artículos anteriores, han de expedirse por la Administración local de Aduanas para acreditar el pago en los diferentes casos expresados, se ajustarán á los modelos que acompañan á este artículo, de los que se facilitarán los correspondientes impresos por el Ministerio de Hacienda.

Modelos á que se refiere el artículo anterior.

ADMINISTRACIÓN DE LA ADUANA DE.....

Impuesto de tonelaje.

TALONARIO El vapor de toneladas de registro neto, por medio de su consignatario D., ha satisfecho en la Administración de esta Aduana la cantidad de pesetas, á razón de dos por cada una de las expresadas toneladas, en concepto de anticipo del impuesto de tonelaje, para poder verificar durante doce meses, que empezaron el día y terminarán el día, operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros en los puertos españoles.

Y para que conste y pueda acreditarlo donde le convenga, expido por duplicado el presente recibo en á de de

EL ADMINISTRADOR DE LA ADUANA,

ADMINISTRACIÓN DE LA ADUANA DE.....

Impuesto de tonelaje.

TALONARIO El vapor de toneladas de registro neto, ha satisfecho, por medio de su consignatario D., en la Administración de esta Aduana, la cantidad de pesetas, á razón de por cada una de las expresadas toneladas, para poder realizar durante el curso de este viaje, en los puertos españoles, operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros, que podrán exceder de la mitad de su mencionado tonelaje.

Y para que pueda acreditarlo donde le convenga, se expide el presente recibo por duplicado en á de de

EL ADMINISTRADOR DE LA ADUANA,

CAPITULO II

DE LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE Y DE LOS SERVICIOS DE PUERTOS

APARTADO PRIMERO

De las condiciones necesarias para verificar el cabotaje nacional y los servicios de puerto y de su justificación.

Art. 7.º Es navegación de cabotaje nacional: la que verifiquen los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de Africa y las Baleares y Canarias, así como también la que realicen entre dichos puertos y el de Gibraltar, y los de la costa de Portugal y Marruecos, donde tenga España Consulados.

Art. 8.º El tráfico de mercancías y pasajeros, en navegación de cabotaje nacional, entre puertos españoles, queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales.

El carácter de dicha navegación, subsistirá siempre entre puertos españoles, aunque ella se extienda á otros extranjeros en el curso del viaje inicial.

El transporte de frutos de Canarias al resto de España, continuará ejerciéndose en toda clase de buques nacionales ó extranjeros.

Para el tráfico restante de Canarias, la obligación de someterlo al cabotaje nacional, quedará en suspenso hasta que queden establecidos los servicios del Cuadro 4, anejo á este Reglamento.

Art. 9.º Para los buques trasatlánticos nacionales que en el curso de sus viajes de navegación de altura toquen en los puertos españoles, será lícito el tráfico de pasajeros de cámara y sus equipajes en navegación de cabotaje nacional, aunque no reunan las condiciones requeridas para ésta.

También será lícito ese tráfico de pasajeros y equipajes para los trasatlánticos extranjeros, en cuyas naciones se

otorgue análogo derecho á los buques españoles.

Art. 10. Los buques que verifiquen navegación de altura ó de gran cabotaje, y simultáneamente hagan navegación de cabotaje nacional, quedarán por ese hecho sujetos al régimen que para los buques de cabotaje nacional impone el artículo 8.º de la Ley, exceptuando los buques nacionales de navegación de altura que en sus viajes sólo hagan el cabotaje con Canarias, el tráfico de sus propios tránsitos y el servicio de provisiones y pertrechos de los buques de su propia Compañía.

Art. 11. Los servicios de puertos serán exclusivos de los buques y artefactos navales de bandera y construcción, ó de procedencia y registro nacionales.

Se entenderá por servicios de puertos todos los navales inherentes á la construcción, reparación y conservación de éstos y á su tráfico interior, así como á los de bahía, radas, ríos y canales.

Art. 12. Se considerarán asimismo como buques destinados al servicio de puertos, no sólo los dedicados á los servicios navales mencionados anteriormente, sino también aquellos que se empleen exclusivamente en transportar materiales para las obras de construcción de los puertos, y los que estén dedicados á remolques, practicas, servicios fiscales y de faros y de sanidad, en costas, puertos, bahías, radas y canales.

Art. 13. Se considerarán como artefactos navales las dragas, ganguiles, aljibes, pontones y chalanas.

Art. 14. Son buques ó artefactos navales de construcción nacional los construidos en territorio español por constructor nacional, en astilleros ó talleres propiedad de personalidad, entidad ó sociedad española, constituida y domiciliada con arreglo á nuestra legislación, aunque las máquinas y calderas sean de construcción extranjera, así como aquellos buques que, inutilizados para la navegación, por cualquier causa que sea, se transformen en los Astilleros ó talleres nacionales, para aplicarlos á otros servicios navales que no sean de cabotaje nacional.

Art. 15. Para los efectos de los artículos 2.º y 3.º de la Ley, también se considerarán como de construcción nacional los buques y artefactos navales que figuren en nuestros abanderamientos y registros el 17 de Diciembre de 1909, y los que se hayan introducido, abanderado ó registrado, según proceda, hasta el 17 de Septiembre del año 1914, para reponer el material naval adscripto á los servicios de cabotaje nacional en la fecha de la promulgación de la Ley, y que se inutilicen por naufragio, avería ó incendio.

Art. 16. Los buques que se introduzcan del extranjero en virtud del artículo anterior, han de estar clasificados como de primera categoría por el Lloyd Register, el Bureau Veritas, la British Corporation ó alguna otra entidad española ó extranjera, análoga y competente á juicio del Gobierno.

La clasificación dada por las entidades extranjeras, en el extranjero, ha de constar en certificado, que deberá visar el Cónsul español, y si aquéllas certifican en España, por la Autoridad marítima del lugar donde haya sido expedido el certificado.

Art. 17. La equiparación con el buque de construcción nacional que por cinco años establece el artículo 15 de este Reglamento, para la reposición del material dedicado á los servicios de cabotaje nacional, sólo alcanzará á los buques

adscriptos á esos servicios en 17 de Septiembre de 1909.

Para el efecto exclusivo de esa equipación, se formará por el Ministerio de Marina, en la fecha de publicación de este Reglamento, una relación de todos los buques que en 17 de Septiembre de 1909 se dedicaban al cabotaje entre puertos españoles, con inclusión de todos aquellos que habitualmente lo ejercían, y por causas accidentales no se encontraran navegando en aquella fecha, aunque fuera por haber sufrido accidente, siempre que no estuvieran abandonados por su propietario, con las formalidades que establece el Código de Comercio.

Se considerarán como buques adscriptos actualmente al cabotaje nacional todos los que, dentro del plazo comprendido desde el 28 de Enero de 1908 hasta la fecha de publicación de este Reglamento, hayan hecho navegación de cabotaje nacional exclusivamente, ó en la mayoría de los distintos viajes redondos que realizaron dentro de dicho período.

APARTADO II

Del cumplimiento y la excusa de las condiciones contenidas en el Apartado primero.

Art. 18. Podrán excusarse ante la Comisión protectora de la Producción Nacional, creada por Real decreto de 23 de Febrero de 1908, las obligaciones que en el apartado anterior se imponen á los navieros españoles y á las entidades encargadas de servicios de puertos, respecto á la construcción nacional de los buques y artefactos navales, en cualquiera de los cuatro casos siguientes:

a). Cuando los buques y artefactos navales que hayan de destinarse á reponer ó aumentar el material naval adscripto en 17 de Junio de 1908 á los servicios de cabotaje nacional ó de puertos, figuren en la relación anual de los artículos y productos para cuya adquisición se considere necesaria la concurrencia extranjera, con arreglo á la ley de 14 de Febrero de 1907 y disposiciones complementarias de la misma.

b). Cuando comparado, en igualdad de condiciones, el precio de la construcción nacional y el de la extranjera, computándose en el primero las primas á la construcción y en el segundo los derechos arancelarios de introducción, el nacional exceda más del 10 por 100 de éste.

Ejemplo: Suponiendo que en la Tabla de Valoraciones se fije el valor de la tonelada del buque de carga en el extranjero en 100 pesetas oro, el precio máximo que podrá cobrar el constructor nacional para que el naviero esté obligado á construir en el país, será: 100 + 12 (derecho de abanderamiento) + 10 por 100 (protección concedida por la Ley) de 112 (valor en el extranjero) = 123,20 pesetas oro.

c). Cuando el constructor nacional señale para la terminación y entrega de la obra que se le encargue, un tiempo que, á partir de la fecha del contrato de ejecución, exceda á los plazos que fije el Comité Ejecutivo de la Junta Protectora de la Producción Nacional, siempre dentro de los límites que señala el artículo 5.º de la Ley.

Mientras dicho Comité no fije esos plazos, regirán los siguientes:

Nueve meses, para los buques de cualquier clase, inferiores á 1.000 toneladas de arqueo total.

Once meses, para los buques de carga, inferiores á 2.000 toneladas de arqueo total.

Catorce meses, para los buques de car-

ga, superiores á 2.000 toneladas de arqueo total.

Dieciséis meses, para los buques de carga, superiores á 3.000 toneladas de arqueo total.

Catorce meses, para los buques de carga y pasaje, inferiores á 2.000 toneladas de arqueo total.

Dieciséis meses, para los buques de carga y pasaje, comprendidos entre 2.000 y 3.000 toneladas de arqueo total.

Veinte meses, para los buques de carga y pasaje, superiores á 3.000 toneladas de arqueo total.

Dieciocho meses, para los buques de pasaje, inferiores á 2.000 toneladas de arqueo total.

Veintidós meses, para los buques de pasaje comprendidos entre 2.000 y 4.000 toneladas de arqueo total.

Veintiséis meses, para los buques de pasaje superiores á 4.000 toneladas de arqueo total.

d). Cuando la construcción nacional no reúna las garantías que regula el artículo 24 de este Reglamento, ni las condiciones que exige el artículo 1.º del Reglamento de 23 de Febrero de 1908, vigente para la aplicación de la ley de 14 de Febrero de 1907.

Art. 19. Los navieros y constructores que celebren acuerdos para el cumplimiento ó excusa de las obligaciones que marca el Apartado primero de este capítulo, darán cuenta de ellos á la Comisión Protectora de la Producción Nacional, creada por Real decreto de 23 de Enero de 1908, para el debido conocimiento de ésta y del Ministerio de Fomento, en lo que á cada cual afecte.

Art. 20. En caso de divergencia entre constructores y navieros, sobre cumplimiento ó excusa de las obligaciones citadas en el artículo anterior, someterán las divergencias á la Comisión citada en el mismo artículo, cuyo Comité Ejecutivo, vistos los antecedentes y oídas las partes, deberá resolverla en el espacio de siete días, contados desde la fecha en que las partes hayan presentado en la Secretaría los documentos pertinentes á la divergencia.

Dicha presentación deberá verificarse antes de transcurridos cinco días de la divergencia, y si alguna de las partes no lo hiciera en ese plazo, se entenderá que renuncia á su derecho.

Art. 21. De los acuerdos del Comité Ejecutivo, podrán alzarse las partes interesadas ante el Ministro de Fomento, quien dictará su resolución en un plazo que no exceda de diez días, á contar desde aquel en que pasó el asunto al referido Ministerio.

Art. 22. El precio de la construcción en el extranjero de las distintas clases de buques y artefactos navales comprendidos en la Ley, será fijado cada cuatro meses por el Comité Ejecutivo de la Comisión Protectora de la Producción Nacional, la cual oirá para ello previamente á la Comisión de Marina y á la Cámara de Comercio de España en Londres, ó á entidades análogas de otros países, y á los representantes de las Asociaciones de Navieros y Constructores navales nacionales.

Mientras que por el Comité Ejecutivo de la Comisión Protectora de la Producción Nacional, no se fijen los precios de construcción de la tonelada de buque y de artefactos navales en el extranjero, regirán los que estén consignados en la última Tabla de Valoraciones formada por el Ministerio de Hacienda.

En cualquier momento tendrán derecho los navieros y constructores naciona-

les para pedir al expresado Comité Ejecutivo la revisión de los precios y plazos de construcción vigentes, acompañando al efecto los correspondientes certificados de la Comisión de Marina y Cámara de Comercio de Londres, si se tratase de construcciones en Inglaterra, ó de entidades análogas, ó Consulados españoles, cuando se trate de otras naciones.

El Comité Ejecutivo resolverá, en un plazo de quince días, después de recibir los justificantes que presenten los interesados.

Art. 23. Cuando una entidad ó particular cualquiera trate de construir alguna embarcación ó artefacto naval de los mencionados en los artículos anteriores, salvo caso de convenio privado con el constructor nacional, deberá ponerlo en conocimiento del citado Comité Ejecutivo, que, á su vez, lo pondrá en conocimiento de los constructores nacionales reconocidos oficialmente, y que figuren en el registro á que se refiere el artículo 26, para que cualquiera de las partes interesadas pueda pedir la revisión antes mencionada, ó hacer sus ofertas, en vista de los buques que debe el naviero.

El Comité deberá resolver antes de transcurrir quince días desde que una de las partes interesadas le haya presentado sus datos.

Art. 24. Para que los constructores de buques ó artefactos navales tengan derecho á ser oídos por la Comisión Protectora de la Producción Nacional, será preciso que dichos constructores y sus astilleros y talleres reúnan las siguientes condiciones:

1.º Que se trate de una personalidad, entidad ó sociedad española que posea en territorio nacional astillero ó taller para construir buques ó artefactos navales, y se dedique á dicha industria de construcción naval, bien sea por cuenta propia ó ajena, cumpliendo las condiciones que para la producción nacional exige el artículo 1.º del Reglamento de 23 de Febrero de 1907.

2.º Que las construcciones se realicen bajo la inmediata dirección de un Ingeniero, que podrá ser español ó extranjero, durante los cinco primeros años, siempre que los extranjeros reúnan las condiciones exigidas por las leyes para poder ejercer su profesión en España.

Pasados esos cinco años, deberá ser el Ingeniero precisamente nacional.

3.º Que el Astillero cuente con los elementos de trabajo necesarios para la construcción de que pretende hacerse cargo.

4.º Que la construcción de los buques se lleve á efecto bajo la intervención del Lloyd Register, Bureau Veritas, British Corporation, ó de otra entidad española ó extranjera análoga y competente á juicio del Gobierno, á fin de que el buque pueda llevar la clasificación que el naviero exija en el contrato.

5.º Que reúna el propietario del Astillero ó taller todas las garantías económicas necesarias, á juicio de la Comisión Protectora de Producción Nacional, para llevar á efecto las construcciones que se le encomienden y responder del cumplimiento de todas las condiciones técnicas y económicas que se hubieren pactado.

Art. 25. Los constructores que estimen encontrarse dentro de las condiciones exigidas por el artículo anterior, deberán participarlo al Ministro de Fomento para que, previo reconocimiento de los astilleros ó talleres por el personal técnico que proceda, y con vista de los demás antecedentes que se juzguen necesarios, expida, cuando haya lugar,

un certificado de suficiencia, sin el cual no podrá ser oído el constructor ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional.

En el referido certificado se hará constar la clase de construcciones ó reparaciones, para que quede habilitado el astillero ó taller que lo solicita.

Art. 26. El Ministerio de Fomento dará á conocer públicamente, por medio de los periódicos oficiales, las certificaciones á que se refiere el artículo anterior, y llevará un registro de todos los establecimientos á cuyo nombre se hallen expedidas, con copia literal de las mismas.

CAPITULO III

DE LAS NAVEGACIONES DE ALTURA Y GRAN CABOTAJE CON DERECHO Á PRIMAS.

APARTADO PRIMERO.

De las primas á la navegación de 0,40 y 0,50 pesetas por tonelada y 1.000 millas navegadas.

Art. 27. Son navegaciones de altura y gran cabotaje, las comprendidas en las definiciones siguientes:

Navegación de gran cabotaje.—La que verifiquen los buques nacionales entre algunos de los puertos españoles, enunciados en la definición de cabotaje nacional, y los extranjeros de Europa, los de Asia y Africa, situados en el Mediterráneo, y los de Africa en el Atlántico hasta el Cabo Blanco.

Navegación de altura.—La que verifiquen los buques nacionales entre los puertos españoles, comprendidos en las definiciones de cabotaje nacional y gran cabotaje, y los demás puertos no citados.

Art. 28. El carácter de las navegaciones de gran cabotaje y altura, definidas en el artículo anterior, y hechas en tráfico directo internacional, subsistirá aun cuando en el curso de un mismo viaje se hagan operaciones de cabotaje nacional.

Art. 29. Se entenderá por tráfico directo internacional, el de todo buque nacional conductor de mercancías de procedencia directa, aunque haga escalas y operaciones mercantiles en otros puertos, siempre que al descargarlas en el puerto de su destino, vayan acompañadas del conocimiento y certificado del Cónsul ó de la Aduana del puerto de embarque, justificativos de la procedencia directa.

Art. 30. Para los efectos de las primas no se sumarán las cargas transportadas en cabotaje nacional con las de tráfico directo internacional, ni se contarán las millas recorridas que no hayan sido necesarias para efectuar ese tráfico.

Art. 31. Los buques nacionales de vapor que reúnan las condiciones fijadas en el artículo siguiente de este Reglamento y verifiquen tráfico directo internacional en navegaciones de altura y gran cabotaje, disfrutarán durante diez años, á contar desde el día 17 de Septiembre de 1909, las primas de navegación siguientes: 0,40 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de altura, y 0,50 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de gran cabotaje.

Art. 32. Todos los buques nacionales de vapor que en su abanderamiento y matrícula, definitivos ó provisionales, además de ajustarse á los requisitos generales de nuestras Ordenanzas y Reglamentos y á los preceptos del libro III del Código de Comercio, tengan acreditado ó acrediten oportunamente ser de la exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional, y llenen los requisitos expresados en el apartado 3.º de este capítulo

lo III, tendrán opción á las primas fijadas en el artículo anterior.

Art. 33. Ningún buque podrá cobrar prima á la navegación por más de 20.000 millas anuales en la navegación de gran cabotaje, y de 30.000 en la de altura.

No podrá cobrar por más de 25.000 millas anuales el buque que verifique durante el año, en distintos viajes, ambas navegaciones de gran cabotaje y altura.

El máximo tonelaje total correspondiente á los máximos parciales del millaje, será de 350.000 toneladas de arqueado bruto; pero esta cifra podrá aumentarse siempre que el total de las primas liquidadas durante el año no exceda de 2.900.000 pesetas.

APARTADO II

De las primas á la navegación de 0,60, 0,80 y una peseta por tonelada y 1.000 millas navegadas.

Art. 34. Los buques nacionales de vapor que en las navegaciones de gran cabotaje y altura, definidas en el apartado anterior, realicen las expediciones anuales ó viajes redondos de tráfico directo internacional definido en el apartado 5.º de este capítulo y consignadas en el cuadro A, anexo á este Reglamento, con la periodicidad y velocidad que en el mismo se especifican y reúnan las condiciones que se expresan en el mismo apartado 5.º de este capítulo III, tendrán derecho, durante diez años, contados desde el 17 de Septiembre de 1909, á las siguientes primas de navegación:

Los buques que verifiquen las expediciones comprendidas en el grupo primero de dicho cuadro, 0,60 pesetas por tonelada de arqueado total y 1.000 millas navegadas; los del segundo grupo, 0,80 pesetas por igual tonelaje y millaje, y los del grupo tercero, una peseta por iguales conceptos.

Los tipos de primas fijados en el párrafo anterior, y correspondientes á cada grupo de expediciones del cuadro A, serán bonificadas en un 20 por 100 de su importe respectivo, cuando las líneas sean de nueva creación y en ellas se acredite haber realizado el servicio durante el año, con la velocidad media correspondiente al grupo inmediato superior, y en el tercer grupo con velocidad media anual superior á 14 millas.

El Gobierno podrá sustituir algunas de las expediciones anuales consignadas en el cuadro A, por otra ó otras de importe análogo y mayor conveniencia nacional, si durante dos años consecutivos no hubiere lugar al otorgamiento de las primas correspondientes.

Art. 35. Las primas que concede el artículo anterior á las líneas contenidas en el cuadro anexo A, no podrán exceder en el año de 2.000.000 de pesetas, distribuidas en esta proporción:

Primer grupo, 670.000 pesetas.

Segundo grupo, 380.000 pesetas.

Tercer grupo, 950.000 pesetas.

Art. 36. Los buques excluidos en las liquidaciones de las primas del artículo 34, tendrán opción á las primas del artículo 31 cuando reúnan las condiciones de carga y pasaje en tráfico directo que prescribe el artículo 37.

Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas, respecto á las cantidades totales de 2.900.000 pesetas asignadas á las del artículo 31, y 2.000.000 de pesetas consignadas para los del artículo 34, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de las dos liquidaciones anuales de ambas clases de primas no exceda de 4.900.000 pesetas.

Cuando el total de las primas exceda de esta cantidad, se procederá al prorrateo entre las toneladas de los buques que en igualdad de condiciones hayan acreditado derecho á dichas primas conforme previene el artículo 83 de este Reglamento.

Esta distribución podrá, sin embargo, alterarse en la forma marcada por la regla 4.ª del artículo 104 de este Reglamento.

APARTADO III

De las condiciones necesarias para el cobro de las primas de 0,40 y 0,50 pesetas y de su procedimiento.

Art. 37. Para disfrutar de las primas de 0,40 y 0,50 pesetas por tonelada y 1.000 millas de navegación, se requerirá reunir las condiciones siguientes:

1.ª Que el buque nacional esté comprendido en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes, á juicio del Gobierno;

2.ª Que sea española toda la dotación en las condiciones normales de navegación, salvo el caso de fuerza mayor, y que el naviero contribuya en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó sostenga por cuenta propia, ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas, á juicio del Gobierno;

3.ª Que el buque admita, en la medida y forma reglamentaria, según su clase, alumnos de los Institutos Náuticos Oficiales ó Escuelas Especiales de Industrias Marítimas, ó pilotos que estén en prácticas;

4.ª Que verifique el transporte gratuito de las valijas de Correos, entregadas y recogidas á bordo por funcionarios del Estado;

5.ª Que el promedio de la carga y pasaje transportado por el buque, en tráfico directo internacional, durante el año, no sea inferior al 50 por 100 de la carga máxima que en condiciones normales pueda transportar el buque reglamentariamente, según su clase y la de su carga y pasaje, durante los viajes realizados en dicho tráfico, y que el 30 por 100 de dicho promedio se alcance exclusivamente en el tráfico de exportación de productos españoles.

Todas estas condiciones se acreditarán en la forma que se previene á continuación en este Reglamento.

Art. 38. El naviero ó armador que solicite el derecho al cobro de las primas, deberá justificar que el buque á favor del cual causa la petición se halla inscripto y clasificado en la primera categoría de cualquiera de las Sociedades extranjeras siguientes: Lloyd Register, Bureau Veritas, British Corporation, ó del Registro Oficial Español, cuando exista, á cuyas instituciones se declara competentes y autorizadas para los servicios de clasificación, inspección y reconocimiento de buques españoles.

Todos los certificados expedidos por estas Sociedades harán fe en España, con tal que estén visados por el Cónsul español del puerto extranjero en que se expidan, ó por la Autoridad de Marina si están expedidos en puerto español.

Art. 39. Justificará asimismo el Naviero ó armador, mediante las hojas oportunas del Libro de Travesías, intervenidas por la Autoridad correspondiente del puerto en que el buque se despache, que toda la dotación de sus buques, con opción á primas, es española en las condiciones normales de su navegación y salvo los casos de fuerza mayor,

En estos casos, el Capitán del buque podrá embarcar, tanto en España como en el Extranjero, individuos no nacionales en la dotación, siempre que no pudiendo embarcar españoles, las Comandancias de Marina ó los Consulados, á quienes se haya dirigido en escrito fundamentado, tampoco los pusiera á disposición del Capitán, veinticuatro horas antes de la salida del buque, del respectivo puerto.

En este caso se validará el rol del buque para todo el viaje redondo que éste realice, si el suceso ocurre en España.

Si ocurre en el extranjero, en navegación de gran cabotaje, la validación durará cuatro meses, y si es de altura ocho meses.

El Capitán del buque, bajo su responsabilidad, podrá excusar el embarque de los tripulantes, que fueren, en los casos aludidos, propuestos por dichas Autoridades, cuando por la admisión pudiera peligrar la disciplina del buque, en cuyo caso las expresadas Autoridades no podrán obligar al Capitán á recibir á los individuos rechazados.

Art. 40. Justificará también el Naviero que contribuye con un 4 por 100 de las cantidades que hubiere cobrado del Gobierno de S. M. por primas á la navegación, al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal náutico, ó de las que creen ó sostengan los navieros ó las Asociaciones de éstos, por cuenta propia ó colectivamente, con otras entidades ó instituciones análogas, á juicio del Gobierno, á cuyo fin remitirá al Ministerio de Fomento, copia de los Estatutos Sociales y de la Junta encargada de administrar la Asociación ó institución.

Interin el Estado funde ó fomenta las instituciones citadas en el párrafo anterior, ó reconozca la existencia legal de las que creen ó sostengan los navieros ó sus asociaciones, por cuenta propia ó colectivamente, con otras entidades ó instituciones análogas, á juicio del Gobierno, las cantidades con que los navieros deben contribuir á su sostenimiento del 4 por 100 de las primas, serán depositadas por ellos en el Banco de España, á disposición del Ministro de Fomento, hasta que pueda dárseles el destino reglamentario.

Art. 41. En cuanto á la admisión de los alumnos de los institutos náuticos, el número que deberá admitir cada buque con derecho á primas, será:

Uno de cubierta ó máquina hasta 2.500 toneladas de registro bruto;

Dos, uno de cubierta y otro de máquina desde 2.500 hasta 4.000 toneladas, y

Tres, dos de cubierta y uno de máquina ó viceversa, desde 4.000 toneladas en adelante.

En la matrícula respectiva no se obligará á embarcar en cada buque superior á 2.500 toneladas, más que un alumno, mientras existan plazas vacantes en los de menos de este tonelaje, y tampoco más de dos en los superiores á 4.000, mientras no tengan cubiertos sus puestos los de 2.500 á 4.000 toneladas.

La justificación de estos embarques se hará también mediante las hojas correspondientes del Libro de Travesías, á teor de lo consignado en el artículo 39 para la dotación.

Art. 42. El naviero tendrá la facultad de elegir los alumnos para realizar los viajes de prácticas, pero serán preferidos para el embarque los de los Institutos ó Escuelas Oficiales de la zona de matrícula del buque respectivo, por el orden en

que fueron elegidos por el armador respectivo.

Art. 43. Si éste no hiciera uso de tal derecho, el Claustro de Profesores del Instituto ó de las Escuelas Oficiales de Industrias marítimas de la zona de la Matrícula del buque, de acuerdo con la Asociación de navieros, donde la hubiere, propondrá al armador una terna de alumnos, de la cual designará éste á aquéllos á quienes tenga obligación de embarcar, siempre con certificado de buena conducta y de reconocimiento facultativo favorable.

Art. 44. A las Compañías y Asociaciones navieras que tengan buques-escuelas de ampliación ó estudios marítimos ó de prácticas de navegación, se les computará el número de los alumnos de que conste anualmente la Escuela por el de los que le correspondiera embarcar en los buques de su respectiva flota, en la proporción determinada en el artículo 41.

Art. 45. Cuando el número de alumnos que soliciten embarcar sea menor de los que correspondan á los buques de la Matrícula que estén en puertos ó próximos á llegar, la designación de los alumnos embarcados se hará equitativamente, repartiéndolos la Autoridad de Marina entre todos los buques de la inscripción respectiva.

Art. 46. El trato que se dará á bordo á los alumnos será el de la clase á que han de pertenecer, y estarán sujetos á todos los trabajos que el Capitán ó sus delegados, entiendan que pueden servirles de prácticas.

Art. 47. Los alumnos tendrán la obligación de desembarcar definitivamente en cuanto cumplieren el tiempo de las prácticas, y en todo caso, y absolutamente, estarán sometidos á la Autoridad del Capitán y á las reglas de disciplina del buque.

Art. 48. Los gastos de embarque del alumno serán de su cuenta.

Los de repatriación correrán á cuenta del buque, con excepción de los casos en que el alumno fuera expulsado por faltas graves cometidas á bordo contra la autoridad del Capitán ó la disciplina del buque.

Art. 49. El Capitán podrá repatriar al alumno en el propio buque que éste practique, siempre que juzgue que la vuelta á puerto español se ha de realizar dentro de los seis meses siguientes al término de las prácticas.

Art. 50. Para verificar el transporte gratuito de las valijas de Correos, los funcionarios del Estado correspondientes entregarán en el buque la correspondencia bien acondicionada en sacos, fardos ó cajas precintadas; el buque la conducirá al punto de su destino; en éste, el Capitán la entregará á bordo al encargado de recogerla, y disfrutará mientras la tenga á bordo de las prerrogativas necesarias para el buen servicio del correo marítimo, que otorgarán reglamentariamente, y de común acuerdo, las Direcciones de Correos y de Navegación.

De este transporte gratuito estarán exentos los paquetes postales y los valores declarados.

Art. 51. La conducción de la correspondencia no será obstáculo para que el buque pueda tocar en los puertos en cualquier orden, hacerse á la mar sin práctico, y remolcar ó asistir á los barcos que se hallen en peligro.

Art. 52. Cualquiera que fuese la causa que al Capitán obligara á variar de ruta y proceder á distinto puerto del destino de la correspondencia, le eximirá de toda responsabilidad en la conducción de ésta,

siempre que en el primer puerto en que toque, haga entrega de ella al representante de la Autoridad española, ó á su Delegado.

Art. 53. Todas las causas que eximan de responsabilidad por la no entrega de la carga, con arreglo á las pólizas del fletamento en uso, eximen también de la entrega de la correspondencia, y, en su virtud, siempre que se justifique la existencia de tales causas, quedarán exentos de responsabilidad el Capitán y el buque.

Art. 54. Para el cumplimiento de la condición 5.ª del artículo 37 se ha de entender:

a). Por carga máxima, el tonelaje neto del buque multiplicado por 2,83.

b). Por carga transportada:

1.º Para las mercancías que en el manifiesto figuren en volumen, el número de metros cúbicos multiplicado por la característica de estiba, según se determina en el artículo 55. Este producto será el número de toneladas de flete.

2.º Para las mercancías que en el manifiesto figuren en peso:

I. Si su densidad mercantil es igual ó mayor que el coeficiente de peso del buque determinado en el artículo 56, se dividirá el peso de las mercancías en kilos por este coeficiente, y el coeficiente será el número de toneladas de flete.

II. Si su densidad mercantil es menor que el coeficiente de peso del buque determinado en el artículo 56, se dividirá el peso de las mercancías en kilos por su densidad mercantil, y el coeficiente será el número de toneladas de flete.

III. Para las mercancías que en el manifiesto no figuren en volumen y peso, sino sólo por el número de bultos, se computará una tonelada de flete por tantos bultos como compongan en la tabla de equivalencia de ella para dicha mercancía.

c). Se entenderá por densidad mercantil de una mercancía el peso de la cantidad de dicha mercancía que ocupe el espacio de un metro cúbico.

Esta densidad mercantil variará para una misma clase de mercancías, según vaya á granel ó en los envases comercialmente en uso para ella.

d). Se entenderá por equivalencia de tonelada de flete de las mercancías que no figuren en el manifiesto en volumen ni en peso, el número de bultos de las mismas que, reunidos, ocupen el espacio de un metro cúbico.

e). El Gobierno redactará y publicará, á la mayor brevedad posible, una tabla de densidades mercantiles y de equivalencias de toneladas de flete. Mientras esté no tenga lugar, se estimarán como tales los pesos de la tonelada de mar de la tabla anexa, y como equivalencias de toneladas de flete las que para ellas figuren en la misma tabla.

Tanto los pesos de la tonelada de mar, como las cifras de equivalencia de toneladas de flete de la tabla anexa, así como los de la tabla de densidades mercantiles y equivalencias de toneladas de flete que publique en su día el Gobierno, podrán ser objeto de justificada comprobación ó rectificación á instancia de parte.

Sobre ellos se invitará á informar á las Asociaciones de Navieros, Cámaras de comercio y otras entidades análogas.

f). Los pasajeros se computarán á razón de cuatro toneladas de flete cada uno, cualquiera que sea su clase.

g). Los animales vivos se computarán á razón de dos toneladas por cada cabeza de ganado mayor (como el vacuno) y de media tonelada por cada cabeza de ganado menor (como el lanar).

EJEMPLOS

Datos de un buque:
 Máxima carga útil, 3.000 toneladas.
 Registro neto, 2.000 toneladas (ó sean 5.660 m³ de tonelaje neto).
 Arqueo de sus bodegas, 5.894 m³.
 Característica de estiba, 1,15.
 Coeficiente de peso, 588.
 Cálculos de las toneladas flete, transportadas, en los siguientes casos:
Viaje A). En su manifiesto figuran:
 500 bultos cubicados en tierra, cuya suma de volumen son 653 m³.
 300 fardos de paja prensada, con un peso total de 225.000 kilos.
 400 balas de trapo prensado, 360.000 kilos.
 Mineral de hierro á granel, 1.000.000 de kilos.
 7.000 botellas vacías de á litro, á granel.
 100 pasajeros de tercera clase.
 10 ídem de segunda.
 5 ídem de primera.

CONVERSIÓN DE ESTE CARGAMENTO EN TONELADAS DE FLETE

	Toneladas Flete.
653 m ³ (carga en volumen) multiplicado por 1,15	750
225.000 kilos de paja prensada, divididos por 350, peso de las toneladas de mar de esta mercancía	642
360.000 kilos de trapos en balas dividido por 500	720
1.000.000 de kilos de mineral de hierro, cuyo peso por tonelada de mar es superior á los 588 kilos de coeficiente de peso de este buque $\frac{1.000.000}{588}$	1.700
7.000 botellas, á razón de 700 por tonelada de mar	10
115 pasajeros de distintas clases, á cuatro toneladas flete ..	460
Total de toneladas flete...	4.282

Tanto por ciento de carga transportada en este viaje $\frac{4.282}{5.660}$ por 100 = 75,6 por 100.

Viaje B). En su manifiesto figuran:
 2.000.000 de kilos de mineral de hierro.
 1.000.000 de kilos de paja prensada.
 20 pasajeros de segunda clase.

CONVERSIÓN DE ESTE CARGAMENTO EN TONELADAS DE FLETE.

	Toneladas Flete.
2.000.000 de kilos de mineral de hierro, divididos por el coeficiente de peso del buque (588) ..	3.400
1.000.000 de kilos de fardos de paja prensada, divididos por 350 (peso de las toneladas de mar de esta mercancía)	2.857
20 pasajeros, á cuatro toneladas flete	80
Total de toneladas flete.....	6.337

NOTA.—Como la carga máxima de este buque son 5.660 m³, á este viaje, según lo dispuesto en los artículos 54 y 67, no se le podrá abonar más que 5.660 toneladas flete, aunque del cálculo que acabamos de hacer aparezcan 6.337.

Art. 55. Para determinar la característica de estiba de un buque se distinguirán los siguientes casos:

1.º Buques que tengan en toda la extensión de sus bodegas el mismo número de entrepuentes.

En estos buques la característica de estiba será:

1,05 cuando tenga un entrepuente.

1,10 ídem ídem dos ídem.

1,15 ídem ídem tres ídem.

1,20 ídem ídem cuatro ídem.

2.º Buques que no tengan el mismo número de entrepuentes en todas sus bodegas.

Para obtener la característica de estiba en estos buques se procederá como sigue:

a). Se arquearán separadamente en metros cúbicos cada una de las bodegas de carga.

b). Se multiplicarán estos arqueos:

Por 1,05 los de las bodegas de un entrepuente.

Por 1,10 ídem ídem de dos ídem.

Por 1,15 ídem ídem de tres ídem.

Por 1,20 ídem ídem de cuatro ídem.

Por 1,00 ídem ídem de ningún ídem.

c). Se sumarán estas cantidades, y el resultado se dividirá por la suma de los arqueos de las bodegas de carga del buque.

El cociente será la característica de estiba del buque.

EJEMPLO

Si se tratara de un buque de 3.380 metros cúbicos de capacidad total de sus bodegas, con el detalle siguiente:

Bodegas.	Capacidad. — Metros cúbicos.	Entrepuestos.	Característica correspondiente.	Resultados.
1	680	Dos.....	1,10	748
2	340	Tres.....	1,15	1.541
3	1.100	Dos.....	1,10	1.210
4	260	Ninguno.	1,00	260
TOTAL				3.759

La característica de estiba de este buque será: $\frac{3.759}{3.380} = 1,1121$.

Art. 56. Para determinar el coeficiente de peso de un buque, se dividirá el peso muerto en kilogramos, que, como máximo de carga útil, puede transportar el mismo en su marca W por la capacidad en metros cúbicos de sus bodegas de carga.

EJEMPLO

Buque de 3.000 toneladas de carga útil, ó sea capaz de transportar como máximo 3.000 toneladas de peso muerto cuando se halle en su marca W, cuyo registro neto sean 2.000 toneladas y cuyas bodegas de carga arqueen 1.800 toneladas Moorson.

El coeficiente de peso de este buque será: $\frac{3.000.000}{1.800 \times 2,83} = 588$.

Art. 57. El naviero que desee disfrutar de las primas á la navegación, deberá solicitarlo por escrito del Ministerio de Fomento.

A la solicitud acompañará para cada buque una declaración, en la que conste:

1.º El nombre y domicilio del naviero ó armador;

2.º El nombre del buque y su matrícula;

3.º El del constructor del casco y de la máquina;

4.º La fecha de su construcción y abanderamiento;

5.º El tonelaje de arqueo bruto y neto en toneladas Moorson y reducción á metros cúbicos.

Los buques que tengan en cualquiera de sus bodegas algún entrepuente, indi-

carán además el volumen en metros cúbicos de cada una de sus bodegas, precisando cuáles son las que no tienen entrepuente, y el número de ellos en las que los tienen.

Con estos datos se determinará la característica de estiba del buque, según previene el artículo 55;

6.º El nombre de la Sociedad en que esté clasificado y clasificación que tuviere concedida;

7.º Porte total en kilogramos para las distintas marcas S. W. y W. N. A. conforme á la escala de desplazamiento del buque;

8.º Número de pasajeros de primera y segunda cámara y entrepuente que, según su clase, esté dispuesto á alojar.

9.º Número y clase de alumnos de prácticas que le corresponda embarcar según su tonelaje;

10. Peso de carbón que puedan contener sus carboneras fijas;

11. El peso muerto en kilogramos que como máximo de carga útil puede transportar el buque en su marca W, ó sea la diferencia entre el porte total señalado en el número 7.º para esta misma marca y el peso del carbón expresado en el número 10;

12. El coeficiente del peso del buque, según se determina en el artículo anterior.

Esta declaración irá visada por el Capitán del puerto del domicilio del armador, en cuyas oficinas se reservará copia.

Art. 58. La presentación de la solicitud y declaración expresadas en el artículo anterior, serán suficientes para que el buque á que dichos documentos se contraen, sea inscripto en el registro especial de buques que aspiran á las primas de navegación, que deberá llevarse en el Ministerio de Fomento. Sin perjuicio de dicha inscripción en el Registro, se hará además la correspondiente inscripción en otro Registro que deberán llevar las Direcciones locales de Navegación á los buques de la ó las matrículas de su jurisdicción.

Art. 59. Para la justificación completa de las primas, el armador ó naviero se proveerá de un Libro de Travesías como el modelo A que se acompaña.

En la primera hoja de este Libro Registro, que ha de ir siempre á bordo, se copiará la antedicha declaración, legalizada por el Comandante de Marina.

También se proveerá el armador, con el mismo fin, de los suficientes ejemplares de los estados modelos B, C y D que van anejos á este Reglamento.

Art. 60. En el Libro de Travesías, cuyas páginas serán triplicadas, la primera de cada una de ellas, de papel transparente, constituirá la parte matriz, y las otras, de papel corriente, estarán punteadas en su borde interno para poderlas desglosar fácilmente; bastará intercalar entre ellas papel comunicativo y escribir en la superior con un puntero seco para obtener los tres ejemplares idénticos.

En todos los puertos, los Capitanes, al hacer el despacho de sus buques, presentarán á la Autoridad correspondiente (Director local de Navegación en España y el Cónsul en el extranjero) el Libro de Travesías después de llenadas sus indicaciones, á fin de que sea visado por aquella Autoridad, añadiendo, si hubiere lugar, las observaciones que procedan.

Art. 61. En todos los puertos donde un buque nacional realice operaciones mercantiles, que puedan dar lugar al cobro de primas á la navegación, el Capitán, Agente ó Consignatario del buque, presentará para su visado, en la Aduana si

es en España, y en el Consulado correspondiente, si en el extranjero, el ó los justificantes de las mercancías embarcadas ó desembarcadas. Estos pueden ser los conocimientos, manifiestos, sobordos, ó una relación conforme al modelo (*A bis*) en él ó en los que, la carga esté expresada en unidades métricas. También podrá hacerse la justificación de la carga, por medio del duplicado de las facturas de Aduanas, tal como ellas se diligencian actualmente.

Art. 62. Las hojas del Libro de Travesías y el justificante de la carga embarcada y desembarcada en los diversos puertos, debidamente visados, constituyen los documentos necesarios y suficientes para la confección de los estados *B, C y D*.

Estos estados *B, C y D*, antes de ser este último enviado al Ministerio de Fomento, serán visados por el Director local de Navegación de la matrícula del buque, quien sólo podrá exigir del armador los justificantes mencionados en el párrafo anterior, para la comprobación de los datos y resultado de ellos.

Cuando el total cargamento transportado en un medio viaje de ida ó retorno, haya sido embarcado en un sólo puerto y desembarcado en otro único, á los efectos de la justificación de la carga, bastará con la presentación de los justificantes del puerto de embarque ó desembarque solamente.

Art. 63. Cuando para el visado del Libro de Travesías y el justificante de la carga en el extranjero no exista Consulado español en el puerto, lo hará la Autoridad local ó el Agente del buque y un comerciante.

Art. 64. Las anotaciones, sellos y firmas que las Autoridades competentes en cada caso, pongan en los justificantes expresados en este Reglamento, constituirán un servicio gratuito.

APARTADO IV

De las liquidaciones de las primas de 0,40 y 0,50 pesetas, y de su procedimiento.

Art. 65. La liquidación de las primas la realizará la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, por periodos anuales que, á partir del 17 de Septiembre de 1909, terminarán el 17 de Septiembre de cada año, con arreglo al procedimiento que preceptúa este Reglamento.

Art. 66. La liquidación general dará comienzo el día 1.º de Noviembre de cada año; se fundará en los datos que para esa fecha deben figurar en el Ministerio de Fomento, y deberá quedar terminada el día 15 del siguiente mes de Diciembre.

Art. 67. La forma de liquidar será la siguiente:

Una vez obtenidas las toneladas flete embarcadas ó desembarcadas en cada puerto, en el estado modelo *B*, conforme á las instrucciones que al mismo acompañan, se procederá á la confección del estado modelo *C*. Para ello se llenarán las columnas correspondientes con los datos del estado modelo *B*, y la de las millas recorridas con los datos de la tabla oficial de distancias.

En ninguna travesía podrá ser la carga transportada, mayor que la carga máxima asignada al buque.

Se procederá luego á fijar la carga media transportada en toneladas flete, en exportación ó importación separadamente, conforme á las instrucciones que al cuadro *C* se acompañan.

Para hacer el resumen de viajes se trasladarán al estado modelo *D* los datos

precedentes del *C*, ó sea la carga media de las toneladas fletes transportadas, clasificadas en exportación ó importación y las distancias recorridas en gran cabotaje y altura en las idas y vueltas de cada viaje.

Se operará sobre este cuadro, de conformidad con las instrucciones particulares que le acompañan.

En este cuadro *D* se compulsará:

1.º Si el promedio de la carga transportada llega al 50 por 100 de la carga máxima en los mismos viajes;

2.º Si el 30 por 100 del dicho 50 por 100 se alcanza exclusivamente en exportación nacional.

Si estas condiciones se cumplen, el buque será apto en principio para cobrar las cantidades á que asciendan las primas por el total de las millas navegadas en el tráfico directo internacional.

Si no se cumplen, se procederá á realizar las compensaciones á que hubiere lugar.

Art. 68. El número de millas recorridas en tráfico directo internacional se valorará por cada viaje redondo del buque para el cálculo anual de las primas, según la distancia comprendida entre el primer puerto de arranque de España y el último de llegada al extranjero, y viceversa, medida sobre la distancia marítima directa entre todos los puertos recorridos durante el viaje redondo, verificando tráfico directo internacional, computándose como tal el retorno á España en lastre.

Art. 69. La distancia marítima directa entre puertos se valorará por la Tabla oficial. Mientras ésta no se publique, podrán usarse las españolas confeccionadas por los Sres. Agacino ó Terry, y las inglesas de Mr. Bailey, y, en defecto de éstas, los datos que suministre la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

Art. 70. Se entenderá por viaje redondo el que efectúe el buque desde uno ó varios puertos españoles hasta su retorno á uno ó varios, también españoles, después de haber tocado en alguno ó algunos del extranjero, en el ó en los que haya hecho operaciones mercantiles.

En cada viaje redondo debe distinguirse dos partes: la ida ó exportación y el retorno ó importación, pudiendo cualquiera de ellas, distinta ó independientemente, ser de gran cabotaje ó de altura.

Cualquiera de estas partes pueden componerse de una ó de varias travesías.

Art. 71. Se entenderá por travesía la navegación que hace un buque para trasladarse de un puerto á otro directamente, ó tocando en otros en que no efectúe operaciones mercantiles.

Art. 72. La distancia recorrida en un viaje redondo será:

a). Para el buque que va y vuelve con carga, la suma de las distancias mínimas de todas las travesías de tráfico directo;

b). Para el buque que va con carga y á su llegada á puerto español venga en lastre, la suma de todas las distancias directas de todas las travesías de ida ó exportación, añadida á la distancia marítima directa desde el último puerto en que hizo operación de tráfico directo internacional, hasta el primer español al que llegue en lastre, aunque entre aquel último puerto extranjero y el primer español de llegada, haya hecho otras cualesquiera travesías con ó sin carga.

c). Al buque que sale de puerto español en lastre y vuelve cargado, se le computará como distancia recorrida la correspondiente al viaje de retorno, como en el caso *A*.

EJEMPLO

(Caso *A*.) Viaje redondo de Bilbao á Rotterdam, con mineral; de Rotterdam á New-Castle en lastre, y de New-Castle á Bilbao, con carbón.

En este viaje la distancia á medir, para el pago de las primas, será directa entre Bilbao á Rotterdam y New-Castle á Bilbao.

(Caso *B*.) I. Viaje redondo de Bilbao á Cardiff, con mineral, y de Cardiff á Bilbao en lastre.

Se medirá la distancia directa entre Bilbao y Cardiff y Cardiff y Bilbao.

II. Viaje redondo de Bilbao á New-Castle, con mineral; New-Castle á Burdeos, con carbón; Burdeos á Bilbao, en lastre.

Se medirá la distancia entre Bilbao á New-Castle y la de New-Castle á Bilbao.

(Caso *C*.) Bilbao á Cardiff, en lastre, y de Cardiff á Bilbao con carbón.

Se medirá la distancia directa entre Cardiff y Bilbao.

Art. 73. En la liquidación de las primas, se admitirán compensaciones entre los excesos ó defectos de la carga transportada en exportación ó importación, y de las millas navegadas durante el año, recíprocamente.

Art. 74. Las compensaciones á que se refiere el artículo anterior, se computarán del modo siguiente:

1.º Cuando el buque haya transportado un promedio de carga tal que la relación de ésta con la carga máxima sea superior al 50 por 100 exigido en el artículo 37 de este Reglamento, y el recorrido total en millas, incluso los retornos en lastre realizados por el mismo buque, fuese inferior á los máximos de 20.000, 25.000 y 30.000, señalados en el artículo 33 para las distintas clases de navegaciones, se le computará un aumento en el recorrido total á razón de 1.000 millas por cada cinco unidades de exceso sobre aquel 50 por 100 reglamentario, adjudicándose proporcionalmente á las millas recorridas en cada clase de navegación;

2.º Cuando el buque haya efectuado un recorrido superior á los límites máximos de 20.000, 25.000 y 30.000 millas en la navegación respectiva, y el tanto por ciento del promedio de la carga total transportada no llegue á 50 por 100 del promedio de la carga máxima, se le computará un aumento en la cifra que represente este tanto por ciento defectuoso, á razón de una unidad por cada 5.000 millas completas del exceso recorrido sobre los máximos establecidos en la Ley.

Estas compensaciones quedarán consignadas en el estado letra *D*, en el que también consta el número de prelación que luego se define.

Art. 75. La cuantía de la prima, se obtendrá multiplicando el número representativo de las toneladas brutas por el número de millas útiles recorridas, dividido por mil, y multiplicando el cociente así obtenido por la prima correspondiente á la clase de navegación efectuada, que en el caso de que toda ella haya sido de gran cabotaje ó de altura, será de 0,50 y de 0,40 pesetas, respectivamente.

En los casos de navegación mixta, durante el año objeto de la liquidación, se obtendrá por separado la prima correspondiente á cada una de las dos navegaciones, y se sumarán las cantidades resultantes, cuya suma constituirá la prima devengada por el buque.

Art. 76. La liquidación de las primas se verificará en proporción adecuada á la carga transportada y á las millas navegadas durante el año.

En igualdad de dichas condiciones, tendrá preferencia para el cobro de las primas, el buque de construcción nacional.

Art. 77. Para los efectos del artículo anterior, se obtendrá para cada buque, en su cuadro resumen de viajes (estado D), el número representativo de las mayor prima devengada.

Este número, que será el de orden ó prelación del cuadro modelo E, se obtendrá multiplicando el que represente el porcentaje total efectuado, según el mismo cuadro, por la suma de las millas recorridas que también en él constan.

Art. 78. Los estados modelos B y C, que se extenderán por duplicado, y el D por triplicado, por los armadores, se presentarán para su aprobación y visado en la Dirección Local de Navegación de la matrícula del buque de que se trate.

De estos estados, una vez cumplida esta formalidad, un ejemplar de cada uno se reservará en la Dirección Local de Navegación; los restantes serán retirados por el armador, quien enviará uno del modelo D al Ministerio de Fomento.

Art. 79. Los navieros que, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada, dejasen de remitir antes de 1.º de Noviembre de cada año, al Ministerio de Fomento, el estado modelo D de alguno ó algunos de sus buques, ó en los enviados hubieren dejado de anotar algún viaje redondo de los rendidos antes del 17 de Septiembre anterior, perderán el derecho á cobrar las primas devengadas hasta esta misma fecha por el ó los buques cuyo estado modelo D no hubiesen remitido, y así también las correspondientes á los viajes no anotados.

Art. 80. Con los datos del estado D que se remitirán por los navieros ó sus Asociaciones al Ministerio de Fomento, se confeccionará por éste el cuadro del modelo E, en cuya segunda columna se inscribirán, de mayor á menor, los números representativos de la prelación citados en el artículo 77; en la tercera, nombre del buque correspondiente al número de la segunda columna; y en las sucesivas el del armador, el tonelaje bruto, las distancias recorridas clasificadas y la cantidad devengada, dejando además una casilla para observaciones y otra final para anotar las cantidades á cobrar por cada buque.

Se entenderá que en virtud de la preferencia que señala el artículo 77 para el buque de construcción nacional, éste debe ocupar en el orden de inscripción de buques, en la columna correspondiente, un lugar anterior al de todos los de construcción extranjera que tengan el mismo número de prelación.

En el caso de igualdad de número de prelación entre dos ó más buques de construcción nacional, ó dos ó más de construcción extranjera, tendrá la preferencia en el número de orden el buque más antiguo.

La antigüedad vendrá definida en los de construcción nacional por la fecha en que fueron ó sean declarados aptos por el Ministerio de Marina para el servicio á que se dedican, y en los de construcción extranjera por la fecha del pago de los derechos de abanderamiento.

Art. 81. Con los datos á la vista del cuadro E, confeccionado según lo dispuesto en el artículo anterior, se procederá á calcular la cuantía total de las sumas devengadas por cada buque en concepto de primas, sumas que anotarán en la columna correspondiente:

a). Si la suma de todas estas cantidades fuera inferior á 2.900.000 pesetas, todos los buques cobrarán íntegramente la

cuantía de las sumas devengadas por cada uno de ellos.

b). Si aquella excediera de 2.900.000 pesetas, será necesario tener en cuenta si la suma del tonelaje bruto del total de los buques con derecho á primas, en principio es menor ó igual al límite de 350.000 toneladas brutas, establecido en el artículo 33 de este Reglamento, ó pasa de este límite:

1.º Si el tal tonelaje bruto es menor ó igual á 350.000 toneladas, se prorratearán los 2.900.000 pesetas entre todos los buques, en proporción á los números que representan las cantidades devengadas en pesetas para cada uno.

2.º Si dicho tonelaje es mayor, al repartido número de toneladas de arqueo bruto primables, se tomarán de la lista hecha conforme al artículo 80, por el mismo orden que en ella ocupen, el máximo número posible de buques, mientras la suma de sus tonelajes brutos no sea superior á 350.000 toneladas; eliminándose los restantes.

Art. 82. Después de realizado lo que antecede, pudiera resultar que la suma total de pesetas devengadas de todos los buques fuese:

a). Inferior ó igual al límite de pesetas 2.900.000 consignado en la Ley; ó

b). Superior á este límite.

Si sucediera lo primeramente supuesto, todos los buques cobrarán su prima íntegra, y el remanente, si lo hubiera, se repartirá á prorrata, hecha de igual manera á la descrita en el caso 1.º del párrafo b) del artículo 81, sobre todos los buques que se hubieran eliminado anteriormente; más si ocurriera lo supuesto en el segundo lugar, la cantidad de 2.900.000 pesetas se prorrateará entre los buques no eliminados, en la misma forma repetida.

Art. 83. Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas respecto á la cantidad total de 2.900.000 pesetas, asignadas á las primas de 0,40 y 0,50 pesetas, y 2.000.000 de pesetas asignadas á las de 0,60 y 0,80 y una peseta, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de la liquidación anual de ambas clases de prima no exceda de 4.900.000 pesetas, según expresa el artículo 36.

Estas compensaciones recíprocas no tendrán lugar sino después de que cada clase de primas haya cubierto las necesidades de su propia navegación; es decir, se harán con los sobrantes que en las asignaciones respectivas pudiera haber.

Los buques con opción á las primas de 0,40 y 0,50 pesetas tendrán derecho á prorrata en la distribución de los sobrantes que pudiera haber en la liquidación final de la cantidad de 2.000.000 de pesetas asignadas á las primas de 0,60, 0,80 y una peseta, según se consigna en el artículo 36.

En este último caso se entenderá que cuanto se ha dicho, refiriéndose al límite de 2.900.000 pesetas, se refiere á la suma de éstas con el sobrante de la asignación de 2.000.000 de pesetas, efectuándose las liquidaciones en la misma forma descrita.

Art. 84. En los viajes interrumpidos por averías se contarán por buenas todas las travesías anteriores, y las en que sufran la avería por la distancia hasta el punto en que tenga lugar.

En los interrumpidos por naufragio, todas las travesías anteriores y la mitad de las en curso, si no puede fijarse el lugar del naufragio, y hasta ese punto si ha y medios racionales de fijarlo.

Art. 85. Practicada la liquidación de

las primas que á cada buque correspondan, la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio la comunicará al armador respectivo, ó á la Asociación de Navieros correspondiente, remitiéndole con copia del cuadro E, que resume la liquidación general, copia de los estados D, de cada buque.

Art. 86. Contra esa liquidación podrá el armador recurrir en alzada ante el Ministerio de Fomento, en el plazo de diez días, quien, en otro de treinta, dictará resolución, confirmando ó no la liquidación.

Art. 87. La resolución del Ministerio agotará la vía gubernativa, y contra aquella no procederá otro recurso que el contencioso-administrativo.

Art. 88. La Real orden aprobando la liquidación será ejecutoria, no pudiendo, por tanto, suspenderse la entrega á cada partícipe, de lo que le corresponda, según la liquidación aprobada.

Art. 89. Si por virtud de sentencia del recurso contencioso-administrativo que se entable, dicha liquidación, pudiera modificarse, el Estado abonará al interesado la cantidad correspondiente, con cargo á las primas de la liquidación inmediata del año siguiente.

APARTADO V

De las condiciones necesarias para el cobro de las primas de 0,60, 0,80 y una peseta y de su justificación.

Art. 90. Para disfrutar de las primas de 0,60, 0,80 y una peseta, correspondientes á los servicios del cuadro 4, anexo á la Ley y á este Reglamento, se requerirá reunir las condiciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª consignadas en el artículo 37 de este Reglamento, justificadas en la forma consignada en el apartado III de este capítulo, y además una de las dos siguientes:

a). En las líneas de navegación que cuenten más de dos años de existencia, que el promedio durante el año de la carga y el pasaje embarcados en puertos españoles, y que el buque haya sacado de España para tráfico directo internacional, no sea inferior al 40 por 100 del máximo, que en condiciones normales pueda transportar reglamentariamente, según su clase y la de su carga y pasaje en dicho tráfico, y que el promedio durante el año de carga y pasaje que á España haya traído y en puerto español haya desembarcado, también en tráfico directo internacional, no sea inferior al 33 por 100 de dicho máximo;

b). En las líneas de nueva creación ó que cuenten menos de dos años de existencia, que aquel promedio no sea inferior en la exportación al 33 por 100, y en la importación al 25 por 100.

Art. 91. Los buques y navieros que aspiren á las primas correspondientes á los servicios del cuadro 4, deberán acompañar para cada buque y línea, en la solicitud que al efecto presenten al Ministerio de Fomento, una declaración en la que consten los extremos fijados en el artículo 57 de este Reglamento, excepto la característica de estiba, y además los datos siguientes:

a). Velocidad del buque en prueba anual á media carga, ó

b). Promedio de marcha realizada por dicho buque, en los viajes que haya verificado durante el año.

c). Fecha en que el naviero ó armador inauguró sus servicios en cada línea de navegación.

Art. 92. La velocidad media anual se probará por medio de certificado, que expedirán los Directores locales de Nave-

gación, á tenor de lo que arrojen los cuadernos de bitácora.

Art. 93. Para acreditar la marcha en prueba á media carga, los armadores solicitarán anualmente de los Directores locales de Navegación, la inspección de las pruebas correspondientes, y éstos nombrarán una Comisión competente para que ante ella, durante dos horas, se hagan las pruebas, expidiendo luego certificados en los que consten los resultados de aquéllas.

Art. 94. Para justificar las rutas de los buques en las líneas comprendidas en los tres grupos del cuadro A, bastará con presentar certificados expedidos por los Directores locales de Navegación, en los que consten transcritos los movimientos que hizo el buque en cada viaje redondo, según el rol y cuaderno de bitácora.

Art. 95. Los certificados á que se refiere el artículo anterior, servirán de base para acreditar las millas navegadas y la velocidad media anual, á cuyos efectos se anotarán en los mismos las millas que correspondan al viaje de ida, separadamente de las del viaje de regreso, á tenor de las que figuren en la Tabla oficial de distancias y con arreglo al artículo 102 de este Reglamento.

Art. 96. Cuando en los certificados resulte que el buque ha realizado durante el año el servicio con la velocidad correspondiente al grupo inmediato superior del cuadro A, y en el tercer grupo con velocidad media anual superior á 14 millas, servirá de base al naviero ó armador para solicitar del Ministerio de Fomento la bonificación del 20 por 100 de la prima fijada en el artículo 34 de este Reglamento.

Art. 97. Para justificar el cumplimiento de las condiciones contenidas en los apartados a y b del artículo 90, se recurrirá á lo que resulte de los resúmenes de la totalidad de carga y pasaje que en cada puerto español librarán las Aduanas á petición del consignatario ó del armador, tanto para los cargamentos de salida como para los de entrada de mercancías exportadas ó importadas.

Art. 98. Estos resúmenes se librarán por certificados de la totalidad del peso ó volumen de la carga y del número de pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase embarcados ó desembarcados, tomándose para las salidas del conjunto de las carpetas del Registro y para las entradas de la liquidación del manifiesto y de las relaciones de pasaje.

Art. 99. Para la justificación del cumplimiento de las condiciones expresadas se ha de entender además:

A). Por carga máxima, el tonelaje neto del buque multiplicado por 2,83;

B). Por carga transportada:

1.º Para las mercancías que en el manifiesto figuren en volumen, el número de metros cúbicos de su cubicación en tierra, multiplicados por la constante 1,33;

2.º Para las mercancías que en el manifiesto figuren en peso:

I. Si su densidad mercantil es igual ó mayor que el coeficiente del peso del buque definido en el artículo 56, se dividirá el peso de las mercancías en kilogramos por este coeficiente, y el cociente será el número de toneladas de flete.

II. Si su densidad mercantil es menor que el coeficiente de peso del buque definido en el artículo 56, se dividirá el peso de las mercancías en kilogramos por su densidad mercantil, y el cociente será el número de toneladas de flete.

3.º Para las mercancías que en el manifiesto no figuren ni en volumen ni peso, sino sólo por el número de bultos, se computará una tonelada de flete por

tantos bultos como compongan la equivalencia de ella para dicha mercancía.

Se entenderá por densidad mercantil y por equivalencia de tonelada de flete, lo definido en el artículo 54 de este Reglamento.

4.º Para el pasaje se computarán cuatro toneladas flete por pasajero de tercera clase, y tantas toneladas flete por pasajero de cámara (primera ó segunda clase), como metros cúbicos les correspondan al dividir el espacio total dedicado á las cámaras por el número máximo de dichos pasajeros que puede llevar el buque.

El espacio total de cámara será la diferencia entre los metros cúbicos de tonelaje neto del buque y el arqueó en metros cúbicos de sus bodegas.

5.º Los animales vivos se computarán á razón de dos toneladas por cada cabeza de ganado mayor (como el vacuno), y de media tonelada por cada cabeza de ganado menor (como el lanar).

EJEMPLOS

Datos del buque.

Tonelaje bruto, 7.945 toneladas Moorsen.

Idem neto, 4.114; — 11.642 metros cúbicos.

Peso muerto, 5.860 toneladas.

Capacidad de carboneras fijas, 1.760.

Porte total, 4.100.

Arqueo de sus bodegas, 5.671 metros cúbicos.

Coficiente de peso, 722 kilogramos.

Número máximo de pasajeros de primera y segunda clase que puede transportar, 292.

Capacidad destinada á cámaras de primera y segunda clase, 11.642, menos 7.671, igual 5.971 metros cúbicos.

Metros cúbicos por pasajero de primera y segunda clase, 20,44.

CÁLCULO DE LAS TONELADAS FLETE TRANSPORTADAS EN LOS SIGUIENTES CASOS

Viaje A.—En su manifiesto figuran:

500 bultos cubicados en tierra, cuya suma de volumen son 653 m³.

300 fardos de paja prensada, con un peso total de 225.000 kilogramos.

400 balas de trapo prensado, 360.000 kilogramos.

Mineral de hierro á granel, 1.000.000 de kilogramos.

7.000 botellas vacías de á litro á granel.

100 pasajeros de tercera clase.

10 ídem de segunda íd.

5 ídem de primera íd.

CONVERSIÓN DE ESTE CARGA-MENTO

	Toneladas flete
653 ³ (Carga en volumen multiplicado por 1,33).....	868,00
225.000 kilos de paja prensada, dividido por 350 (peso de la tonelada de mar de esta mercancía).....	642,00
360.000 kilos de trapo en balas, divididos por 500.....	720,00
1.000.000 de kilos de mineral de hierro, cuyo peso por tonelada de mar es superior á los 722 kilos de coeficiente de peso $\frac{1.000.000}{722}$	1.385,00
7.000 botellas, á razón de 100 por tonelada de mar.....	10,00
100 pasajeros de tercera clase, á cuatro toneladas flete.....	400,00
10 ídem de segunda ídem, á 20,44 ídem, íd.....	204,40
Cinco ídem de primera ídem, á 20,44 ídem, íd.....	102,60
Total de toneladas flete.....	4.332,00

Tanto por ciento de carga transportada en este viaje:

$$\frac{4.332}{11.642} \times 100 = 37,21 \text{ por } 100.$$

Viaje B.—En su manifiesto figuran:
2.000.000 de kilos de mineral de hierro.
1.000.000 de ídem de fardos de paja prensada.

100 pasajeros de primera clase.

90 ídem de segunda ídem.

CONVERSIÓN DE ESTE CARGA-MENTO

	Toneladas flete
2.000.000 de kilos de mineral de hierro divididos por 722 (coeficiente peso del buque).....	2.770,00
1.000.000 de kilos en fardos de paja prensada, divididos por 350 (peso de la tonelada de mar de esta mercancía).....	2.857,00
100 pasajeros de primera clase, á 20,44 toneladas flete.....	2.044,00
90 ídem de segunda ídem, á 20,44 ídem, íd.....	1.839,60
Total de toneladas flete.....	9.510,60

Tanto por ciento de carga transportada en este viaje:

$$\frac{9.510,60}{11.642,00} = 81,64 \text{ por } 100.$$

Art. 100. Para justificar la carga y el pasaje conducidos en cada viaje de exportación, los navieros ó armadores presentarán en las Direcciones locales de Navegación de los puertos de su matrícula ó de arranque de cada viaje:

1.º El resumen de carpetas de exportación, expedido por la Aduana de cada puerto, que bastará para acreditar el peso ó volumen de las mercancías exportadas;

2.º Si es preciso justificar la cubicación de dicha carga, una copia literal de los sobordos, visada por la Aduana, detallando el cuerpo de cada conocimiento, consignándolo todo menos el flete, las marcas y los nombres del embarcador y el consignatario. En las sumas totales de bultos, pesos y cubicación, deberán coincidir las dos primeras sumas con las de las carpetas;

3.º Un certificado, expedido por la Aduana del último puerto español en que haga operaciones, en el que conste el número total de pasajeros de primera, segunda y tercera clase, embarcados en España, que conduzca el buque;

4.º Una relación resumen de los sobordos de carga y nota de pasaje, éste reducido á carga, que dará por resultado el total de metros cúbicos ó toneladas de peso, que representará la carga y pasaje conducido en aquel viaje.

Art. 101. Para justificar la carga y pasaje conducidos en cada viaje de importación ó de retorno, los navieros ó armadores presentarán á las Direcciones Locales de Navegación del puerto de su matrícula ó de retorno en cada viaje:

1.º Una copia ó resumen certificado por la Aduana de cada puerto en que haya el buque verificado operaciones de descarga, en cuyo documento deberá constar el resultado de la liquidación de las mismas, con su peso ó volumen;

2.º Si es preciso justificar la cubicación de dicha carga, una copia literal de los sobordos, visada por la Aduana, detallando el cuerpo de cada conocimiento y consignándolo todo menos el flete, las marcas y los nombres del embarcador y consignatario. En ella figurará también la cubicación correspondiente, pudiendo verificarse ésta en tierra, en los puertos de descarga sobre las partidas que no hubiesen sido cubicadas al embarcar,

con la facultad de comprobar siempre la Aduana unas y otras, y debiendo coincidir el peso con el del manifiesto;

3.º Un certificado expedido por la Aduana del primer puerto español á que arribe el buque, en el que conste el número total de pasajeros de primera, segunda y tercera clase, que conduce el vapor con destino á puertos españoles;

4.º Una relación resumen de los sobornos de carga y nota de pasaje, que representará la carga y el pasaje conducidos en aquel viaje.

Art. 102. La distancia recorrida en cada viaje redondo, será:

A). Para el buque que va y vuelve con carga, la suma de las distancias mínimas de todas las travesías en tráfico directo;

B). Para el buque que va con carga, y á su llegada á puerto español venga en lastre, la suma de todas las distancias directas de todas las travesías de ida ó exportación, añadida á la distancia marítima directa desde el último puerto en que hizo operaciones de tráfico directo

internacional, hasta el primer español al que llague en lastre.

Art. 103. Los navieros tendrán los conocimientos de embarque en su archivo durante dos años, á disposición del Gobierno, por si éste los reclama para la comprobación de la cubicación de la carga embarcada.

APARTADO VI

De las liquidaciones de las primas de 0,60, 0,80 y una peseta y de su procedimiento.

Art. 104. La liquidación anual de las primas á la navegación de 0,60, 0,80 y una peseta, correspondientes á los servicios del cuadro A, anexo á la Ley y á este Reglamento, se verificará por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, con sujeción á las reglas siguientes:

1.º Cuando en cada línea de cada grupo se hayan cumplido ó superado las condiciones de número de expediciones, velocidad, tráfico y otras que este Reglamento exige, se adjudicarán al naviero las cantidades totales siguientes:

	PRIMAS	TOTALES
En el grupo 1.º á 0,60 pesetas por tonelada y 1.000 millas.—Para vapores de 4.000 toneladas como máximo.—Norte España, Brasil, Plata (doce expediciones anuales).	333.000	
Mediterráneo ídem, íd. (doce expediciones anuales).	337.000	670.000
En el grupo 1.º á 0,80 pesetas por tonelada y 1.000 millas.—Para vapores de 2.500 toneladas como máximo.—Sur de España, Adriático (doce expediciones anuales).	61.000	
20 por 100 de aumento por ser línea de nueva creación.	12.000	73.000
Sur de España, Mar Negro (doce expediciones anuales).	131.000	
20 por 100 de aumento por ser línea de nueva creación.	26.000	157.000
Para vapores de 3.000 toneladas como máximo.—Dos puertos Sur de España á dos de Argelia (52 á 104 expediciones anuales).	»	150.000
En el grupo 3.º, á una peseta por tonelada y 1.000 millas.—Para vapores de 7.500 toneladas como máximo.—Norte España, New-York, Habana (doce expediciones anuales).	791.000	
20 por 100 de aumento por ser línea de nueva creación.	159.000	950.000
		2.000.000

2.º Cuando en cada línea de cada grupo los buques de dos ó más navieros hayan realizado el mismo número de expediciones, cumpliendo igualmente las condiciones expresadas en la regla 1.ª con igual número de buques de igual tonelaje, transportando la misma cantidad de carga, será preferido para el cobro de la prima, en primer lugar, el buque de construcción nacional, y después, el del naviero ó armador más antiguo en la línea de navegación;

3.º Cuando los buques de un solo naviero hayan cumplido en una línea del cuadro A, las condiciones que para la misma exige la Ley y los de otro las hubieran superado, los totales de las primas correspondientes á cada línea ó servicio se adjudicarán exclusivamente al naviero cuyo servicio hubiera superado á las condiciones exigidas.

Si fuesen varios los navieros que hubiesen desempeñado alguna de las líneas del cuadro A, superando una ó más de las condiciones que para la misma exige la Ley, las primas destinadas á esa línea se adjudicarán exclusivamente al naviero ó armador que probase, por medio de una liquidación del conjunto de las condiciones en que haya realizado la línea, que aquella superaba á las análogas de sus competidores en el mismo servicio.

Si las liquidaciones de conjunto fuesen

iguales en dos ó más navieros ó armadores, será preferido, en primer lugar, el buque de construcción nacional, y después el del naviero ó armador más antiguo en la línea de navegación.

Las liquidaciones de conjunto de las condiciones en que se haya realizado cada línea deberán computar en una sola cifra los datos siguientes:

1.º Número de toneladas de flete del tráfico realizado en importación y exportación;

2.º Exceso en la velocidad media anual realizada por el conjunto de los vapores, con relación á la exigida para la línea de que se trata en el cuadro A;

3.º Exceso de millaje recorrido, por haber efectuado mayor número de expediciones que las consignadas en el cuadro A.

Este dato queda de hecho computado, una vez consignadas las toneladas de peso transportado, puesto que su mayor número depende del de las expediciones realizadas.

La cifra de liquidaciones de conjunto se obtendrá haciendo primero las sumas de las siguientes partidas:

A). Número de toneladas de flete transportadas en tráfico directo de importación;

B). Número de toneladas de flete transportadas en tráfico directo de ex-

portación, multiplicadas por dos para el efecto de este cómputo general de aprecio de condiciones.

La suma A + B se bonificará con un 1 por 100 por cada décimo de milla de mayor promedio de velocidad media anual, realizada en la línea sobre la marcada en el cuadro A para la misma.

La mayor cifra de las así contenidas dará el derecho exclusivo al naviero ó armador para cobrar las primas afectas á las líneas de que se trata.

Si á pesar de cobrar el naviero toda la cantidad asignada en el cuadro A para la línea que haya servido, le quedase alguna cantidad devengada que no quede pagada por aquella, para la liquidación y cobro de la misma, se atenderá á lo dispuesto en la siguiente regla 4.ª;

4.ª Si existiesen sobrantes de los totales de primas correspondientes á uno ó más grupos de expediciones, por no haberse verificado alguna línea ó por haberse realizado el servicio de ella sólo en parte, este sobrante deberá repartirse entre los navieros que hubieran devengado más primas que las asignadas á las líneas que ellos hayan desempeñado, efecto de haber realizado el servicio cumpliendo las condiciones de carga que la Ley exige, con buques de mayor tonelaje bruto que el calculado en la regla número 1.º de este artículo, para la respectiva línea, ó por haberla realizado con mayor velocidad, ó por haber hecho mayor número de expediciones, aumentando así el millaje recorrido y la carga anual transportada.

El sobrante se distribuirá á prorrato entre las cantidades obtenidas, mediante la siguiente operación:

Se multiplicará el exceso de tonelaje de los buques por las millas recorridas por ellos durante el año, y entre las cifras resultantes de la multiplicación se verificará el prorrato proporcionalmente.

Dichas cifras se bonificarán en un 1 por 100 por cada décimo de milla de mayor velocidad media anual, obtenido sobre la marcha fijada en el cuadro A para cada grupo.

Las bonificaciones de estos prorratos no podrán nunca dar lugar á que la liquidación total de las primas para cada naviero en cada grupo de expediciones del cuadro A, resulte á un tipo de prima mayor de la correspondiente en dicho cuadro;

5.ª En la justificación de las condiciones necesarias para el cobro de las primas no se exigirá á los buques más tanto por ciento de carga transportada que el correspondiente al tonelaje bruto de los buques consignados para cada línea en la regla 1.ª de este artículo, y se admitirán:

A). Compensaciones recíprocas, entre las cantidades de tráfico de exportación ó importación que como minimum exige la Ley en cada caso;

B). Compensaciones entre tráficos transportados y velocidad media anual realizada en cada servicio;

C). Tolerancias por defectos en la velocidad media anual realizada, y defectos en los mínimos de tráfico exigidos por la Ley.

A estas tolerancias corresponderán descuentos proporcionales sobre el total de primas devengadas por el naviero ó armador en el servicio de que se trata.

Cuanto antecede se refiere siempre á los buques de un mismo naviero ó armador adscripto anualmente á un mismo servicio ó línea de navegación;

6.ª Las compensaciones recíprocas en-

tre las cantidades de tráfico que como mínimo exige la Ley para la exportación y para la importación, se ajustarán á las siguientes reglas:

A). Sólo podrán compensarse cantidades de tráfico que no excedan de un 7 por 100 de la carga que fija el artículo 9.º de la Ley, cuando se trate de líneas de navegación que cuenten más de dos años de existencia, y cuando dichas líneas cuenten menos de dos años de existencia, cantidades de tráfico que no superen al 8 por 100 de la carga que para ese caso fija el mismo artículo;

B). Para los efectos de la compensación, se computará cada tonelada de exceso en la exportación por dos toneladas de defecto en la importación, y cada tonelada de exceso en la importación por media tonelada de defecto en la exportación;

7.ª Las compensaciones recíprocas entre los excesos ó defectos de tráfico realizado con relación al exigido, según los casos, por la Ley y los defectos ó excesos de la velocidad exigida por la misma para cada grupo servido, se ajustarán á las siguientes reglas:

Durante los dos primeros años:

A). No se admitirán compensaciones por defectos de velocidad media anual superiores á un 5 por 100 de la velocidad media anual para cada servicio en el cuadro 4;

B). No se admitirán compensaciones por defecto de tráfico realizado que sean superiores á un 5 por 100 de los mínimos exigidos por la Ley, según los casos.

Durante los años restantes:

C). No se admitirán compensaciones por defectos en la velocidad superiores á un 3 por 100 de la media anual, ni por defecto en el tráfico superiores á un 10 por 100 de los mínimos citados;

D). Cada 1 por 100 de defecto en la velocidad podrá ser compensado por cada aumento de 2 por 100 realizado sobre los tráficos mínimos exigidos por la Ley, en cada caso para la exportación, ó por cada 4 por 100 de aumento en los exigidos para la importación;

E). Cada 1 por 100 de defecto sobre los respectivos tantos por ciento de tráficos exigidos por la Ley, según los casos, se computará si se refiere á la exportación por cada aumento de 0,5 por 100 sobre la velocidad media anual, señalada en el cuadro 4 para el servicio de que se trata;

F). No servirán nunca los aumentos de velocidad en pruebas para estas compensaciones, ni para aspirar á las bonificaciones de primas, de que habla el artículo 12 de la Ley, que se refiere exclusivamente á velocidad media anual realizada en el servicio.

8.ª Para las tolerancias por defectos en la velocidad y en la carga del total de los buques de un mismo naviero ó armador adscritos anualmente á un mismo servicio ó línea de navegación, se observarán las siguientes reglas:

A). Se verificarán primeramente las compensaciones á que se refieren las reglas anteriores tal como en ellas se dispone;

B). Las tolerancias no podrán exceder, durante los dos primeros años de vida de cada línea, de 5 por 100 en la velocidad media anual señalada en el cuadro 4 para el servicio, ni del 15 por 100 del tráfico mínimo fijado por el artículo 9.º de la Ley, según los casos.

Estas tolerancias se reducirán al 3 por 100 de la velocidad y 10 por 100 del tanto por ciento de tráfico en los restantes años;

C). Las tolerancias no serán nunca aplicables á las reincidencias, y éstas harán perder todo derecho de preferencia en las liquidaciones anuales de las primas.

9.ª Las tolerancias citadas en el artículo anterior, darán lugar á los siguientes descuentos sobre la liquidación de las primas devengadas.

Por cada 1 por 100 de defecto en la velocidad media anual, se descontará 1 por 100 sobre el total de primas devengadas, y por cada 2 por 100 de defecto sobre el tanto por ciento de tráfico mínimo exigido para el servicio por la Ley, según los casos, se descontará igualmente 1 por 100 sobre el total de primas devengadas.

10. Si por avería, naufragio ú otra causa justificada de fuerza mayor, dejará un naviero de realizar total ó parcialmente alguna expedición en las condiciones reglamentarias, perderá el derecho á la prima correspondiente á la expedición ó parte de expedición no realizada por tal motivo.

11. El naviero que comience á servir una línea, se considerará comprendido dentro de los preceptos reglamentarios para el cobro de la prima, en cuanto al número de viajes redondos ó expediciones, si realiza hasta fin del año en que comience el servicio, las salidas reglamentarias que correspondan al período, aunque liquide sólo los viajes redondos que dentro del año haya realizado.

12. Se considerará como rendición de viaje cuando el vapor haya descargado toda su carga destinada á España, y ésta esté depositada en tierra ó transbordada á otros buques.

Art. 105. Para las liquidaciones de las primas se procederá á agrupar los buques de un mismo naviero ó armador, adscritos á un mismo servicio de expediciones anuales del cuadro 4, y se determinará:

1.º La velocidad media anual ó la de marcha en prueba anual;

2.º La cuantía de la carga y pasaje exportados;

3.º La cuantía de la carga y pasaje importados;

4.º Millas navegadas;

5.º Tonelaje de los buques;

6.º Los buques que sean de construcción nacional;

7.º La fecha en que inauguró la línea de que se trata.

Art. 106. Los navieros ó armadores irán formalizando las liquidaciones por viajes, como si no estuviesen sujetos á compensaciones, aumentos ó prorratesos, y las presentarán á las Direcciones Locales de Navegación del puerto donde radique el armador, para que allí sean examinadas y comprobadas, debiéndolo hacer constar por Decreto, al pie de la misma, el Jefe de la Oficina aludida, fijando su conformidad ó reparos.

El interesado guardará todas las liquidaciones parciales en su poder, y antes del 1.º de Noviembre de cada año procederá á hacer su liquidación general, que enviará á la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.

Art. 107. Las liquidaciones de las primas se realizarán por períodos anuales, que terminarán en la fecha que señala el artículo 65, por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio. Darán comienzo el día 1.º de Noviembre de cada año, y se fundarán en los datos que para esta fecha deberán figurar en el Ministerio de Fomento.

Art. 108. La Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, con

todas las liquidaciones generales de cada armador á la vista, procederá á verificar la liquidación total y final de todas las primas afectas al cuadro 4, dentro del plazo igual al que fija el artículo 66, y de ella remitirá copia al interesado.

Art. 109. Contra la liquidación efectuada por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, podrá el armador recurrir en alzada ante el Ministerio de Fomento, en el plazo de diez días, á contar del en que se le notifique.

El Ministro en otro de treinta días, dictará resolución, confirmando ó no la liquidación.

Art. 110. La resolución del Ministro agotará la vía gubernativa, y contra aquélla no procederá otro recurso que el contencioso administrativo.

La Real orden causará estado, no pudiendo suspenderse, por tanto, la entrega á cada partícipe de lo que le corresponda, según la liquidación aprobada.

Si por virtud del recurso contencioso administrativo que se entablase, dicha liquidación hubiera de modificarse, el Estado abonará la cantidad correspondiente al que le hubiera promovido, en la forma prevenida en el artículo 89.

APARTADO VII

Del pago de las primas á la navegación.

Art. 111. Aprobadas las liquidaciones generales de las primas á la navegación, en la forma prescrita en los apartados 4.º y 6.º de este capítulo III, el Ministerio de Fomento dará las órdenes de pago en favor de los navieros respectivos, antes de transcurrido un mes desde la fecha en que fué aprobada la liquidación.

El mismo procedimiento de pago regirá para las liquidaciones recurridas.

Art. 112. No se abonará por cada servicio de tráfico marítimo realizado más que una clase de prima de las consignadas en este Reglamento.

Se entenderá por servicio marítimo cada una de las distintas navegaciones en que, por el concepto especial de cada cual, definido en este Reglamento, los buques pueden devengar derecho á cualquiera de las primas de 0,40, 0,50, 0,60, 0,80 y una peseta, las cuales, por ningún concepto, son acumulables en una misma travesía.

CAPÍTULO IV

DE LOS TRANSPORTES COMBINADOS TERRESTRES Y MARÍTIMOS

Art. 113. Para el más pronto y eficaz cumplimiento de lo que dispone el artículo 18 de la Ley, en la parte relativa á transportes de mercancías de producción nacional, con destino á la exportación directa en buques nacionales, el Gobierno estimulará á las Compañías de ferrocarriles á que, previo estudio de las corrientes de tráfico internacional marítimo existentes y las que habrán de producirse por virtud de los nuevos servicios de comunicaciones que se establecen, redacten y propongan al Ministerio de Fomento, en el plazo de un año, tarifas especiales lo más económico posible, é interesará asimismo de las Compañías de navegación que presten los servicios señalados en los cuadros A, B y C, que, de acuerdo con las de Ferrocarril, concierten en el citado plazo y propongan al referido Ministerio, el modo de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos, con tarifas especiales reducidas á fletes corridos, que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa, en buques nacionales, de los principales artículos de producción nacional.

Art. 114. Para estimular el concierto entre las principales Compañías de ferrocarriles y de navegación que concurren á los más importantes puertos de España y fomentar con su asociación y la de los Municipios y Diputaciones y otras entidades interesadas en la vida próspera de los mismos, que les asegure, mediante concesiones legales del Estado, una explotación adecuada á los elementos de que disponen y una conveniente autonomía administrativa de cada puerto, el Gobierno encargará á los Presidentes de las Juntas de Obras de los principales puertos, que previo informe que solicitarán de las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos respectivos, Compañías de ferrocarriles, de navegación, Cámaras de Comercio, Sociedades Económicas de Amigos del País y otras entidades análogas, se haga un estudio detenido y redacten y remitan al Ministerio de Fomento, en el plazo de seis meses, una Memoria explicativa de las medidas que en cada localidad estimen más oportuno adoptar, al fin que se propone la ley de 14 de Junio de 1909, en la que á la vez se indiquen los auxilios y concesiones que el Estado puede otorgar para cooperar á la realización del mismo, en beneficio de los intereses locales de la provincia ó región y de los del comercio en general.

CAPÍTULO V

DE LA EXENCIÓN DEL IMPUESTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Art. 115. Se suprime el impuesto de transporte marítimo, al desembarque en tráfico directo por buques nacionales y extranjeros, en navegación de altura, sobre las mercancías que se expresan en el artículo 117, siempre que el desembarque de ellas se verifique en el viaje de retorno, de buques que realicen un viaje redondo con procedencia exclusiva de puertos españoles de la Península é Islas Baleares á la ida y con destino único á ellos como término del viaje redondo á la vuelta, según se expresa en el artículo siguiente.

Art. 116. La exención del impuesto de transporte marítimo, al desembarque en navegación de altura de que trata el artículo anterior, se aplicará á las mercancías que se determinan á continuación, siempre que hayan sido importadas en tráfico directo y conducidas en buques nacionales ó extranjeros que, al relizar su viaje redondo, en el de la ida, hayan arrancado de un puerto español, y el de término del viaje de regreso haya sido también en puerto nacional.

Será preciso que al iniciar dicho viaje, cuando comience á tomar la carga de exportación, el buque esté á plan barrido, salvo que tenga á bordo carga procedente del viaje de llegada para otro puerto español, no pudiendo cargar á la ida y descargar al regreso en otros puertos que en los comprendidos en el régimen de cabotaje definidos en la Ley, sin perjuicio de hacer otras operaciones de tráfico, de carga y pasaje en los puertos de Ultramar.

Art. 117. Las mercancías exentas á su desembarque del impuesto de transporte en las condiciones fijadas en los artículos anteriores, serán las siguientes: algodón en rama, yute, abacá, pita y demás fibras vegetales en rama, goma, gutapercha, cueros y pieles sin curtir, sebos y otras grasas animales, tripas y otros despojos, palos tintóreos y suelas, salitre y fosfatos de cal, guanos y demás abonos orgánicos, petróleos y aceites, minerales brutos, simientes de sésamo, lino y otras

oleaginosas, incluso el cóprax ó nuez de coco, café, té, cacao y tabaco en rama.

Art. 118. La exención del impuesto de transporte, no afectará á los arbitrios que cobren algunas Juntas de puertos sobre dicho impuesto, que continuarán percibiéndolo en la misma forma que lo hacen actualmente.

Art. 119. La expresada exención del impuesto de transporte, será aplicable á todas las mercancías introducidas por los buques que, con posterioridad al 17 de Septiembre de 1909, hayan iniciado el viaje redondo á que se refieren los artículos 115 y 116.

CAPÍTULO VI

DE LAS PRIMAS AL TRANSPORTE DE CARBÓN NACIONAL

Art. 120. Desde el 17 de Septiembre de 1909, hasta la aprobación y cumplimiento del proyecto de ley que el artículo 18 de la de 14 de Junio de 1909 ordena al Gobierno presentar á las Cortes, la exportación ó distribución en vía marítima por el litoral de la Península, del carbón nacional, disfrutará de una prima de 0,30 pesetas por cada tonelada de carbón transportada, desde el primer puerto de embarque de dicho carbón, al primer puerto de desembarco.

Art. 121. El derecho al cobro de la prima de 0,30 pesetas por tonelada de carbón nacional, exportada ó distribuida por el litoral de la Península en vía marítima, lo justificará el exportador ante la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, con la factura de exportación ó con la factura de cabotaje, según los casos, visadas por las Administraciones de Aduanas correspondientes.

En defecto de la factura de exportación ó de cabotaje, podrá justificarse el derecho á la prima, por medio de un certificado de la factura indicada, extendido por la Aduana del punto de embarque objeto de la misma.

Art. 122. La liquidación de las primas se verificará anualmente en el Ministerio de Fomento, en cuya Dirección de Industria y Comercio, presentarán los exportadores de carbón los justificantes necesarios antes citados, en plazos análogos á los dispuestos para las primas á la navegación, y para el cobro se estará á cuanto dispone para éstas el presente Reglamento.

CAPÍTULO VII

DE LAS OBVENCIONES Y TARIFAS CONSULARES

Art. 123. Se suprime el recargo de dos décimas impuesto por el artículo 6.º de la ley de Presupuestos de 31 de Marzo de 1900, sobre las obvencciones consulares, en los actos relativos á la navegación de los buques que reúnan las condiciones citadas en los artículos 8.º, 9.º ó 17 de la ley de Comunicaciones marítimas, á cuyo efecto, por el Ministerio que corresponda, se dictarán las disposiciones necesarias para que cesen los Consules de percibir dicho recargo.

Art. 124. Se adicionará al artículo 1.º del Arancel consular vigente, el siguiente párrafo:

«Los buques nacionales que reúnan las condiciones consignadas en los artículos 8.º, 9.º ó 17 de la ley de Comunicaciones marítimas, de 14 de Junio de 1909, pagarán íntegros los derechos fijados en este artículo, y el 2.º, 3.º, 5.º y 7.º del Arancel, la primera vez que se despachen en cada Consulado, á partir del 1.º de Enero de cada año, haciéndose una disminución del 5 por 100 de los derechos íntegros por cada despacho sucesi-

vo en el mismo Consulado, sin que el descuento total pueda exceder del 50 por 100 de los referidos derechos.»

Art. 125. La bonificación á que se refiere el artículo anterior, no debe afectar á la parte que corresponde á los funcionarios consulares, en los derechos obvenccionales establecidos en el Arancel, á cuyo fin se deducirá el 5 por 100 que aquéllos tienen asignado, de los derechos íntegros, señalados para las referidas diligencias, sin tener en cuenta la bonificación.

CAPÍTULO VIII

DE LAS PATENTES Y RECONOCIMIENTOS DE SANIDAD

Art. 126. Quedan reducidos en un 50 por 100 de su importe, los derechos vigentes para la expedición y refrendo de las patentes de Sanidad, y se declaran exentos de todo gasto para los armadores, consignatarios y Capitanes, los reconocimientos y fijación de placas por Sanidad, en los buques nacionales que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º, 9.º ó 17 de la Ley, quedando derogadas cuantas disposiciones se opongan á la precedente reducción y declaración.

La percepción de los derechos se hará sobre el registro neto del buque.

CAPÍTULO IX

DE LAS OBVENCIONES Ó DERECHOS DE LOS ARQUEADORES, PERITOS MECÁNICOS Y MAESTROS DE BAHÍA.

Art. 127. Se encarga á la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima del Ministerio de Marina, la redacción de un proyecto de tarifas de honorarios para los Arqueadores, peritos mecánicos y Maestros de bahía, tomando el 50 por 100 del promedio resultante de las tarifas vigentes para cada caso en Inglaterra, España y Francia, y que oyendo previamente á su Junta Consultiva, proponga al Ministro de Marina su implantación, para dejar cumplimentado lo que previene el párrafo 9.º del artículo 18 de la Ley de Protección á las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de Junio de 1909.

CAPÍTULO X

DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE Y AMARRAJE

Art. 128. En todos los puertos, bahías y fondeaderos que sean puntos habilitados para el comercio marítimo, habrá suficiente número de Prácticos de número que presten el servicio en las entradas, salidas ó movimientos que necesiten los buques, cuyos individuos dependerán directamente de la Autoridad de Marina de la localidad, en cuanto se refiere á dichos servicios de su profesión.

Art. 129. Dicho número, en cada localidad será limitado y con relación á las necesidades de la misma, y lo fijará la respectiva Junta local.

Art. 130. Además de los Prácticos de número existirán Prácticos titulares de cada puerto en número ilimitado, que sólo podrán prestar servicio en los buques nacionales en que estén enrolados, cuando éstos entren ó salgan de los puertos, para los cuales tengan aquéllos su nombramiento. Este nombramiento no les dará derecho á ocupar plaza de Práctico de número.

Art. 131. El ingreso para cubrir plaza reglamentaria de Prácticos de puertos, será por oposición.

Art. 132. La oposición á que se refiere el artículo anterior, se ha de verificar precisamente en las Capitanías de puerto donde ocurran las vacantes, que deberán

En igualdad de dichas condiciones, tendrá preferencia para el cobro de las primas, el buque de construcción nacional.

Art. 77. Para los efectos del artículo anterior, se obtendrá para cada buque, en su cuadro resumen de viajes (estado D), el número representativo de la mayor prima devengada.

Este número, que será el de orden ó prelación del cuadro modelo E, se obtendrá multiplicando el que represente el porcentaje total efectuado, según el mismo cuadro, por la suma de las millas recorridas que también en él constan.

Art. 78. Los estados modelos B y C, que se extenderán por duplicado, y el D por triplicado, por los armadores, se presentarán para su aprobación y visado en la Dirección Local de Navegación de la matrícula del buque de que se trate.

De estos estados, una vez cumplida esta formalidad, un ejemplar de cada uno se reservará en la Dirección Local de Navegación; los restantes serán retirados por el armador, quien enviará uno del modelo D al Ministerio de Fomento.

Art. 79. Los navieros que, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada, dejasen de remitir antes de 1.º de Noviembre de cada año, al Ministerio de Fomento, el estado modelo D de alguno ó algunos de sus buques, ó en los enviados hubieren dejado de anotar algún viaje redondo de los rendidos antes del 17 de Septiembre anterior, perderán el derecho á cobrar las primas devengadas hasta esta misma fecha por él ó los buques cuyo estado modelo D no hubiesen remitido, y así también las correspondientes á los viajes no anotados.

Art. 80. Con los datos del estado D que se remitirán por los navieros ó sus Asociaciones al Ministerio de Fomento, se confeccionará por éste el cuadro del modelo E, en cuya segunda columna se inscribirán, de mayor á menor, los números representativos de la prelación citados en el artículo 77; en la tercera, nombre del buque correspondiente al número de la segunda columna, y en las sucesivas el del armador, el tonelaje bruto, las distancias recorridas clasificadas y la cantidad devengada, dejando además una casilla para observaciones y otra final para anotar las cantidades á cobrar por cada buque.

Se entenderá que en virtud de la preferencia que señala el artículo 77 para el buque de construcción nacional, éste debe ocupar en el orden de inscripción de buques, en la columna correspondiente, un lugar anterior al de todos los de construcción extranjera que tengan el mismo número de prelación.

En el caso de igualdad de número de prelación entre dos ó más buques de construcción nacional, ó dos ó más de construcción extranjera, tendrá la preferencia en el número de orden el buque más antiguo.

La antigüedad vendrá definida en los de construcción nacional por la fecha en que fueron ó sean declarados aptos por el Ministerio de Marina para el servicio á que se dedican, y en los de construcción extranjera por la fecha del pago de los derechos de abanderamiento.

Art. 81. Con los datos á la vista del cuadro E, confeccionado según lo dispuesto en el artículo anterior, se procederá á calcular la cuantía total de las sumas devengadas por cada buque en concepto de primas, sumas que anotarán en la columna correspondiente:

a). Si la suma de todas estas cantidades fuera inferior á 2.900.000 pesetas, todos los buques cobrarán íntegramente la

cuantía de las sumas devengadas por cada uno de ellos.

b). Si aquella excediera de 2.900.000 pesetas, será necesario tener en cuenta si la suma del tonelaje bruto del total de los buques con derecho á primas, en principio es menor ó igual al límite de 350.000 toneladas brutas, establecido en el artículo 33 de este Reglamento, ó pasa de este límite:

1.º Si el tal tonelaje bruto es menor ó igual á 350.000 toneladas, se prorratearán los 2.900.000 pesetas entre todos los buques, en proporción á los números que representan las cantidades devengadas en pesetas para cada uno;

2.º Si dicho tonelaje es mayor al repetido número de toneladas de arqueó bruto primables, se tomarán de la lista hecha conforme al artículo 80, por el mismo orden que en ella ocupen, el máximo número posible de buques, mientras la suma de sus tonelajes brutos no sea superior á 350.000 toneladas, eliminándose los restantes.

Art. 82. Después de realizado lo que antecede, pudiera resultar que la suma total de pesetas devengadas de todos los buques fuese:

a). Inferior ó igual al límite de pesetas 2.900.000 consignado en la Ley; ó

b). Superior á éste límite.

Si sucediera lo primeramente supuesto, todos los buques cobrarán su prima íntegra, y el remanente, si lo hubiera, se repartirá á prorrata, hecha de igual manera á la descripta en el caso 1.º del párrafo b) del artículo 81, sobre todos los buques que se hubieran eliminado anteriormente; más si ocurriera lo supuesto en el segundo lugar, la cantidad de 2.900.000 pesetas se prorrateará entre los buques no eliminados, en la misma forma repetida.

Art. 83. Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas respecto á la cantidad total de 2.900.000 pesetas, asignadas á las primas de 0,40 y 0,50 pesetas, y 2.000.000 de pesetas asignadas á las de 0,60 y 0,80 y una peseta, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de la liquidación anual de ambas clases de prima no exceda de 4.900.000 pesetas, según expresa el artículo 36.

Estas compensaciones recíprocas no tendrán lugar sino después de que cada clase de primas haya cubierto las necesidades de su propia navegación: es decir, se harán con los sobrantes que en las asignaciones respectivas pudiera haber.

Los buques con opción á las primas de 0,40 y 0,50 pesetas tendrán derecho á prorrateo en la distribución de los sobrantes que pudiera haber en la liquidación final de la cantidad de 2.000.000 de pesetas asignadas á las primas de 0,60, 0,80 y una peseta, según se consigna en el artículo 36.

En este último caso se entenderá que cuanto se ha dicho, refiriéndose al límite de 2.900.000 pesetas, se refiere á la suma de éstas con el sobrante de la asignación de 2.000.000 de pesetas, efectuándose las liquidaciones en la misma forma descripta.

Art. 84. En los viajes interrumpidos por averías se contarán por buenas todas las travesías anteriores, y las en que sufran la avería por la distancia hasta el punto en que tenga lugar.

En los interrumpidos por naufragio, todas las travesías anteriores y la mitad de las en curso, si no puede fijarse el lugar del naufragio, y hasta ese punto si hay medios racionales de fijarlo.

Art. 85. Practicada la liquidación de

las primas que á cada buque correspondan, la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio la comunicará al armador respectivo, ó á la Asociación de Navieros correspondiente, remitiéndole con copia del cuadro E, que resume la liquidación general, copia de los estados D, de cada buque.

Art. 86. Contra esa liquidación podrá el armador recurrir en alzada ante el Ministerio de Fomento, en el plazo de diez días, quien, en otro de treinta, dictará resolución, confirmando ó no la liquidación.

Art. 87. La resolución del Ministerio agotará la vía gubernativa, y contra aquella no procederá otro recurso que el contencioso-administrativo.

Art. 88. La Real orden aprobando la liquidación será ejecutoria, no pudiendo, por tanto, suspenderse la entrega á cada partícipe, de lo que le corresponda, según la liquidación aprobada.

Art. 89. Si por virtud de sentencia del recurso contencioso-administrativo que se entable, dicha liquidación hubiera de modificarse, el Estado abonará al interesado la cantidad correspondiente con cargo á las primas de la liquidación inmediata del año siguiente.

APARTADO V

De las condiciones necesarias para el cobro de las primas de 0,60, 0,80 y una peseta y de su justificación.

Art. 90. Para disfrutar de las primas de 0,60, 0,80 y una peseta, correspondientes á los servicios del cuadro A, anejo á la Ley y á este Reglamento, se requerirá reunir las condiciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª, consignadas en el artículo 37 de este Reglamento, justificadas en la forma consignada en el apartado III de este capítulo, y además una de las dos siguientes:

a). En las líneas de navegación que cuentan más de dos años de existencia, que el promedio durante el año de la carga y el pasaje embarcados en puertos españoles, y que el buque haya sacado de España para tráfico directo internacional, no sea inferior al 40 por 100 del máximo, que en condiciones normales pueda transportar reglamentariamente, según su clase y la de su carga y pasaje en dicho tráfico, y que el promedio durante el año de carga y pasaje que á España haya traído y en puerto español haya desembarcado, también en tráfico directo internacional, no sea inferior al 33 por 100 de dicho máximo;

b). En las líneas de nueva creación ó que cuenten menos de dos años de existencia, que aquel promedio no sea inferior en la exportación al 33 por 100, y en la importación al 25 por 100.

Art. 91. Los buques y navieros que aspiren á las primas correspondientes á los servicios del cuadro A, deberán acompañar para cada buque y línea, en la solicitud que al efecto presenten al Ministerio de Fomento, una declaración en la que consten los extremos fijados en el artículo 37 de este Reglamento, excepto la característica de estiba, y además los datos siguientes:

a). Velocidad del buque en prueba anual á media carga, ó

b). Promedio de marcha realizada por dicho buque, en los viajes que haya verificado durante el año;

c). Fecha en que el naviero ó armador inauguró sus servicios en cada línea de navegación.

Art. 92. La velocidad media anual se probará por medio de certificado, que expedirán los Directores locales de Nave-

ciones mercantiles, ó en casos de procedencia sucia el lugar ordenado expresamente por la Sanidad para sufrir la inspección.

Cualquier interrupción en el trayecto, desde el punto que se aborda á la nave á cualquiera de estos destinos, por menos tiempo de dos horas, é independiente de la voluntad del Capitán, se entenderá que no destruye la unidad del servicio, pero si la interrupción fuera debida á la voluntad del Capitán, se considerará interrumpida aquella unidad, sea cual fuere el tiempo que dure la interrupción.

La determinación de donde empieza y termina cada uno de los servicios de practica y amarraje, que acaban de referirse, corresponde para cada puerto á la Junta local.

Los buques que por cualquier causa prevista en este Reglamento, estén exentos de tomar Práctico para su entrada en el puerto y sólo utilicen sus servicios para el amarraje, no abonarán más que los honorarios de la tarifa para este concepto.

No se satisfará cantidad alguna por servicio de practica, si el Práctico no hubiese llegado á bordo, á pesar de haber solicitado su concurso, bien entendido, que para considerar que ese concurso se solicitó, será necesario que una hora antes de la salida del buque se haya dado aviso ó hecho la señal reglamentaria pidiendo Práctico, y cuando de la entrada se trate, que se hayan hecho las señales expresamente prevenidas por el Reglamento y con la debida y razonable antelación.

El servicio de turnos para el personal de Prácticos, así como la vigilancia de este servicio, correrá única y exclusivamente á cargo del Capitán del puerto, de quien, con arreglo al artículo 128, dependen directamente este personal.

Las Juntas locales, en vista de las condiciones características de cada puerto ó ría, tendrán facultades para determinar, consignándolo en los respectivos Reglamentos, dónde empiezan y terminan los servicios de practica, movimientos interiores y los de amarre con sus respectivas tarifas.

Dichas Juntas, una vez constituidas, quedan facultadas para proponer á la Dirección General de Navegación y Pesca, el practica potestativo para los buques nacionales, en los puertos en que tal declaración sea posible sin grave riesgo para la navegación, así como también para proponer el practica obligatorio, en los puertos en que no estuviese así declarado y lo requieran ahora ó en lo sucesivo, sus condiciones. Pijarán las tarifas, abaratándolas después en lo posible, para los buques nacionales que reúnan las condiciones citadas en los artículos 8.º, 9.º ó 17.º de la ley de 14 de Junio de 1909.

Todas estas determinaciones de las Juntas locales, serán sometidas á la resolución definitiva de la Dirección General en la forma ya prevista en el artículo anterior, así como las dudas que pudieran surgir de la aplicación de este Reglamento.

Para que las Juntas locales tengan una norma, para proceder con acierto en la mayor ó menor posibilidad de llevar á cabo la rebaja, la Dirección General publicará en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, un estado en que consten las tarifas que para el servicio de practica y amarrajes, rigen en los principales puertos del mundo, con lo que dichas entidades tendrán elementos de juicio, que les asegure la justicia de sus acuerdos.

Los Reglamentos y tarifas regirán durante cinco años, á partir de la fecha de su aprobación, pudiendo prorrogar este plazo, si terminado, no mediara reclamación alguna de las partes interesadas.

Toda clase de embarcaciones dedicadas al servicio de puerto ó interior de ríos, radas ó bahías, quedarán exceptuadas de amarraje.

Estarán exceptuadas de la obligación de tomar Práctico de número, los buques nacionales que tengan á bordo un individuo con nombramiento de Práctico titular.

Se concederán estos nombramientos para cada puerto, á los que acrediten:

1.º Tener título de Capitán, Piloto ó Patrón de cabotaje;

2.º Haber entrado mandando buque mayor de 50 toneladas de arqueado total, cinco veces cuando menos, en el puerto para el que piden el nombramiento y siempre que haga menos de seis meses que lo verificó la última vez;

3.º Probar la suficiencia en los conocimientos de las materias de que trata el artículo 135, á excepción de las del punto e) ante un Tribunal constituido en la forma que previene el artículo 134.

Los que obtienen al título de Práctico titular, se examinarán en las respectivas Capitanías de puerto, donde se constituirá la Junta examinadora los días 15 de cada mes, de ser este día laborable, y en caso contrario el día siguiente, siempre en el supuesto de que hayan solicitudes presentadas.

El candidato presentará ó remitirá á la Capitanía de puerto el día 1.º de cada mes, instancia solicitando el examen, acompañada de la certificación que acredite la condicional del punto segundo, y en el acto del examen exhibirá el nombramiento que justifique la del punto primero.

Terminado el examen, el Capitán del puerto expedirá al candidato aprobado el oportuno nombramiento provisional, y remitirá á la Dirección General los antecedentes, para que este Centro expida el definitivo oportunamente, que lo cederá el interesado por el anterior.

La forma de acreditar documentalmente la condición exigida en el punto segundo, será, para los que deseen acreditarla con fecha anterior á la publicación de este Reglamento, certificación expedida por un Comandante de Marina que, con el rol á la vista, podrá expedirla con presencia y comprobación de las fechas del enrolamiento y de los despachos.

En lo sucesivo, se acreditará este extremo, obteniendo de los distintos Capitanes de puerto, una certificación en papel común, en la que, con la firma y sello de aquéllos, se hará constar la primera entrada, y sucesivamente y en la misma certificación, las demás que vaya verificando, con sus fechas, y autorizándose estas notas como queda dicho.

El nombramiento de Práctico titular para cualquier puerto, no eximirá de la obligación de tomar Prácticos de número, cuando haga más de dos meses que el titular esté ausente del puerto para el que tiene su nombramiento.

Para que esta prevención no quede incumplida, llevarán los nombramientos, tanto el provisional como el definitivo, una hoja adicional, en la que el poseedor, como interesado, tendrá especial cuidado de reclamar del Capitán de puerto al que corresponda el nombramiento, vaya anotando las distintas entradas y fechas en que se verifiquen, autorizando las anotaciones con su firma y sello.

CAPITULO XI

DEL ABANDERAMIENTO, INSCRIPCIÓN Y DESPACHO DE LOS BUQUES

Art. 145. El propietario que solicite el abanderamiento y matriculación de un buque, acreditará su cualidad de español, por medio de la oportuna certificación de la Alcaldía de su vecindad, si es un particular, ó por la de hallarse inscripto en el Registro Mercantil, si es una Sociedad.

Art. 146. Acreditará asimismo la legítima adquisición del buque por documento fehaciente.

Si ésta se verifica en el extranjero, el documento reunirá las formalidades y requisitos exigidos en el país en que el contrato se celebre, siendo legalizado además por el Cónsul español, y la firma de éste por el Ministerio de Estado, y si el contrato se celebra en España, deberá otorgarse con arreglo á los preceptos generales del Derecho común.

Art. 147. Presentará certificado de arqueado, sirviendo para este objeto y para hacer el pago arancelario en la Aduana, el ejecutado por el Perito del puerto español en que se abandere el buque, y autorizado por el Director general de Navegación y Pesca Marítima, ó un certificado librado por la Autoridad extranjera de donde proceda el buque, capacitada para darlo, siempre que el arqueado esté hecho con sujeción á las reglas adoptadas en España ó que contenga detalles de las operaciones verificadas, en términos que pueda rectificarse para adaptarlo al procedimiento español.

Art. 148. En vista de estos documentos, se concederá por la Autoridad local de Marina de quien dependa la matrícula que va á tener el buque, el abanderamiento y matriculación del mismo, procediendo á inscribirle en la lista correspondiente, según la navegación á que se dedique, del Registro de buques de la Comandancia de Marina y Dirección local de Navegación, en que haya solicitado la matrícula.

Continuarán en vigor, las disposiciones de excepción que hoy rigen, sobre abanderamiento de embarcaciones de recreo y de artefactos navales para el servicio de puertos.

Art. 149. El abanderamiento provisional en los Consulados, podrá hacerse en adelante conforme á la Real orden del Ministerio de Marina de 1.º de Agosto de 1909, y aclaración de la misma por otra de 15 de Septiembre del mismo año, pero añadiendo que el plazo de seis meses concedidos para el abanderamiento definitivo, será prorrogable en otros seis por causa justificada, é indefinidamente si la causa fuera de fuerza mayor.

Cuando el abanderamiento provisional no tenga otro objeto, que el de traer la nave á España, no utilizándose, por tanto, el plazo de seis meses concedido por la citada Real orden de 1.º de Agosto de 1909, no será necesario acreditar el pago provisional de los derechos arancelarios.

Art. 150. Las certificaciones expedidas por las Direcciones locales de Navegación, de las inscripciones de buques que aparezcan en sus Registros, harán fe y surtirán toda clase de efectos en el Registro Mercantil, y con ellas podrá hacerse en este Registro, la inscripción que exige el Código de Comercio, sin necesidad de presentar nuevos documentos.

Únicamente en el caso de que no se consignaran en estos certificados, todas

las condiciones enumeradas en el artículo 22 del citado Código, se acreditarán los requisitos que falten, en la forma determinada en el Reglamento del Registro Mercantil.

Art. 151. No hallándose sujetas al pago del Impuesto de derechos reales, las certificaciones que expidan las Direcciones Locales de Navegación, de haberse efectuado la matrícula de los buques, no será necesaria la presentación de aquéllas en las Oficinas Liquidadoras del referido Impuesto de derechos reales, para que se ponga la nota de exención de pago.

Art. 152. Se considerará de carácter preferente en los Registros mercantiles y de urgente despacho, la inscripción y expedición de certificados de todas clases referentes a las naves.

Art. 153. El Registro de los buques, que se lleva en las Direcciones Locales de Navegación, se adicionará con una lista, en la que serán incluidos los buques nacionales en construcción.

Para que de los buques que se encuentren en este estado, pueda hacerse la debida inscripción en la matrícula correspondiente, será preciso justificar su propiedad por medio de la escritura y de los certificados facultativos, expedidos por un constructor naval, en el que se acredite el estado de las obras, dimensiones y clase del buque, tonelaje y desplazamiento que ha de tener, fuerza que han de desarrollar sus máquinas, si el buque tuviera motor propio, y demás características principales, así como el coste aproximado.

Será también preciso acreditar, para que pueda tener lugar la inscripción que se ha invertido en la construcción, la tercera parte de la cantidad en que se ha presupuestado el valor total del casco, con arreglo a lo que dispone el artículo 16 de la ley de 13 de Agosto de 1893 para la constitución de hipotecas.

Art. 154. En los puertos en que no exista Dirección Local de Navegación, estarán facultados los cabos de mar para autorizar el despacho de los roles de los buques dedicados a la pesca y tráfico de las rías, sus alteraciones y contratos de dotación.

Art. 155. Los buques dedicados al cabotaje, mientras naveguen entre puertos españoles, y las embarcaciones de pesca y de recreo, continuarán sujetos para su despacho a las prescripciones impuestas por el Reglamento de Sanidad Exterior, con las excepciones que el mismo establece.

Art. 156. A los barcos que hacen navegación de altura ó gran cabotaje, se les expedirá la Patente en el último puerto español del que hagan su salida directamente para el extranjero, que será donde abonen los derechos.

El buque importador que ha de tocar en varios puertos españoles, conservará la patente hasta el punto en que rinda el viaje, pero no se le obligará en los demás puertos al previo reconocimiento de documentos para ser admitido a libre plática, debiendo ser hecho aquél después de fondeado ó amarrado en el sitio en que ha de descargar.

Después de hecho esto se entregarán los citados documentos en la Oficina sanitaria.

No será precisamente el Capitán quien tenga que llevar los documentos sanitarios, pudiendo hacerlo un oficial cualquiera de a bordo.

TÍTULO II Construcciones navales.

CAPÍTULO ÚNICO

DE LAS PRIMAS A LAS CONSTRUCCIONES NAVALES Y DE LOS DERECHOS ARANCELARIOS

APARTADO PRIMERO

De las primas a las construcciones navales y de su justificación.

Art. 157. Los constructores nacionales de buques y de artefactos navales, que acrediten cuanto preceptúa el artículo 161 de este Reglamento, percibirán del Estado las primas siguientes:

A). Por cada tonelada bruta de arqueo total en las embarcaciones de madera de todas clases, construídas para navegar, sin motor propio, 80 pesetas;

B). Por cada tonelada bruta de arqueo total en las mismas embarcaciones, construídas para navegar, con motor propio, 100 pesetas;

C). Por cada tonelada bruta de arqueo total en las embarcaciones de hierro ó acero y de construcción mixta, para navegar, sin motor propio, incluso dragas, gangüles, aljibes, pontones y chalanas, 120 pesetas.

D). Por cada tonelada bruta de arqueo total en buques de carga y casco de hierro, acero ó construcción mixta, para navegar, con motor propio, 160 pesetas.

Estas mismas primas disfrutarán los buques de casco de hierro ó acero ó de construcción mixta, con motor propio, sin distinción de velocidades, dedicados a industrias nacionales de pesca marítima ó servicios de puertos.

De igual prima disfrutarán también los buques de hierro ó acero y de construcción mixta, destinados a tendidos de cables submarinos ó a levantar planos hidrográficos, realizar investigaciones biológicas y oceanográficas y cualquier otro servicio científico, así como los dedicados al transporte de materias ó productos que exijan distribución especial del barco, y en general a todo buque de esta clase, cualquiera que sea su aplicación;

E). Por cada tonelada bruta de arqueo total en buques de carga y pasaje y de casco de hierro ó acero ó de construcción mixta, para navegar, con motor propio, 170 pesetas;

F). Por cada tonelada bruta de arqueo total en buques de pasaje y de casco de hierro ó acero ó de construcción mixta, para navegar, con motor propio, 185 pesetas.

Esta prima se bonificará en un 10 por 100 por cada milla entera de velocidad que, en pruebas y a media carga, exceda el buque de 14 millas.

Art. 158. Se entenderá por «buque de carga» el buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos, dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase, tenga alojamientos para conducir no más que un pasajero de cámara por cada 150 toneladas de arqueo, de las que en total tenga el buque, y cuya velocidad en pruebas y a media carga no exceda de 12 millas.

Por «buque de carga y pasaje», el buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos, dispuestos para alojar pasajeros y mercancías de todas clases, cuyas instalaciones para la conducción de pasajeros de todas categorías no sean capaces de contener más de 20 pasajeros por cada 100 toneladas de arqueo de las que en total mida el buque, y cuya velocidad en pruebas y a media carga sea mayor de 12 millas.

Y por «buque de pasaje», el buque na-

cional que esté perfectamente dispuesto para el alojamiento y conducción de pasajeros de todas clases, pudiendo, sin embargo, conducir la carga correspondiente a la capacidad de sus bodegas y porte del buque, cuyos alojamientos para pasajeros tengan amplitud bastante para conducir, por lo menos, 20 pasajeros por cada 100 toneladas de arqueo total que tenga el buque, y cuya velocidad en pruebas de a media carga sea mayor de 14 millas.

Art. 159. Se entenderá que un buque está a media carga, a los efectos de las pruebas de velocidad, cuando el peso muerto del mismo sea el correspondiente a una línea de calado media entre la línea de calado en rosca y la de máxima carga, señaladas en el casco con arreglo a la curva de desplazamiento.

Las pruebas de velocidad se verificarán en la costa próxima al lugar donde se hubiera construído el barco, con sujeción a las reglas que tenga establecidas el Ministerio de Marina.

Art. 160. Las reformas que introduzcan los constructores nacionales en buques ó artefactos navales, que impliquen aumento de tonelaje, darán derecho al abono de las primas en proporción de dicho aumento, es decir, por el número de toneladas aumentado.

Art. 161. Para que el constructor nacional tenga derecho a las primas que señala el artículo 157 de este Reglamento, tendrá que acreditar que el buque ó artefacto naval, ó la parte de él ejecutada, según este artículo, ó que en él tenga variación, es de construcción nacional, y que ha sido declarado útil por el Ministerio de Marina ó por otro Ministerio, para servicios que de él dependan exclusivamente. A este fin expedirá certificados de aptitud del material naval ó de ejecución parcial del mismo, la autoridad correspondiente.

Para los certificados de ejecución parcial del buque ó artefacto con derecho a prima, se tendrá en cuenta que cuando se trate de buques ó artefactos para navegar, con motor propio, de arqueo total superior a 500 toneladas, las primas (B), (D), (E) y (F) del artículo 157, podrán considerarse para su percepción, a solicitud del constructor, divididas en cinco partes ó plazos correspondientes, a cualquiera de las cinco partes de obra siguientes:

1.ª Enramadas las dos terceras partes de las cuadernas donde no lo impidan obras posteriores, ó trabajo equivalente en valor, verificado en otras partes;

2.ª Presentado un tercio del forro exterior y un tercio de las cubiertas;

3.ª Ejecutadas las principales piezas fundidas de las máquinas y montándose las calderas a bordo ó en el taller, ó recibidas sólo éstas, ya terminadas en el astillero;

4.ª Después del lanzamiento del buque; y

5.ª Después de las pruebas del buque.

Las bonificaciones del 10 por 100 de las primas que establece el artículo 157 por cada milla de velocidad superior a 14 millas, serán objeto de liquidación especial inmediata a la justificación correspondiente, con certificado de las Autoridades de Marina.

Tendrá, además, el constructor que acreditar que contribuye con un 2 por 100 de las primas que cobre del Estado al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión, de carácter general, que el Estado funde ó fomenta para el personal obrero naval, ó que sostiene por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas, a juicio del Gobierno,

Cuando el 2 por 100 de las primas haya de ser aplicado á instituciones benéficas creadas por los constructores, individual ó colectivamente, el Gobierno podrá disponer la inspección que crea conveniente, para cerciorarse de que no tiene aplicación distinta de la que dispone este Reglamento.

Admitirán, además, los constructores nacionales en sus talleres, para hacer prácticas cuando sean requeridos por el Gobierno, los alumnos de los Institutos Náuticos ó Escuelas especiales de Industrias Marítimas ó clases que los sustituyan, en forma análoga á la prescripta para los alumnos de Náutica en el capítulo III de este Reglamento.

El número de estos alumnos se graduará, á razón de uno por cada 150 operarios que empleen en sus talleres.

El número de obreros extranjeros que utilicen los constructores nacionales, con opción á primas, no podrá exceder del 10 por 100 del total empleado.

Art. 162. Para vender ó exportar al extranjero, durante los dos primeros años de vida, buque ó artefacto naval cuya construcción en España haya obtenido primas de las señaladas en el artículo 157, el propietario vendedor necesitará devolver previamente al Estado las cantidades siguientes:

Pesetas 35 por tonelada de arqueo total para la prima del artículo 157 de este Reglamento, apartado A.

Pesetas 40 para las primas del mismo artículo, apartado B.

Pesetas 35 para las primas del mismo artículo, apartado C.

Pesetas 55 por cada tonelada de arqueo total para el mismo artículo, apartado D.

Pesetas 60 por cada tonelada de arqueo total para el mismo artículo, apartado E.

Pesetas 65 por cada tonelada de arqueo total para el mismo artículo, apartado F.

Art. 163. Las primas concedidas á los constructores de buques se otorgarán á éstos durante diez años, á contar desde el 17 de Junio de 1909, y podrán optar á ella por todos los buques que construyan en ese tiempo, y por los que sin estar acabados hayan empezado á construir seis meses antes de la terminación del plazo, siempre que el arqueo total de los buques y artefactos navales sea superior á diez toneladas, y que el constructor y el buque ó artefacto naval construido, reúnan las condiciones que marca este Reglamento para el disfrute de las primas.

APARTADO II

De la liquidación y el pago de las primas de las construcciones navales, y de su procedimiento.

Art. 164. La liquidación de las primas á la construcción se verificará mediante la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, previa la presentación, por el constructor, de los documentos siguientes:

A). Los que acrediten la personalidad del constructor y los requisitos que marca el artículo 161 de este Reglamento;

B). Certificado de la fecha del comienzo y la terminación del buque ó artefacto naval, ó de la ejecución de cualquiera de las partes del mismo, especificadas en el artículo 161, como necesaria para el cobro de los plazos correspondientes de la prima, expedido por las autoridades de Marina ó los Administradores de Aduanas, según los casos;

C). Certificado del arqueo del buque ó artefacto naval y de su aptitud para el servicio, ó de que la parte ejecutada que, según el artículo 161, justifica la percepción de un plazo de la prima, reúne las

debidas condiciones, expedida por las autoridades de Marina ó del Ministerio de que dependa el servicio á que el buque ó artefacto se dedique;

D). Certificado de la construcción nacional ó extranjera de las máquinas ó calderas, expedido por los Administradores de Aduanas. El expediente completo para el percibo de la prima total ó de cualquiera de los plazos de la misma que especifica el artículo 161, deberá quedar tramitado en un plazo que no exceda de tres meses, á contar desde la fecha en que se presente el certificado de admisión ó ejecución.

Art. 165. Los constructores nacionales de buques ó artefactos navales, manifestarán á la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio del Ministerio de Fomento, el momento en que comienzan la construcción de un buque con opción á prima, para los efectos administrativos que procedan. Además manifestarán razonadamente, antes del día 1.º de Octubre de cada año, al Ministerio de Hacienda, por conducto de la citada Dirección General, las cantidades que por primas tendrán devengadas durante el año siguiente, al efecto de que se consigne en cada ejercicio del presupuesto, las cantidades necesarias para satisfacerlas.

Dichas noticias se comunicarán también á la Autoridad de Marina de la provincia en que radique el Astillero, á los fines técnicos y demás reglamentarios que procedan.

APARTADO III

De los derechos arancelarios.

Art. 166. Quedan suprimidos los derechos arancelarios para la introducción de los materiales empleados por navieros españoles en la reparación de buques nacionales verificada en el extranjero, cuando sea originada por causa de fuerza mayor y se considere imprescindible para la seguridad de la navegación, es decir, cuando el buque no pueda venir por sus propios medios á un puerto español donde pueda reparar.

Art. 167. Los buques que disfruten primas á la navegación perderán la prioridad que les concede el artículo 76 de este Reglamento para el cobro de las primas, si hicieran reparaciones en el extranjero, que no estuvieran justificadas por causas de fuerza mayor.

Art. 168. Si los derechos arancelarios impuestos á la importación de buques y artefactos navales, ó á la de materiales, máquinas y calderas necesarias para la construcción de los mismos, sufrieran variación, se modificará la cuantía de las primas de construcción, en proporción adecuada á las variaciones que se introdujeran en el Arancel vigente.

Art. 169. Los constructores nacionales de buques y artefactos navales, satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero para la construcción, reforma y reparaciones de buques en Astilleros nacionales.

TÍTULO III

Pesca marítima.

CAPÍTULO PRIMERO

DE LA INDUSTRIA NACIONAL DE PESCA MARÍTIMA

APARTADO PRIMERO

De las condiciones necesarias para ejercer la industria nacional de pesca marítima.

Art. 170. La pesca marítima nacional puede ser de tres clases: de gran altura, de altura y litoral ó costera.

Pesca de gran altura es la que verifican los buques nacionales en mares libres y lugares de pesca situados á grandes distancias de España, organizando expediciones especiales, autorizadas por el Ministerio de Marina, y cuyo producto no sea introducido fresco en España.

Pesca de altura es la que se verifica fuera de las aguas jurisdiccionales, por buques nacionales que traen ó envían á España el producto en fresco.

Pesca litoral ó costera es la verificada en aguas jurisdiccionales ó en la zona marítima nacional.

Art. 171. Son aguas jurisdiccionales para los efectos de este Reglamento, las comprendidas en una zona de seis millas, mar adentro en el litoral, contadas desde las líneas que unen en bajas mareas escoradas, aquellos puntos más salientes de la costa distantes entre sí menos de doce millas.

Art. 172. El ejercicio de la industria nacional de pesca marítima, litoral y costera es exclusivo de los españoles, con buques de bandera y construcción nacional.

Esta construcción será también obligatoria para los buques que verifiquen indistinta ó simultáneamente, la pesca litoral y la de altura.

La condición de haber sido construida en España la embarcación, constará acreditada en el asiento, que á cada una de ellas se formará en el Registro de buques en las Direcciones locales de Navegación y Pesca Marítima, y únicamente á las que tengan esta procedencia concederán las Autoridades de Marina la correspondiente licencia para dedicarse indistinta ó simultáneamente, á la pesca litoral ó costera y la de altura.

Los buques que exclusivamente se dedican á la pesca de altura quedan excluidos de esta obligación.

Art. 173. Para los efectos del artículo anterior, se considerarán como de construcción nacional las embarcaciones de pesca de cualquier clase que á la promulgación de la Ley, el 17 de Junio de 1909, figuraban abanderadas y registradas en las listas de buques, que llevan las direcciones locales de Navegación y Pesca Marítima, y aquellas que, dentro de los tres meses de su cumplimiento, ó sea hasta el 17 de Diciembre de 1909, queden abanderadas y registradas en España.

174. Podrá excusarse ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional, creada por Real decreto de 23 de Febrero de 1908, la obligación fijada en el artículo 172, de que las embarcaciones dedicadas á la pesca sean construidas en España, en los casos que expresa el artículo 18 de este Reglamento.

Para excusar esa obligación se estarán á lo dispuesto en los demás artículos del Apartado II del Capítulo II del Título I de este Reglamento.

APARTADO II

De los derechos arancelarios y consulares.

Art. 175. El pescado cogido por españoles con buques nacionales en pesca de gran altura en mares libres, y los residuos de dicho pescado obtenidos á bordo, introducidos directamente en España frescos ó en cámaras frigoríficas, ó con el hielo ó la sal necesarios para su conservación provisional á bordo, por buques nacionales, estarán exentos de toda clase de derechos arancelarios, previa la justificación de la procedencia, acreditada en la forma que para cada caso determinen los Ministerios de Hacienda y Marina.

Los medios auxiliares para la conser-

vacación provisional á bordo, de los productos de la pesca, han de ser de procedencia nacional ó nacionalizados.

El pescado cogido en pesca de altura por buques españoles, y conducido en fresco ó en cámaras frigoríficas, será también introducido libre de derechos arancelarios.

Art. 176. La sal, el hielo y cuantas materias se destinan á conservar provisionalmente á bordo la pesca en fresco se considerarán anexos á los enseres de pesca. Estarán exentos del despacho de Aduanas los buques pescadores que sólo transporten esos enseres y el producto de su pesca, sin verificar ninguna operación comercial.

Art. 177. Quedarán exceptuados del pago de derechos consulares los buques de pesca que arriben á puertos extranjeros por fuerza mayor, y no verifiquen más operación comercial que la necesaria para el abastecimiento del carbón, agua y víveres, la conservación del pescado á bordo y el retorno á España.

APARTADO III

De las primas á las Pesqueras en Canarias.

Art. 178. Las Sociedades formadas por españoles en las islas Canarias con capitales españoles, establecidas legalmente para la pesca en el Banco Saharico ó Canario-Africano, disfrutarán durante cinco años, á contar desde el 17 de Septiembre de 1909, una prima anual de 80 pesetas por cada tonelada de pescado seco que exporten.

El total de dicha prima no podrá exceder en cada año de 20.000 pesetas.

Art. 179. Para percibir la prima que establece el artículo anterior, se deberá acreditar:

1.º Que la Sociedad está constituida por socios españoles con capitales también españoles, y establecida legalmente para la pesca en el Banco Saharico ó Canario-Africano, en las islas Canarias;

2.º Qué cantidad ha exportado de pescado fresco y á qué puerto.

El primer extremo se justificará por medio de certificados del Registro Mercantil correspondiente y la escritura de constitución de la sociedad ó testimonio de ella, y el segundo, por el documento que expida la intervención del Registro de los puertos francos de Canarias, ó por certificado de la Aduana extranjera de entrada, visado por el Consul respectivo, haciendo constar la cantidad en toneladas de pescado seco exportado por la Sociedad.

Art. 180. La justificación del derecho á cobrar primas por el pescado seco exportado, se presentará anualmente dentro del plazo fijado en este Reglamento para las primas á la navegación, á la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio en el Ministerio de Fomento, el cual, después de examinarla y encontrarla conforme, dará la orden de pago.

Art. 181. Si concurriesen á reclamar la prima dos ó más Sociedades con derecho á percibirla, se repartirán proporcionalmente entre ellas las 20.000 pesetas concedidas, según la cantidad de pescado seco exportado por cada una. Esta cantidad será consignada en cada ejercicio del presupuesto del Ministerio de Fomento para satisfacer las primas anualmente devengadas.

CAPÍTULO II

IMPORTACIÓN Y TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA NACIONAL

Art. 182. Para que la importación de los productos de la pesca nacional disfrute de cuantas facilidades administrativas y fiscales sea posible otorgarle, el Gobierno procurará obtener de los Ayuntamientos y Juntas de Obras de los puertos, la supresión de todos los derechos y arbitrios, ya en concepto de consumo ú otra cualquiera que afecte á dicho producto, el hielo y la sal necesarios para su conservación.

Con el mismo fin procurará, cerca de las Compañías de Ferrocarriles, la mayor economía en el transporte y rápida distribución en los mercados interiores, reabando además de aquéllas el establecimiento de vagones frigoríficos para la mejor conservación de la pesca.

Cuanto afecta á las Compañías de Ferrocarriles será propuesto por éstas al Gobierno dentro del plazo de un año.

TÍTULO IV

De generalidad.

CAPÍTULO PRIMERO

DEFINICIONES

Art. 183. A). Para los efectos de este Reglamento se considerará buque nacional aquel que en su abanderamiento y matrícula, además de ajustarse á los requisitos generales de nuestras Ordenanzas y Reglamentos y á los preceptos del Libro III del Código del Comercio, acredite ser de exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional;

B). Buque, máquina, caldera ó artefacto naval de construcción nacional: El construido en España por constructor nacional y en Astillero de propiedad de personalidad, entidad ó Sociedad española, constituida ó domiciliada con arreglo á nuestra legislación;

C). Naviero ó armador nacional: A la personalidad, entidad ó Sociedad española, constituida y domiciliada con sujeción á nuestras leyes, que es exclusiva propietaria de buque nacional, con el que ejerce la industria de transportes navales ó la pesca marítima;

D). Constructor nacional de buques, máquinas, calderas y otros artefactos ó materiales navales: A la personalidad, entidad ó Sociedad española que posee en territorio nacional astillero ó taller para ejecutar esas obras y se dedica á dicha industria de construcción naval, bien sea por cuenta propia ó ajena, cumpliendo las condiciones que para la producción nacional exige el artículo 1.º del Reglamento del 23 de Febrero de 1908, para la aplicación de la ley de 14 de Febrero de 1907;

E). Industria nacional de pesca marítima: La que ejerce personalidad, entidad ó Sociedad española, con buques y artes de pesca, extrayendo del mar sus productos ó fomentando el cultivo y la reproducción de las especies marinas.

CAPÍTULO II

DE PROCEDIMIENTOS

Art. 184. Serán gratuitos todos los servicios que deban prestar las Oficinas del Estado para cumplir los preceptos de este Reglamento; y el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los de Hacienda, Estado y Marina, en los asuntos de la peculiar competencia de cada cual, resol-

verá cualesquiera dudas que surgieran de la aplicación del mismo.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Para introducir en la legislación vigente las reformas que exija el cumplimiento de la Ley, y no estén incluidas en este Reglamento, el Ministerio de Fomento invitará á los demás Ministerios interesados á que dicten las disposiciones necesarias en sus respectivos Departamentos.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.—Aprobado por S. M.—Fermín Calbetón.

ANEXOS

CUADRO A

Velocidad media anual no inferior á 10 millas ó marcha en prueba anual á media carga no inferior á 11 millas.

Primer grupo.

Doce expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España al Brasil, Uruguay y Argentina y viceversa, con escala en Canarias.

Doce expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto de Levante ó Sur de España al Brasil, Uruguay y Argentina y viceversa, con escala en Canarias.

Velocidad media anual no inferior á 11 1/2 millas ó marcha en prueba anual á media carga no inferior á 12 y 1/2.

Segundo grupo.

Doce expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto de Sur ó Levante de España al Adriático, y viceversa.

Doce expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al mar Negro y al de Azof (cuando esté abierto).

Cincuenta y dos ó 104 expediciones anuales de igual tráfico, una ó dos cada semana, desde un puerto del Sur de España á otro de Argelia y viceversa.

Velocidad media anual no inferior á 13 millas ó marcha en prueba anual, á media carga, no inferior á 14.

Tercer grupo.

Doce expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España á New York y Habana y viceversa.

INSTRUCCIONES PARA UTILIZAR Y LLENAR EL ESTADO MODELO B

El estado modelo B está destinado á dar la expresión de la carga embarcada ó desembarcada en cada puerto, en toneladas de flete.

Para ello las mercancías se considerarán divididas en tres grupos, conforme al artículo 54:

1.º Las que en los justificantes vienen valoradas en metros cúbicos.

2.º Las que lo están en peso. En este grupo se considerarán dos clases distintas:

I. Aquellas mercancías cuya densidad mercantil ó el peso de la tonelada de mar de la tabla, es igual ó mayor que el coeficiente de peso del buque de que se trate; y

II. Aquellas cuya densidad mercantil ó el peso de la tonelada de mar de la tabla es menor que el coeficiente de peso del buque.

3.º Mercancías que en el manifiesto no figuren en volumen ni en peso, sino sólo por el número de bultos.

Las mercancías del primer grupo y primera clase de las del segundo son homogéneas entre sí á los efectos de este estado, por lo que las de cada grupo ó clase pueden venir en forma resumida, si se desea, en una sola línea.

Las de segunda clase del segundo grupo han de anotarse con el suficiente detalle para poder aplicarlas la Tabla anexa al Reglamento; por tanto, sólo podrán venir expresadas en una sola línea las mercancías que tengan igual cifra para el peso de la tonelada de mar en la Tabla aludida.

Las del tercer grupo han de anotarse con todo detalle.

Inscritas las mercancías en la forma dicha (separadamente y á continuación las de cada grupo), se llenarán *a)* y *b)* con los datos de los documentos originales; la *c)*, se dejará en blanco para las mercancías del primer grupo; se llenará con la cifra representativa de la densidad mercantil ó peso de la tonelada de mar de la Tabla para las del segundo grupo, y para las del tercero se llenará con la equivalencia de toneladas de flete que dé el Gobierno, ó, en su defecto, la Tabla de este Reglamento.

La columna *d)* es el resultado de dividir las cifras de la *a)* por las correspondientes de la *c)* para las mercancías de la segunda clase del segundo y tercer grupo, y las cifras de la *a)* por el coeficiente de peso del buque para las del segundo grupo de la primera clase; las líneas correspondientes al primer grupo se dejarán en blanco.

Para llenar la columna *e)* se multiplicarán las cantidades de la *b)* por la característica de estiba, y se repetirán las de la *d)*, referentes á las mercancías del segundo y tercer grupo.

La suma de las cantidades así inscriptas en la columna *e)* será la indicadora en toneladas flete de la carga embarcada ó desembarcada, según los casos, en cada puerto.

INSTRUCCIONES PARA UTILIZAR EL ESTADO MODELO C

Este estado está destinado á obtener la carga media en toneladas flete que el buque ha transportado en cada medio viaje de exportación ó importación. Para ello registra el movimiento de mercancías en el buque, de tal modo, que en todos los instantes puede saberse la cantidad de carga en toneladas flete existentes á bordo.

Los datos de las columnas *a)*, *b)*, *c)* y *d)* están tomados del estado modelo B.

La columna *e)* se obtiene por sumas ó diferencias de las cantidades de las *b)* y *d)*, según se trate, en cada caso, de mercancías embarcadas ó desembarcadas.

La *f)* contiene las millas recorridas, tomadas de la Tabla oficial de distancias.

La *g)* es el producto de las cantidades de cada línea en las *e)* y *f)*.

Finalmente, dividiendo la suma de la columna *g)* por la suma de las millas de la columna *f)*, se obtiene la carga media correspondiente á la parte del viaje, bien sea en importación ó en exportación, según el caso de que se trate.

INSTRUCCIONES PARA UTILIZAR Y LLENAR EL ESTADO MODELO D

Está dividido en tres partes: Cómputo de cargas, cómputo de millas y compensaciones.

A los efectos del cómputo de cargas es necesario agrupar entre sí las partes de ida ó exportación y las de retorno ó importación; si alguno de los medios viajes se hizo en lastre, claro es que en la columna *a)* faltará el número que lo represente.

En la columna *b)* se sumarán las cantidades que representan las cargas medias transportadas en exportación y la suma de estas con las medias transportadas en importación, tomadas unas y otras del estado modelo C, obteniéndose así la representación en toneladas flete, de la carga transportada, tanto en exportación como en totalidad.

Cada una de estas sumas, dividida por el número de sumandos de que cada una está compuesta, nos dará la media aritmética, ó sea el promedio de la carga transportada en exportación y totalidad, respectivamente.

Se compulsará á qué tanto por ciento de la carga máxima alcanza cada uno de los promedios, y el resultado se anotará en la casilla *c)* de observaciones, y si hubiere unidades de porcentaje de la totalidad sobrante, se anotarán éstas y su equivalencia en millas para la compensación.

Cómputos de millas.—A este efecto es necesario agrupar los viajes enteros en tráfico directo internacional, en el de gran cabotaje y altura, lo que se patentiza en el cuadro, sin nuevas explicaciones.

Se compulsará según el artículo correspondiente del Reglamento, si hay ó no exceso de millaje.

Si lo hubiera se anotará este exceso en la casilla de observaciones, así como también su equivalencia en unidades de porcentaje de carga.

Compensaciones.—En el caso de que sobran unidades de porcentaje de carga y no se llegase al límite de las millas cobrables, se procederá según la primera fórmula.

Si se estuviera en el caso inverso, se usaría de la segunda.

Estas compensaciones pueden hacerse en tanto en cuanto no se rebasen los límites asignados por la Ley y Reglamento.

Finalmente, se pondrá al pie de las compensaciones la «Nota de Opción», con los datos que en ella constan, todos ellos menos el número de prelación ya obtenidos durante la confección de este estado D.

El número de prelación se obtendrá multiplicando el total de millas de la segunda parte de este cuadro, por el porcentaje de promedio de la carga total transportada, que se encuentra anotada en la casilla de observaciones de la carga, es decir, que el número de prelación es el producto del porcentaje de carga total transportada y el total de millas navegadas, ambas cifras tomadas antes de hacerse las compensaciones.

Libro Modelo A

LIBRO DE TRAVESÍAS

PUERTO DE

Vapor español de T. B.

Puede alojar hasta alumnos de cubierta { ó } de máquina.
yViaje redondo número en { Ida ó Exportación.
Retorno ó Importación.

Procedencias: inicial inmediata.....

Destinos: inmediato final

Llegado el de 19 { con carga.
en lastre.Despachado para la Travesía número { con carga.
en lastre.

1.º Registrado en

Con la clasificación

2.º Dotación

3.º Alumnos

4.º Correo

Fecha del despacho.

Firma de la Autoridad.

Sello

Vapor.....	Carga máxima.....	Característica de estiba.....
-------------------	--------------------------	--------------------------------------

Armador.....

Carga transportada en	{	Ida ó exportación.....
		Retorno ó importación.....

Procedencia inicial. Destino inmediato.

Procedencia inmediata..... Destino final (probable).....

[illegible]

(*) Deben tacharse las que no tengan aplicación.

Viaje redondo nám.

De gran cabotaje.

De altura.

Vapor

Carga máxima.

Característica de estiba

Coefficiente de peso.

Armador.

Ida, procedencia inicial.

Destino final.

Retorno, procedencia inicial.

Destino final.

[illegible]

(*) Deben tacharse las que no tengan aplicación.

(Estado

RESULTEN

Vapor **de**

Armador:

[illegible]

CÓMPUTO DE MILDAS		
Número del viaje.	GRAN CABOTAJE	ALTURA
(a)		

modelo D.)

DE VIAJES

toneladas brutas de arqueo total.

Matrícula de

RECONOCIDAS VÁLIDAS**OBSERVACIONES****COMPENSACIONES**

1.ª forma...

Exceso de carga.....

Equivalencia en millas.....

Computables á.....

De datos anteriores.....

Suma compensada de millas....

Gran cabotaje.

Altura.

2.ª forma...

Exceso en millas.....

Equivalencia en unidades de porcentaje de
carga total.....

Unidades del porcentaje total anterior....

Idem íd. compensado.....

RESUMEN FINAL Ó NOTA DE OPCIÓN

Número de prelación.....

Unidades de porcentaje de carga de exportación.....

Idem íd. de carga total.....

Recorrido en millas útiles.....

TABLA DE TONELADAS DE MAR Y DE EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE

TRADUCIDA DE LA TABLA ANEXA Á LA LEY FRANCESA DE 7 DE ABRIL DE 1902 DE PRIMAS Á LA NAVEGACIÓN

Y COMPENSACIONES DE ARMAMENTO

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
A			Almidón en rama en cajas pequeñas.....	750	»
Abacá, cáñamo de Manila...	»	Véase cáñamo.	Almura (residuos de aceite).	1.000	»
Idem en jarcias.....	»	Idem cuerdas.	Alcanfor bruto en cajas....	600	»
Abalorios.....	1.000	»	Idem íd. en barriles.....	500	»
Idem.....	»	Véase abalorios.	Idem refinado en cajas....	800	»
Acido bórico.....	800	»	Idem íd. en barriles.....	700	»
Idem cítrico, muriático, nítrico y sulfúrico.....	800	»	Alcaparrones en barriles...	900	»
Acero.....	1.000	»	Idem en frascos ó cajas....	600	»
Abonos en barriles.....	900	»	Alfileres.....	1.000	»
Idem á granel ó en sacos...	1.000	»	Alambres de hierro ó latón.	1.000	»
Aceite de pescado, de pie de buey y de sebo.....	1.000	»	Alquitrán.....	1.000	»
Aceite de palmera y de coco en barriles.....	900	»	Alfarería en cajas.....	»	Por cubicación. Tarifa condicional.
Aceite de vitriolo ó ácido sulfúrico.....	»	Véase ácido.	Idem á granel.....	»	»
Aceite de toda especie (olivas, granos, palma, etcétera).....	»	Idem bebidas.	Alcornoque en balas.....	200	»
Aceitunas en barricas.....	800	»	Idem en planchas.....	250	»
Idem en barriles.....	700	»	Almáciga.....	1.000	»
Idem en frascos, en cajas...	700	O por cubicación.	Ambar bruto en cajas.....	600	»
Adoquines de tierra cocida...	1.000	»	Idem en barriles.....	500	»
Idem de piedra arenisca...	1.000	»	Ambarilla (Abelmosco)....	750	»
Agárico en fardos.....	350	»	Amóníaco.....	500	»
Agua de colonia y agua de olor en cajas.....	»	Por cubicación.	Amarillo de cromo en cajas ó barriles.....	1.000	»
Agua de azahar en cajas...	»	Idem.	Amarillo de Nápoles en cajas ó barriles.....	1.000	»
Aguardiente.....	»	Véase bebidas.	Anchoas en frascos ó cajas..	700	»
Agua fuerte (ácido nítrico)..	»	Idem ácido nítrico.	Idem en barriles.....	800	»
Agua mineral.....	»	Idem bebidas.	Anclas (Rezón y garfio)....	800	»
Achicoria molida.....	700	»	Anclas.....	1.000	»
Ajenjo en balones.....	200	»	Anís estrellado, en caja ó balas.....	500	»
Ajos á granel.....	500	»	Anís estrellado en barriles..	400	»
Idem en cestos.....	450	»	Idem verde en balas.....	600	»
Idem en barriles.....	400	»	Idem íd. en barriles.....	500	»
Alabastro en bruto.....	1.000	»	Anisete.....	»	Véase bebidas.
Idem labrado.....	»	Por cubicación.	Antimonio.....	1.000	»
Alizari de Avignon (raíz de rubia) en balas prensadas con aros de hierro....	500	»	Arcilla.....	1.000	»
Alizari de Avignon en balas redondas.....	300	»	Aristolochia (planta medicinal).....	700	»
Alizari de Nápoles en balas prensadas con aros de hierro.....	800	»	Armas.....	»	Por cubicación.
Alizari de Chipre en balas..	400	»	Arvorut (fécula) en cajas..	600	»
Alizari de otras clases en balas.....	500	»	Idem íd. en barriles.....	500	»
Alizari de otras clases en barriles.....	400	»	Arsénico.....	1.000	»
Aloe en barriles ó cajas....	800	»	Arroz, con ó sin película, á granel ó en sacos.....	1.000	»
Alpiste.....	»	Véase granos.	Arroz, con ó sin película, en barriles.....	900	»
Alquifus, galena pulverizada	1.000	»	Arroz en paja á granel...	800	»
Alumbre.....	1.000	»	Idem íd. en sacos.....	700	»
Almendras cascadas en bala, cualquiera que sea el embalaje.....	800	»	Idem íd. en barriles.....	700	»
Almendras cascadas en barriles.....	700	»	Arenques salados en barriles.....	1.000	»
Almendras duras con cáscara.....	600	»	Arenques ahumados en hojas.....	400	»
Almendras tiernas con cáscara.....	550	»	Arboladura. 	»	Tarifa condicional.
Almendras semifinas ó finas.	450	»	Arbeja á granel ó en sacos..	1.000	»
Almidón en polvo.....	1.000	»	Arbeja en barriles.....	900	»
Idem en rama en barriles..	700	»	Arreos de caballerías.....	»	Por cubicación.
Idem íd. en cajas.....	800	»	Arena.....	1.000	»
			Asfalto.....	1.000	»
			Asafétida (gomo-resina)....	700	»
			Atún á la marinera.....	800	»
			Avena á granel ó en sacos..	900	»
			Idem en barriles.....	600	»
			Azafrán en balas prensadas.	600	»
			Idem íd. no prensadas.....	400	»
			Azogue.....	1.000	»
			Azul de Prusia en cajas....	800	»
			Idem íd. en barriles.....	700	»
			Azufre en bruto ó en tubos.	1.000	»
			Idem íd. en cajas ó toneles..	900	»

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Azufre (flor de)	»	Véase flor azufre.	Botellas vacías á granel, con paja, medias botellas.....	»	1.400 botellas.
Azúcar bruta y terciada...	1.000	»	Botellas vacías á granel, con paja, embaldadas.....	»	Por cubicación.
Idem refinada en panes y á granel	900	»	Bramantes en paquetes ó ba- rriles.....	600	»
Azúcar refinada en toneles ó en cajas	700	»	Brea ó alquitrán en fardos ó barriles.....	1.000	»
Azúcar refinada molida.....	1.000	»	Bronce.....	1.000	»
Idem en piedra en cajas.....	900	»	Bujías.....	700	O por cubicación.
Idem íd. en toneles.....	800	»			
Azufar.....	1.000	»			
Azufaifa en balas ó cajas...	500	»			
B					
Babla. Corteza de acacia de Arabia en balas.....	400	»	Cables y calabrotes blancos.	500	»
Bacalao fresco.....	1.000	»	Idem íd. embreados.....	600	»
Idem seco	800	»	Cacao en sacos ó fardos...	700	»
Idem íd. (Stochfish) á granel ó en fardos.....	600	»	Idem en barriles.....	600	»
Badana.....	600	O por cubicación.	Idem á granel.....	750	»
Badiana.....	»	Véase anís estrellado.	Cacahuets con cáscara á granel.....	500	»
Baldosas de mármol, tierra cocida y piedra.....	1.000	»	Cacahuets con cáscara en sacos.....	450	»
Balotages.....	»	Por cubicación.	Cacahuets sin cáscara á granel.....	700	»
Bálsamo de Copaiba de Ca- nadá ó Perú.....	750	»	Cacahuets sin cáscara en sa- cos.....	650	»
Bambú.....	400	»	Cacahuets sin cáscara en barril.....	600	»
Barbancono, barricas llenas ó vacías.....	»	300 litros.	Cadenas.....	1.000	»
Barbas de ballena.....	800	»	Café en sacos ó fardos.....	900	»
Barilla ó sosa.....	1.000	»	Idem en barriles.....	800	»
Barniz.....	1.000	»	Idem en cestos.....	800	»
Barricas bordelesas.....	»	Véase piperita.	Cachumbas cubierta de va- rios frutos de América...	800	»
Bayas de enebro en balas ó fardos.....	600	»	Cajería.....	»	Por cubicación.
Bayas de laurel en balas ó fardos.....	500	»	Cajas de porcelana, vajillas y otros objetos de vidrio.	»	Idem.
<i>Bebidas y otros líquidos.</i>			Calderas de cobre.....	750	»
En bordelesas.....	»	4 Barricas.	Idem para azúcar.....	900	»
Al por mayor, pequeños ba- rriles.....	»	900 litros ó por cubica- ción.	Idem para máquinas de va- por.....	1.000	»
Al por mayor, pequeños ba- rriles, dobles.....	»	550 litros ó por cubica- ción.	Calderos.....	750	»
En damajuanas.....	»	450 litros ó por cubica- ción.	Cal.....	1.000	»
En botellas, cajas, cestas, etc.	»	324 botellas.	Cambrón.....	600	»
Becerro encharolado en cajas ó cajones.....	»	Por cubicación.	Canela en cajas.....	650	»
Benjuí.....	800	»	Idem en fardos ó paquetes.	300	»
Bermellón en polvo.....	1.000	»	Cantáridas en fardos ó cajas.	400	»
Betún.....	1.000	»	Idem en barriles.....	350	»
Idem líquido en botellas de barro ó barriles.....	600	»	Cañamo á granel.....	400	»
Betún líquido en cajas ó ca- jitas.....	1.000	»	Idem en balas prensadas...	500	»
Bismuto ó estaño de espejo.	1.000	»	Idem de Calcuta y Manila, yute en balas prensadas y atadas.....	600	»
Bisutería de oro y plata.....	»	Por su valor.	Cañamo de Calcuta y Mani- la en balas no prensadas.	»	Por cubicación.
Blanco de España ó de men- dón.....	1.000	»	Cañamones.....	»	Véase granos de caña.
Bombas, balas y otros pro- yectiles.....	1.000	»	Cañafistula ó casia en far- dos, sacos ó cajas.....	450	»
Borax bruto ó refinado.....	1.000	»	Cañafistula ó casia en barri- les.....	350	»
Borra ó pelo de animales en fardos sin prensar.....	200	O por cubicación.	Cañones y obuses.....	1.000	»
Borra ó pelo de animales en fardos prensados.....	400	Idem.	Caparrosa.....	1.000	»
Borra de seda en fardos pren- sados.....	400	Idem.	Cardamomo.....	400	»
Botellas vacías á granel, con paja, de un litro.....	»	700 botellas.	Carey en cajas.....	500	»
Botellas vacías á granel, con paja, de menos de un litro.	»	900 botellas.	Idem en barriles.....	400	»
			Cartas, naipes.....	800	»
			Cartón.....	700	»
			Carne salada.....	1.000	»
			Carbón de madera.....	600	»
			Idem mineral, á granel.....	1.000	»
			Idem en barriles.....	900	»
			Idem en briquetas á granel.	1.000	»
			Cardos.....	»	Por cubicación,
			Carnes en conserva ó en es- cabeche.....	»	Véase conservas.
			Carne ahumada.....	800	»
			Idem salada.....	»	Véase bucy y grasas.
			Carruajes.....	»	Por cubicación.

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Cardenillo.....	1.000	»	Cochinilla en barriles.....	400	»
Casaques en fardos, cajas ó barriles.....	»	Por cubicación.	Cocos y demás granos duros á granel.....	1.000	»
Cascanilla.....	500	»	Cocos y demás granos duros en balas.....	900	»
Casabe ó tapioca.....	700	»	Cocos y demás granos duros en barriles.....	800	»
Cáscara de bellotas en fardos	500	»	Cocos frescos.....	400	»
Idem id. en barriles.....	400	»	Cock á granel.....	500	»
Castañas á granel.....	900	»	Cock en barriles.....	400	»
Idem en sacos.....	800	»	Cola de pescado en fardos..	600	»
Idem en barriles.....	700	»	Idem de id. en barriles....	500	»
Casa ó tan ó corteza molida, en sacos.....	600	»	Idem fuerte en fardos.....	600	»
Casa ó tan ó corteza molida, á granel ó en paquetes...	500	»	Idem id. en barriles.....	500	»
Cáscara de cacao en balas..	300	»	Coloquintida.....	200	»
Idem de Levante en balas..	600	»	Confitura, dulce en caja. ..	»	Por cubicación.
Cavianavo en balas.....	400	»	Conservas alimenticias.....	1.000	O por cubicación.
Caucho, goma elástica, en fardos ó cajas.....	450	»	Copra (almendra del coco) á granel.....	650	»
Caucho, goma elástica, en barriles.....	350	»	Copra (almendra del coco) en zurrónes ó sacos.	600	»
Caucho, goma elástica, en planchas.....	700	»	Conchas.....	»	Por cubicación.
Caucho, goma elástica, manufacturada.....	»	Por cubicación.	Cordajes blancos (jarcias)..	700	»
Camis, conchita de Africa y la India.....	1.000	»	Idem embreados, idem.....	800	»
Cebadilla.....	800	»	Idem de Algey, esparto, yute, abacá, pita.	500	»
Cebada á granel ó en sacos..	800	»	Cotón, algodón, en balas cuadradas, prensadas y encordadas.....	500	»
Idem en barriles.....	700	»	Cotón, algodón, en balas redondas, prensadas y encordadas.....	400	»
Idem mondada ó perlada...	1.000	»	Cotón, algodón, en balas redondas no prensadas....	300	»
Cebollas de todas clases á granel.....	800	»	Cotón, algodón, en balas de la India en balas cuadradas prensadas y encordadas.....	600	»
Cebollas de todas clases en cajas ó cestos.....	800	»	Cotón, algodón, de los mares del Sur, Puerto Rico, Cuba y Costa Firme en balas cuadradas, prensadas, encordadas ó con aros.....	450	»
Cebollas de todas clases en barriles.....	600	»	Cotón, algodón Brasil en balas.....	450	»
Cebollas de flores.....	»	Por cubicación.	Cotón, algodón Cayena, Martinica, G. Guadalupe en balas redondas sin prensar	300	»
Cerda de puerco en balas no prensadas.....	300	»	Cotón Haití en balas.....	300	»
Idem de puerco en idem prensadas.....	500	»	Idem hilado en balas prensadas.....	300	»
Idem de id. id. en cajas....	800	»	Cotón hilado en balas no prensadas.....	600	»
Idem de id. id. en toneles...	700	»	Cobre.....	1.000	»
Cerveza.....	»	Véase bebidas.	Idem viejo en paquetes ó en montón.....	1.000	»
Cercos ó aros.....	»	Tarifa condicional.	Cobre viejo en barriles ó cajas.....	900	»
Cerusa (albayalde).....	1.000	»	Comino de Malta.....	750	»
Cemento.....	1.000	»	Colmillo de elefante ó hipopótamo á granel.....	1.000	»
Cera bruta en cajas, fardos ó panes.....	900	»	Colmillo de elefante ó hipopótamo en balas ó cajas..	800	»
Idem id. en barriles.....	800	»	Colmillo de elefante ó hipopótamo en barriles.....	700	»
Ceniza ó residuos de sodas brutas.....	1.000	»	Cortezas para curtidos no molidas á granel ó en paquetes.....	500	»
Cestas.....	»	Tarifa condicional.	Cortezas para curtidos, no molidas en sacos.....	600	»
Cesterío á granel.....	850	»	Cortezas de granadas, naranjas y limón en balas.....	500	»
Idem en sacos.....	800	»	Cortezas de granadas, naranjas y limón en barriles...	400	»
Cestos, cestas y seras.....	»	Tarifa condicional.	Copén de cáñamo en balas..	400	»
Cilindros ó tubos de cobre ó hierro colado.....	»	O por cubicación.	Copén de cacao.....	»	Véase cáscara de cacao.
Cepillería en cajas ó cestos..	1.000	Idem.	Corteza de cacao.....	»	Véase groisil.
Ciruelas secas en cajas.....	900	»	Cristal en pedruzcos ó desperdicios de.....	»	»
Idem id. en barriles.....	900	»			
Idem id. en cestos.....	800	»			
Cirios.....	»	Por cubicación.			
Cigarros.....	1.000	»			
Cinabrio (Bermellón).....	1.000	»			
Clavos de cobre, hierro ó zinc.....	1.000	»			
Clavos, especias en balas...	500	»			
Idem id. en barriles.....	400	»			
Idem id. rotos en balas.....	400	»			
Idem id. id. en barriles....	350	»			
Coaltar, alquitrán de hulla..	1.000	»			
Cochinilla en caja ó zurrón de cuero.....	600	»			
Colas de alef.....	»	Véase alef.			
Cochinilla en zurrón de palmeta.....	500	»			

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Cristalería en cajas.....	»	Por cubicación.	E		
Cristal plano para puertas...	1.000	»	Edredón.....	»	Por cubicación.
Creta greda.....	1.000	»	Efectos de uso.....	»	Idem.
Crema de tártaro.....	1.000	»	Echalias para encañadas....	800	»
Crines de Rusia ó cualquiera otra parte, retorcida ó trenzada en balas.....	500	O por cubicación.	Ejes de hierro.....	1.000	»
Crines de Rusia ó cualquiera otra parte, sin retorcer ni trenzar, en balas.....	400	Idem.	Elebón (raíz de).....	500	»
Crines de Rusia ó cualquiera otra parte, en balas prensadas.....	700	Idem.	Encina de India en corteza, en barriles.....	500	»
Cromato.....	1.000	»	Encina de India en polvo...	600	»
Cuerdas viejas, jarcias á granel.....	800	»	Idem íd. en sacos.....	500	»
Cuernos de buey y búfalo á granel.....	800	»	Escama de tortuga.....	»	Véase Carey.
Cuernos de buey y búfalo en balas.....	500	»	Escayola en barriles.....	800	»
Cuernos de buey y búfalo en barriles.....	400	»	Esmeril.....	1.000	»
Cuernos de ciervo enteros...	300	»	Espojas en bruto en balas...	300	»
Idem de íd. en chapas.....	350	»	Idem lavadas ídem.....	200	»
Idem de carnero á granel...	500	»	Idem en cestas.....	»	Por cubicación.
Idem de íd. en fardos.....	450	»	Espíritu de vino.....	»	Véase bebidas.
Idem de íd. en barriles.....	400	»	Esencias de perfumería en botes ó cajas.....	»	Por cubicación.
Cubebas, pimienta de Java, en balas.....	500	»	Esencias de trementina en botes ó cajas.....	800	»
Cubebas, pimienta de Java, en barriles.....	400	»	Esencias de trementina en barriles.....	1.000	»
Cubiertas de capullo de seda...	600	»	Esencias de trementina en bombonas.....	»	Por cubicación.
Cueros de Buenos Aires y otros de 12 kilos y más...	800	»	Estaño.....	1.000	»
Cueros de Costa Firme y otros de 8 á 12 kilos exclusivamente.....	600	»	Estopas de cuerdas blancas ó alquitranadas en paquetes.....	400	»
Cueros inferiores á ocho kilogramos.....	500	»	Estopas de cuerdas blancas ó alquitranadas en balas prensadas.....	500	»
Cueros curtido en rollos...	700	»	Espliego en balas.....	250	»
Idem verdes ó salados en paquetes.....	1.000	»	Escobas sin mango.....	»	350 escobas.
Idem trabajados en balas, cajas ó maletas.....	600	»	Idem con ídem.....	»	250 ídem.
Cúrcuba, raíz de la India, en balas.....	750	»	Espartos en bruto en balas prensadas.....	500	»
Cúrcuba, raíz de la India, en barriles.....	650	»	Espartos hilados en paquetes.....	350	»
Ch			Espartos en rollos.....	»	Véase cuerdas.
Chicharros salados.....	»	Véase pescado salado.	Esperma de ballena.....	1.000	»
Chiques, bolas de mármol, para jugar.....	1.000	»	Espartería.....	»	Por cubicación.
Chocolate.....	900	»	Espermacita (Spermaceti)...	»	Véase blanco ballena.
Choucrute (repollo de conserva).....	800	»	Espirituosos.....	»	Idem bebidas.
D			Estoraque, resina olorosa líquida.....	800	»
Damajuanas vacías (garrafrones).....	»	500 litros.	Estoraque, resina olorosa en panales.....	600	»
Dátiles en banastas ó cajas...	700	»	Escamonia.....	500	»
Idem en barriles.....	600	»	Esquila, cebolla albarrana...	»	Véase cebollas.
Derla, tierra para fabricar loza y porcelana.....	1.000	»	Esquinonte, jugo oloroso...	500	»
Dernites, tela de algodón...	750	O por cubicación.	Esteras.....	»	Por cubicación.
Desperdicios de vidrio.....	1.000	»	Escayolas en balas ó sacos...	1.000	»
Desperdicios y roeduras de piel.....	500	»	Euforbio.....	800	»
Dividi (planta) en granos, á granel ó en sacos.....	500	»	Extracto de zumaje líquido.	»	Véase bebidas.
Dividi molido en sacos.....	800	»	F		
Idem íd. en barriles.....	700	»	Fécula de patata en balas...	900	»
Drepa (corteza verde de nuez) en sacos.....	600	»	Idem íd. en barriles.....	800	»
Duelas.....	800	»	Fideos en cajas.....	400	»
			Idem en cestas.....	300	»
			Fieltro plegable alquitranado.....	600	»
			Fieltro plegable no alquitranado.....	500	»
			Flor de canela en cajas ó balas.....	700	»
			Flor de canela en barriles...	600	»
			Flor de espliego, tilo, tamarrindo, en cajas ó balas...	400	»
			Flor de espliego, tilo, tamarrindo, en barriles.....	350	»
			Flor de azufre en balas.....	900	»
			Idem íd. en barriles.....	800	»
			Flores artificiales.....	»	Por cubicación.
			Frutas confitadas.....	700	O por ídem.

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
G					
Galanga (planta) en balas ..	500		Granos de lirio.....	700	
Idem id. en barriles.....	450		Idem de Psilium en balas ó cajas.....	900	
Galipot.....	1.000		Granos de Psilium en barriles.....	800	
Galbano resinas.....	800		Granos de Ravisón á granel ó en sacos.....	1.000	
Galletas en cajas.....	800		Granos de Ravisón en barriles.....	800	
Idem en barriles.....	500		Grasa en cajas.....	900	
Gambier de la India (usado en curtidos).....	1.000		Idem en botes de hojalata..	900	
Garbanzos.....		Véase legumbres secas.	Idem en barriles.....	800	
Garancive rojo claro en barriles.....	600		Idem en tarros.....	700	
Gelatina en cajas.....	800		Guadañas y hoces.....	1.000	
Genciana en balas.....	500		Guantería.....		Por cubicación.
Idem en barriles.....	450		Guano de Chile y Perú.....	1.000	
Gengibre en balas.....	800		Idem de Patagonia.....	800	
Idem en barriles.....	700		Idem de otras procedencias.	900	
Gualda, tintorería.....	200		Guisantes.....		Véase legumbres secas.
Ginebra.....		Véase bebidas.	Gutapercha.....		Como el caucho.
Ginsen, (planta), en balas.....	700				
Idem (id.) en barriles.....	600		H		
Goma de amoníaco en cajas	800		Habas á granel.....	900	
Idem de Arabia, Senegal, en balas.....	1.000		Idem en barriles ó sacos....	800	
Idem de Arabia, Senegal, en cajas.....	900		Habichuela seca.....		Véase legumbres secas.
Goma de Arabia, Senegal, en barriles.....	800		Habichuelas secas.....		Idem habas.
Goma copal en balas.....	800		Harina en sacos.....	1.000	
Idem id. en cajas.....	800		Idem en barriles.....	800	Ocho barriles.
Idem id. en barriles.....	700		Hoces de aceite.....	1.000	
Idem elástica.....		Véase caucho.	Idem id. de vino líquidas ó secas.....	1.000	
Idem gutagamba.....	1.000		Herramientas.....	1.000	Ó por cubicación.
Idem Sandaraca en barriles.	800		Heno en balas prensadas...	400	Idem.
Idem laca en balas ó cajas.	700		Hierro en trozos y en barras sin labrar.....	1.000	
Idem id. sobre palos, en sa- cos.....	650		Idem viejo.....	1.000	
Goma laca sobre palos, en barriles.....	600		Higos.....	900	
Granza rubia molida en barriles.....	800		Hilo de cáñamo y lino en balas.....	600	
Granza seca aligari en balas.	250	Véase Aligari.	Idem de pelo de cabra.....	500	
Gramma en balas.....	1.000		Hierro colado en bruto....	1.000	Ó por cubicación.
Grasa de piel.....		Véase trigo, maíz, etc.	Idem id. trabajado.....	1.000	
Granos.....			Hierbas secas.....	250	
Idem de cáñamo en cajas...	700		Hinojo.....	700	
Idem id. en barriles.....	600		Hojalata en hojas ó en cajas.	1.000	
Granos colza en sacos.....	800		Hojas de árbol en paquetes.		Por cubicación.
Idem id. en barriles.....	700		Idem de hierro.....	1.000	
Idem id. á granel.....	900		Idem de laurel en balas....	250	
Idem de algodón sin despo- jar á granel.....	750		Idem de sen en balas pren- sadas.....	500	
Granos de algodón sin des- pojar en sacos.....	700		Hulla.....		Véase carbón de piedra.
Granos de algodón sin des- pojar en barriles.....	600		Huesos ordinarios á granel.	600	
Granos de algodón limpios á granel.....	850		Idem id. para marquetería..	800	
Granos de algodón limpio en sacos.....	800		Idem de frutas triturados en balas.....	700	
Granos de algodón limpios en barriles.....	700		Idem id. en barriles.....	600	
Granos de ginebra en sacos, cajas ó balas.....	600		Huevos en cajas ó cestos...		Por cubicación.
Granos de ginebra en barriles.....	500		Huevas de bacalao.....	1.000	
Granos de lino á granel ó en sacos.....	900				
Granos de lino en cajas ó balas.....	800		I		
Granos de lino en barriles.	700		Incienso en balas ó cajas...	900	
Idem de alfalfa á granel...	1.000		Idem en barriles.....	800	
Idem id. en sacos ó cajas...	900		Indigo en cajas.....	700	
Idem id. en barriles.....	800		Idem en barriles.....	500	
Idem de mostaza á granel...	800		Ipecacuana en balas ó cajas.	500	
Idem id. en balas ó cajas...	700		Idem en barriles.....	400	
Idem id. en barriles.....	600		Iris en balas y cajas.....	700	
			Idem (planta) en barriles...	600	
			Itatle.....	600	
			J		
			Jabón.....	1.000	
			Jalapa en cajas y barriles..	800	Ó por cubicación.
			Jamones á granel.....	900	
			Idem en cajas.....	800	
			Idem en barriles.....	750	
			Jarabes en cajas.....		Por cubicación.

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Jarabes ó melazas.....	»	Véase melazas.	Maderas de construcción, planchas, etc.....	»	Por estéreos.
Junquillos.....	»	Véase junco.	Maderas para quemar, olmos, etc.....	»	Idem.
Jugo de limón en barriles.....	900	»	Maderas de marquetería en planchas delgadas.....	»	Por cubicación.
Idem en botellas.....	»	Véase bebidas.	Madera de Caoba, de Cuba y Santo Domingo.....	1 000	»
Jugo de regaliz en cajas.....	800	»	Madera de la República de Haití, de Costa Firme y América Central.....	800	»
Juncos y cañas.....	400	»	Madera de boj, ébano, olmo, teca, palisandro amarillo y otras maderas duras de tintura y ebanistería, en troncos regulares.....	1 000	»
K					
Kermes en cajas.....	600	»	Madera de encina en tablas pequeñas.....	»	Véase encina.
Idem en barriles.....	500	»	Macarroni en cajas.....	400	»
L					
Laca lisa.....	»	Como goma laca.	Idem en costas.....	800	»
Lac-die.....	900	»	Macis (corteza de nuez moscada).....	400	»
Ladrillos de todos clases.....	1 000	»	Maíz á granel.....	950	»
Lana hilada.....	300	»	Idem en sacos.....	900	»
Idem sucia en balas prensadas y con aros de hierro.....	500	»	Idem en barriles.....	900	»
Lana sucia en balas prensadas sin aros de hierro.....	400	»	Magnesia (carbonato de).....	250	»
Lana sucia en balas no prensadas.....	»	Por cubicación.	Manteca en tarros.....	800	»
Lana lavada en balas.....	250	»	Idem en barriles.....	1 000	»
Lápizlázuli.....	1 000	»	Idem en fardos ó cajas.....	1 000	Véase cajas.
Lápices con madera en cajas.....	500	»	Manganeso.....	1 000	»
Idem id. en barriles.....	400	»	Malaquetas (grano de paraíso).....	500	Véase yuca.
Latanero. Hojas de palmera en paquete ó montón.....	300	»	Mandioca (harina de).....	800	»
Láudano.....	1 000	»	Maná en cajas y barriles.....	500	»
Laureles para bastones.....	500	»	Idem para curacao.....	500	»
Legumbres escabechadas en barriles.....	750	»	Manzanas secas en balas.....	500	»
Legumbres escabechadas en cajas.....	»	Por cubicación.	Idem id. en barriles.....	450	»
Legumbres escabechados á granel.....	1 000	»	Idem id. en costos.....	800	Por cubicación.
Legumbres secas en sacos.....	900	»	Idem id. á granel ó en sacos.....	700	»
Idem id. en barriles.....	700	»	Idem id. en barril s.....	1 000	»
Lenguas de buey ahumadas.....	500	»	Mantillo seco.....	»	Véase grasas.
Idem de bacalao.....	1 000	»	Manteca en general.....	»	Idem.
Lentejas.....	»	Véase legumbres secas.	Idem de cerdo.....	1 000	Por cubicación ó tarifa condicional.
Librería en cajas.....	»	Por cubicación.	Máquinas.....	»	»
Licken.....	400	»	Mármol en bruto y trabajado.....	1 000	»
Licores.....	»	Véase bebidas.	Mármol para jugar.....	»	»
Licopodium.....	1 000	»	Marmoles de fundición.....	800	Véase chiques.
Limas.....	1 000	»	Marfil.....	»	Véase colmillos de elefante.
Limones en cajas.....	»	Por cubicación.	Idem vegetal.....	»	Véase hues de corozo.
Lino en balas prensadas.....	500	»	Idem en bruto.....	»	Véase colmillos de elefante.
Idem de Nueva Zelanda ó Formio.....	»	Véase cáñamo.	Medidas para bebidas.....	»	Por cubicación.
Listones.....	»	Tarifa condicional.	Medicamentos compuestos.....	1 000	Idem.
Litargirio.....	1 000	»	Melaza.....	»	»
Loza á granel.....	»	Tarifa condicional.	Mercería.....	1 000	Por cubicación.
Idem en cajas.....	»	Por cubicación.	Mercurio.....	1 000	»
Lúpulo en balas.....	300	»	Metales preciosos.....	»	Por su valor.
M					
Madera de Campeche. Haití, Lima, Pernambuco y Santa Marta.....	800	»	Metralla.....	1 000	»
Madera de laurel, rosa, sándalo y sapán.....	700	»	Miel.....	800	Véase granos.
Madera de cedro para tapices.....	600	»	Mijo (grano de).....	1 000	»
Madera de otras clases.....	800	»	Mineral.....	1 000	»
Idem de regaliz en balas ó paquetes.....	550	»	Minio.....	»	Véase incienso.
Madera de fustete en sacos.....	400	»	Mirra.....	350	»
Idem de tintura molida en balas.....	500	»	Mimbres en bruto.....	350	»
Madera de tintura molida en barriles.....	400	»	Idem en blanco.....	»	Por cubicación.
Maderas de construcción, roble, teca.....	»	Por estéreos.	Modas.....	700	»
Maderas de construcción, maderos, olivos, etc.....	»	Idem.	Moldes para azúcar en tierra cocida.....	800	»
			Momia (cera negra).....	»	Véase cantáridas.
			Moscas cantáridas.....	800	»
			Mostaza en polvo en cajas.....	800	»
			Idem en tarros en cajas.....	500	»
			Muc.....	»	Por cubicación.
			Muebles.....	400	»
			Musgo en balas prensadas..	»	»

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	
N						
Nácar á granel.....	900	O por cubicación. Por cubicación.	Pasta de patata molida....	700	»	
Idem en cajas.....	800		Pastel (giasto).....	»	Ver pastel natural.	
Idem en barriles.....	700	»	Idem en pasta en toneles...	700	»	
Narajín.....	500		Idem natural en balas.....	150	»	
Naranjas.....	»	»	Patatas á granel.....	1.000	»	
Idem verdes en balas.....	800		Idem en balas, cestas ó sa-	»	»	
Idem en barriles.....	700	»	cós.....	900	»	
Natrón sal.....	1.000		Patatas en barriles.....	800	»	
Negro de humo en balas...	500	»	Pedernales.....	1.000	»	
Idem de marfil ó de hueso	»		Pelos de animales.....	»	Ver borra.	
granel.....	1.000	»	Peletería fina en balas..	500	»	
Negro de marfil ó de hueso	»		Idem id. en barricas.....	400	»	
en barriles.....	900	»	Peras secas en barriles....	450	»	
Negro de residuos de refine-	»		Idem aplastadas en cestós..	»	Por cubicación.	
ría á granel.....	1.000	»	Idem verdes á granel.....	900	»	
Negro de residuos de refine-	»		Idem id. en barricas.....	800	»	
ría en barriles.....	900	»	Idem secas en balas.....	500	»	
Nuez de agallas pesadas, de	»		Perlase (potasa).....	1.000	»	
Levante, en balas.....	1.000	»	Pescado salado.....	1.000	»	
Nuez de agallas pesadas, de	»		Petinera en balas.....	200	O por cubicación.	
Levante, en barriles.....	800	»	Pezuñas á granel.....	600	»	
Nuez de agallas ligeras, de	»		Idem en sacos.....	500	»	
Provence, en balas.....	400	»	Idem en barriles.....	400	»	
Nuez de agallas ligeras, de	»		Pergamino.....	700	»	
Provence, en barriles....	350	»	Perfumería.....	»	Por cubicación.	
Nuez de agallas de Istria, en	»		Pez.....	1.000	»	
balas.....	900	»	Piedras brutas de talla ó de	»	O tarifa condicional.	
Nuez de agallas de Istria, en	»		mármol.....	1.000	Idem id.	
barriles.....	700	»	Piedras de molino.....	1.000	»	
Nuez moscada.....	500		Piedras pómez en cajas ó en	500	»	
Nueces y avellanas á granel	700	»	balas.....	400	»	
Idem id. en balas.....	600		Piedras pómez en barriles..	»	»	
Idem id. en barriles.....	500	»	Pieles de buey, búfalo, vaca,	»	Véase cueros.	
Idem de corozo á granel...	1.000		caballo y pieles frescas...	»	Por cubicación.	
Idem id. en balas.....	900	»	Pieles diversas en balas...	»	»	
Idem id. en barriles.....	800		Idem de búfalo de la India	700	»	
Nuez vómica á granel.....	700	»	en balas prensadas.....	400	»	
O			Pimienta colorado.....	500	»	
Ocre.....	1.000	»	Idem en balas ó en cajas...	400	»	
».....	1.000		Idem en barriles.....	800	»	
Ólibano.....	»	Ver incienso.	Pimienta á granel.....	700	»	
Orchilla natural ó líquen...	400		Idem en balas ó sacos.....	600	»	
Idem id. ó líquen en balas	»	»	Idem en barriles.....	650	»	
prensadas.....	500		Idem en zurrónes.....	400	»	
Orchilla natural ó líquen	»	»	Piñones en balas.....	700	»	
preparada ó en pasta...	1.000		Idem en barriles.....	»	900 litros.	
Oro.....	»	Véase metales preciosos.	Pipas.....	500	O por cubicación.	
Oropimente, sulfuro amari-	»		Idem de fumar, de tierra...	700	»	
llo ó arsénico.....	1.000	»	Idem id. id., del levante...	500	»	
Ortigas de China.....	350		Pistachos (Alfonsigo) en ba-	500	»	
Oxido de cinc.....	1.000	»	las.....	400	»	
P			Pistachos (Alfonsigo) en ba-	500	»	
Paja en sacos.....	»	Tarifa condicional.	rriles.....	800	»	
Idem en balas prensadas...	350		Pita en balas prensadas...	»	»	
Palastro ó hierro en planchas	1.000	O por cubicación.	Pipería en conjunto.....	»	»	
Palo del Brasil, fustete y Ni-	»		Idem vacía.....	1.000	900 litros.	
caragua.....	500	»	Pintura preparada.....	1.000	»	
Palos de tabaco.....	»		Pizarra.....	»	»	
Paño de lana en bala ó cajas	500	Véase tabaco.	Plata y platería.....	»	Véase metales precio-	
Papel de escribir, de impre-	»		Planchas de abeto.....	»	sos.	
mir y de sobres.....	300	O por cubicación.	Plomo.....	1.000	Véase maderas de cons-	
Papel secante gris ó encarnado	700		Plombagina.....	1.000	trucción.	
Papel de refuerzo de velas	»	»	Plumas de ganso para es-	200	»	
de los buques.....	600		cribir.....	»	»	
Papel de China de seda.....	500	»	Plumas para camas, adornos	»	»	
Parrillas para refinación en	»		y otras.....	»	Por cubicación.	
hierro y en yerro colado,	»	»	Porcelana.....	1.000	Idem.	
etcétera.....	1.000		Potasa.....	»	»	
Pasas de Corinto, Zante y	»	»	Potiche (botella de vaso de	»	Tarifa condicional.	
Lipari en barriles ó cajas...	900		barro).....	700	»	
Pasas de otras clases.....	750	»	Pólvora en barriles senci-	600	»	
			llos.....	1.000	»	
			Pólvora en barriles dobles..	1.000	»	
			Polvos de mármol.....	1.000	»	
			Puerco salado en barriles..	1.000	»	
			Puzolana.....	1.000	»	

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Q					
Quesos de Holanda á granel.....	300	»	Sebesten (<i>cordia officinalis</i>) pequeña ciruela de Egipto.	700	»
Quesos de Holanda en cajas ó en barriles.....	700	O por cubicación.	Sebo fundido en cajas ó en toneles.....	1.000	»
Quesos de Gruyere en cajas y en cubetas de un queso	700	Idem.	Sebo fundido en zurrones..	900	»
Quesos de Gruyere en ba- riles.....	800	»	Seda cruda en balas.....	400	»
Quesos de otras clases.....	»	Por cubicación.	Sederfa.....	»	Por cubicación.
Quina en balas ó en cajas..	500	»	Sémola en sacos.....	900	»
Idem en barriles ó seras....	400	»	Idem en toneles.....	700	»
Quincalla.....	1.000	»	Sempentaria de Virginia..	400	»
			Sen en hojas, en balas ó far- dos.....	400	»
R			Sidra.....	»	»
Raíces de alizari.....	»	Véase alizari.	Sillas.....	»	Véase bebidas.
Raíz de genciana.....	»	Véase genciana.	Sillones.....	»	Tarifa condicional.
Idem de regaliz.....	»	Véase regaliz.	Simamba.....	400	»
Idem de alelí.....	»	Véase alelí.	Simientes de nabo á granel	900	»
Ratapia.....	»	Véase bebidas.	Idem íd. íd. en sacos.....	800	»
Recortes de papel.....	»	Por cubicación.	Idem íd. íd. en barriles....	700	»
Redes de pesca.....	400	»	Idem de adormideras á gra- nel ó en sacos.....	800	»
Remos de dos á tres metros.	»	70 remos.	Simientes de adormideras en barriles.....	700	»
Idem de tres á cuatro me- tros.....	»	60 ídem.	Simiente de hierba pastel..	450	»
Remos de cuatro á cinco me- tros.....	»	40 ídem.	Idem de sésamo á granel..	900	»
Remos de cinco á seis me- tros.....	»	25 ídem.	Idem íd. íd. en sacos.....	850	»
Remos de seis á siete me- tros.....	»	20 ídem.	Idem íd. íd. en barriles....	750	»
Remos de siete á ocho me- tros.....	»	15 ídem.	Idem íd. trébol á granel....	1.000	»
Residuos de hojas de sen y de cochinilla.....	500	»	Idem íd. íd. en sacos ó cajas.	900	»
Residuos de aceite.....	1.000	»	Idem íd. íd. en barriles....	800	»
Resina.....	1.000	»	Idem en general.....	700	Tarifa condicional.
Restos de pieles.....	»	Véase desperdicios de cueros.			
Rocallas, sartas de abalorios.	»	Véase abalorios.	Solivas, ó vigas de encina ó pino.....	»	Véase maderas de cons- trucción.
Ron.....	»	Véase bebidas.	Sombreros.....	»	Por cubicación.
Idem y tafta.....	»	Idem.	Sulfatos.....	1.000	»
Ruedas de afilar.....	1.000	»			
Idem de cualquier clase....	1.000	O tarifa condicional.	T		
Ruibarbo en balas ó cajas..	600	»	Tapones de corcho en balas.	150	»
Idem en barriles.....	500	»	Idem de íd. en cajas.....	»	Por cubicación.
			Taflete.....	»	Idem.
S			Tabaco de Virginia en ba- riles.....	800	»
Sacos vacíos de tela.....	»	Por cubicación.	Idem de Kentucky.....	700	»
Sagú en cajas ó balas.....	700	»	Idem de Mariland y Ohfo...	500	»
Idem en barriles.....	600	»	Idem del Brasil en balas prensadas.....	600	»
Salap (fécula).....	1.000	»	Tabaco de Hungría y del Le- vante en balas.....	500	»
Salitre.....	1.000	»	Tabaco de la India en balas.	600	»
Salmon en conserva en bo- tes en cajas.....	1.000	»	Idem de Holanda, Bélgica y Palatinada en balas pren- sadas.....	700	»
Idem en toneles.....	900	»	Tabaco de la Habana, Haití y otras procedencias en balas no prensadas.....	750	»
Sal.....	1.000	»	Tabaco de venas en balas...	500	»
Salvado.....	300	»	Idem en polvo.....	800	»
Sal sosa.....	1.000	»	Idem de China.....	»	Por cubicación.
Sartenes y otros artículos análogos de calderería...	750	»	Idem prensado para mascar.	900	»
Sandaraca (resina blanca)...	»	Véase goma.	Talco.....	1.000	»
Sangre de drago en masa en cajas.....	800	»	Tamarindo preparado en ba- riles.....	1.000	»
Sangre de drago en toneles.	700	»	Tapioca.....	700	»
Idem íd. íd. en sacos de cuero.....	250	»	Tártaro.....	1.000	»
Sardinas en conservas en ca- jas.....	1.000	»	Tejas de tierra.....	1.000	»
Sardinas prensadas en ba- riles.....	900	»	Telas.....	»	Por cubicación.
Sanguine, polvos para bru- ñir metales.....	1.000	»	Té.....	400	Esta cifra no es más que una media aproxima- ción; el té presenta grandes variaciones en el peso y se tarifa naturalmente por cu- bicación.
Santolina, semilla.....	700	»			
Sebadilla.....	»	Véase cebadilla.	Tejidos.....	»	Por cubicación.

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Telas y tejidos diversos....	>	Por cubicación.	U		
Teja.....	1.000	>	Urucú, pasta.....	900	O cuatro barricas bordelesas.
Tinta para escribir, en botellas de barro.....	600	>	V		
Tierra de sombras de Siena, etc.....	1.000	>	Vainilla.....	350	>
Idem de Alfárrero.....	1.000	>	Vasijas de barro para refinerías.....	>	Tarifa condicional.
Tocino en hojas y en cajas..	800	>	Velas en cajas.....	700	O por cubicación.
Idem en salmuera.....	>	Véase cerdo salado.	Vigas y viguetas.....	>	Véase maderas de construcción.
Tornasol en panes, girasol..	500	>	Vinos.....	>	Véase bebidas.
Tortas de semilla á granel..	1.000	>	Y		
Idem de id. en barriles.....	800	>	Yasca.....	250	>
Toba.....	1.000	>	Yunque.....	1.000	>
Trapos en balas.....	500	>	Yeso.....	1.000	>
Idem viejos.....	>	Véase trapos.	Yute.....	>	Véase cáñamo.
Trementina en pasta ó líquida.....	800	>	Z		
Trigo á granel ó en sacos..	1.000	>	Zadorica.....	500	>
Idem en barriles.....	900	>	Zapatos.....	>	Por cubicación.
Trigo afforjón marisco á granel.....	850	>	Zarzaparrilla.....	400	>
Trigo afforjón marisco, en sacos.....	800	>	Zinc.....	1.000	>
Tripol.....	1.000	>	Zuecos.....	>	Por cubicación.
Truchuelas.....	>	Véase bacalao verde.	Zumaque en hojas en balas.	400	Existe también zumaque en hojas en balas de 300 kilos.
Trufas.....	>	Por cubicación.	Idem en polvo en balas....	800	>
Tornillos.....	1.000	>	Zumo de regaliz.	>	Véase jugo de regaliz.
Turba seca para combustible.....	>	Tarifa condicional.			
Tubos de tierra cocida.....	>	Idem.			
Tuberosa, planta.....	500	>			
Turbith, raíz.....	800	>			

EXPOSICION

SEÑOR: En 18 de Abril de 1900 fué dividido el antiguo Ministerio de Fomento en los dos de Instrucción Pública y de Agricultura, pasando al primero de ellos, en la repartición de servicios, el Negociado de Construcciones Civiles, en el que radicaban, además de la conservación de los Monumentos nacionales, muy dignos de la solicitud de los Gobiernos por su carácter artístico ó histórico, las obras todas de construcción y reparación de edificios para la instalación de los diferentes servicios de Fomento, y, por último, los asuntos relativos al ensanche de poblaciones.

Advirtiéndose, pocos años después, que estos últimos, como materia propia y exclusiva del Ramo de Obras Públicas, no tenían el más adecuado lugar en un Ministerio cuya principal misión es la pública cultura en general, y en segundo término, aunque inmediato, el apoyo, la protección y el adelantamiento de las Bellas Artes en la Nación. Este mismo Centro, reconociendo que por su naturaleza, por su historia y por su carácter técnico, debía volver dicha materia al Ministerio encargado del servicio de las Obras Públicas, tomó la iniciativa en el asunto de la devolución, significando la conveniencia de que el Centro ministerial, denominado ya en aquella época, como primitivamente, de Fomento, después de haber ostentado durante algún tiempo el de Agricultura, Industria, Comercio y Obras

Públicas, se hiciera cargo nuevamente de todo cuanto haya de tramitarse y ser resuelto con arreglo á la ley de Ensanches de 22 de Diciembre de 1876 y al Reglamento para la ejecución de la misma, aprobado en 19 de Febrero del año siguiente.

Prevía la oportuna consulta á la Presidencia del Consejo de Ministros, fué dictada por este Alto Centro Ministerial la Real orden de 20 de Diciembre de 1906, en virtud de la cual fueron devueltos al de Fomento los asuntos que integraban el Negociado de Construcciones Civiles en el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, con la sola excepción de los propios y dependientes de este Departamento.

Aprovechóse entonces esta coyuntura para crear en el Ministerio de Fomento una Dependencia ó Negociado distinto de los demás existentes en aquella época, teniendo en cuenta de una parte la especialidad de la materia, en un todo diferente de las demás obras públicas en general, y de otra la amplitud alcanzada por todos los servicios del Ministerio, así como la necesidad, ya sentida, de centralizar cuanto se refiere á la construcción y á la conservación de edificios utilizables por este Ministerio. A esta idea obedeció la Real orden de 7 de Enero de 1907, instaurando el Negociado de Urbanización y Construcciones, denominación que abarca el doble concepto de las materias principales en que había de enten-

der, ó sea la del ensanche de poblaciones y la instalación de los servicios del Ministerio, con la ejecución de las obras que al efecto fueren necesarias.

En consonancia y mantenimiento del espíritu que informó aquella disposición, se ha dictado en 9 del mes actual otra Real orden recordando la primera y previniendo al propio tiempo que pasen sin demora al referido Negociado de Urbanización y Construcciones, todos cuantos asuntos se refieren á las construcciones necesarias para los servicios propios de Fomento.

Pero estimando el Ministro que suscribe muy conveniente dar mayor solemnidad á lo dispuesto, por lo mismo que introduce la medida cierta novedad en los procedimientos hasta ahora en práctica, confiando, además en los resultados benéficos que ha de reportar en lo porvenir la fundación y funcionamiento en el Ministerio de su cargo del servicio de las construcciones, que no hay ya razón para continuar llamando *civiles*, denominación vaga é inexpresiva, pues que *civil* es todo lo que no pertenece al orden religioso ni al militar; teniendo las obras de que ahora se trata un carácter propio que las distingue de otras construcciones (también de Obras Públicas y con el mismo derecho para figurar como *civiles*, tales una línea de ferrocarril, una carretera, un puerto ó un canal); estimando que ha llegado la ocasión de implantar en el Ministerio de Fomento el servicio genui-

namemente arquitectónico como parte integrante del de Obras Públicas, ha estudiado el Ministro que suscribe el adjunto proyecto de decreto, teniendo á la vista, además de la citada Ley de 22 de Diciembre de 1876, otras disposiciones debidas á loables iniciativas de sus dignos predecesores, como son el Real decreto de 25 de Septiembre de 1857, por el que fué creada la *Junta Consultiva de Policía urbana y edificios públicos*; el de 1.º de Diciembre de 1858, organizando el *Servicio de los Arquitectos provinciales*; el Reglamento para la ejecución del mismo, objeto del Real decreto de 14 de Marzo de 1860; la Real orden de 4 de Marzo de 1881 creando el cargo de *Inspector general facultativo de las construcciones* (llamadas entonces civiles, es decir, de arquitectura) dependientes del Ministerio de Fomento; el Real decreto de 15 de Agosto de 1886, dictando reglas para la ejecución de dichas obras; el de 2 de Agosto de 1837 sobre el mismo extremo, y, por último, el de 1.º de Septiembre de 1889, aprobando el *Reglamento sobre Construcciones civiles*; y aunque es cierto que se hallan de hecho derogados muchos de estos preceptos, como denotan, en primer término, el reconocimiento de la importancia que entraña el asunto, y en segundo lugar, los esfuerzos encaminados á regularizar el servicio de las obras de Arquitectura en el Ministerio de Fomento, utilísimo ha de resultar en toda ocasión, como la actual, tener en cuenta muchas de las ideas allí atesoradas, aunque sea preciso introducir en ellas las modificaciones que la realidad de los hechos y las nuevas exigencias de los tiempos imponen.

Figura entre éstas de modo muy preferente la instalación de las Oficinas provinciales de Fomento, servicio que en ninguna dependencia puede tener tan lógica y adecuada cabida como en el Negociado de Urbanización y Construcciones, siendo evidente, por otra parte, que si en lugar de hallarse distribuido en diferentes Centros, como en la actualidad ocurre (dándose el caso de que alguno entienda en esta materia tan ajena á la de personal, por ejemplo, que es su principal cometido), se agrupase en una sola dependencia, podría atenderse mejor y con más homogeneidad de criterio á su despacho, con tanta mayor razón cuanto que viene preocupando seriamente desde hace ya algún tiempo el enorme sacrificio que para el Estado supone la suma invertida en concepto de alquileres por locales no siempre los más apropiados á su destino.

Con la cantidad aproximada de 300.000 pesetas que anualmente invierte el Ministerio de Fomento para la instalación aislada de Oficinas provinciales de Obras Públicas, de Montes, de Minas y de Agricultura, aparte de otros locales exigidos para diferentes servicios, podría induda-

blemente ser propietario el Estado, desde hace muchos años, de un número considerable de edificios que, aun dentro de una relativa modestia, responderían dignamente á su objeto mejor que los tomados provisionalmente de ocasión y sujetos á las veleidades, trastornos y desgracias de sus verdaderos propietarios, y he aquí que buscando la conveniencia moral y material del Estado para lo porvenir, se presenta al mismo tiempo un campo dilatado, una extensa esfera de actividad para el servicio de Arquitectura en el Ministerio de Fomento.

Fundado en las precedentes razones, tiene el Ministro que suscribe la alta honra de proponer á la aprobación de V. M. el adjunto Real decreto.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
Fermín Calbetón.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El Negociado de Urbanización y Construcciones, constituirá un organismo general del Ministerio de Fomento, dependiente de todas sus Direcciones generales, así las de Obras Públicas y de Agricultura, Industria y Comercio que en la actualidad existen, como las demás que pudieran ser creadas, respondiendo á exigencias del servicio.

Art. 2.º Entenderá dicho Negociado:

1.º En todo lo referente á ensanche de poblaciones, así en la instrucción, tramitación y resolución de los respectivos expedientes, como de las incidencias que de la realización de los proyectos de planos de ensanche pudieran derivarse.

2.º En la construcción, conservación y reparación de todos cuantos edificios sean necesarios para el más adecuado funcionamiento de los servicios especiales del ramo, sin otra excepción que el propio y peculiar del Canal de Isabel II.

3.º En la instalación de las oficinas y dependencias para la ordenada marcha de todos los servicios del Ministerio, celebrando al efecto los contratos de arrendamiento de locales que sean precisos, tanto en Madrid como en provincias, mientras el Estado no disponga de edificios de su propiedad.

4.º En el estudio y ejecución de toda obra para la adaptación de locales adquiridos ó arrendados, formulando al efecto los proyectos correspondientes.

5.º En todo cuanto se relacione con el servicio de arquitectura en el Ministerio de Fomento, como edificios provisionales para celebrar exposiciones u otros fines, decorado de locales destinados á solemnidades ó actos públicos, y todas las obras que las diferentes dependencias del Ministerio exijan, ateniéndose en la redacción de proyectos, á los programas

formulados por los Centros técnicos respectivos.

Art. 3.º El Negociado de Urbanización y Construcciones tendrá el doble carácter de administrativo y de técnico, hallándose al frente del mismo un Oficial de la Secretaría del Ministerio, con la categoría de Jefe de Administración, ó en su defecto, y en concepto de interinidad, un Jefe de Negociado de primera clase, que cuente por lo menos veinticinco años de servicio en el Ministerio de Fomento, y formando parte del referido Negociado, para auxiliar sus trabajos en el concepto pericial y competente, una oficina de Arquitectura con todo el personal indispensable.

En casos de ausencia ó de enfermedad, se encargará interinamente del despacho general de los asuntos del Negociado el funcionario de mayor categoría y antigüedad del mismo, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de régimen interior del Ministerio.

Art. 4.º Por el Ministerio de Fomento se formará la plantilla del personal del Negociado de Urbanización y Construcciones, en sus dos partes, administrativa y técnica.

Designará asimismo cuatro Arquitectos de reconocida competencia, los cuales, en unión del Jefe del Negociado, constituirán la *Junta de Arquitectura* del Ministerio de Fomento, para que pueda ser consultada por el mismo en todos aquellos asuntos que por su carácter y trascendencia exijan una particular atención.

Art. 5.º Los Vocales de la Junta de Arquitectura no disfrutarán por este concepto gratificación ni emolumento alguno, siendo estos cargos puramente honoríficos.

Los Arquitectos al servicio del Negociado percibirán el sueldo anual de 4.000 pesetas, que se consignará en presupuesto, teniendo derecho además, en su respectivo caso, á los honorarios que con arreglo á la tarifa vigente, aprobada por Real decreto de 2 de Noviembre de 1905, correspondan al autor de cada proyecto, y han de figurar en el presupuesto especial de cada obra á cargo de la contrata de la misma.

El personal auxiliar del Negociado, así técnico como administrativo, tendrá consignados sus haberes en el presupuesto de gastos del Ministerio.

Art. 6.º Cuando fuere necesario utilizar en provincias los servicios de algún Arquitecto, se hará la designación temporal y para cada caso, por el Ministro de Fomento, á propuesta de la Junta de Arquitectura, debiendo percibir los honorarios correspondientes en concepto de dirección, con cargo también á la partida del presupuesto de contrata de la obra.

Art. 7.º Para el cumplimiento de las órdenes emanadas del Ministerio en la inspección y vigilancia de las obras en

curso de ejecución, girarán los Arquitectos al servicio del Negociado, las visitas que sean indispensables. El Ministro podrá disponer, cuando lo estime oportuno ó conveniente, que dichas visitas se verifiquen bajo la dirección del Jefe del Negociado de Urbanización y Construcciones ó de cualquiera de los otros Vocales de la Junta. Al efecto, se consignará en los presupuestos el crédito con destino al abono de las correspondientes dietas por traslación y demás gastos.

Art. 8.º Al redactar los presupuestos de gastos del Ministerio de Fomento, se reunirán en un solo capítulo correspondiente al servicio de Urbanización y Construcciones, las diferentes partidas hasta el presente consignadas por separado y destinadas á las obras de conservación y reparación de edificios de la propiedad de este Departamento Ministerial, señalando, además, un crédito para análoga atención en el edificio que parcial ó totalmente ocupe aquél en su servicio Central.

Se unificarán también los créditos destinados á arrendamiento de locales para la instalación de las diferentes oficinas y dependencias del Ramo, tanto en Madrid, cuando no se disponga en el edificio del Ministerio de capacidad suficiente, como en provincias.

Art. 9.º A fin de llegar gradual y paulatinamente á la realización del plan general para dotar al Ministerio de edificios propios en que instalar decorosamente todos sus diferentes servicios, se consignará en presupuesto *extraordinario*, por el momento, y en igual forma ó bien en los ordinarios sucesivos durante un período de treinta años, un crédito para la construcción de dos de estos edificios en otras tantas provincias, designadas por el Gobierno en cada caso.

Se invitará por el Ministerio de Fomento, antes de proceder á la redacción definitiva de los respectivos proyectos, á los Ministerios de Hacienda y Gobernación para que, si lo estimaran conveniente, puedan contribuir en la debida proporción á la ejecución de las obras, atendiendo á los beneficios que pudiera reportar la reunión de todas las Dependencias provinciales en un solo edificio, y facilitando así la comunicación y despacho con los Gobiernos Civiles.

A medida que vaya terminando la construcción de estos edificios, se reducirá hasta su extinción completa el crédito dedicado á alquileres de locales ocupados por oficinas y dependencias del Estado.

Art. 10. El Ministro de Fomento es el encargado de la inmediata ejecución de este decreto, debiendo publicar en breve plazo el Reglamento correspondiente para el funcionamiento completo del servicio de Obras Públicas de Arquitectura, á cargo del Negociado de Urbanización y Construcciones.

Art. 11. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al cumplimiento del presente Real decreto y sin efecto, por tanto, especialmente, el artículo 5.º del Reglamento provisional de 26 de Julio de 1908 para la aplicación de la ley de 4 de Junio del mismo año.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1.ª Desde la aprobación del presente Real decreto empezará á funcionar el nuevo servicio con arreglo á los preceptos del mismo, extendiéndose sin dilación por el Ministerio de Fomento los nombramientos de Vocales de la Junta de Arquitectura y los de todo el personal, así administrativo como técnico, que fuere necesario, y encomendando desde luego al Negociado de Urbanización y Construcciones, los estudios y las obras de mayor urgencia.

Hasta que obtenga la sanción debida la ley de Presupuestos generales del Estado para el año 1911 y pueda hacerse uso de los créditos que en la misma se consignen para atenciones del servicio de Urbanización y Construcciones, ó sea, de las obras públicas de Arquitectura en el Ministerio de Fomento, se efectuarán los trabajos de carácter técnico en los estudios particulares de los respectivos Arquitectos, debiendo ser instalada en el año próximo y con la posible rapidez en el local ocupado por el Ministerio, la oficina técnica correspondiente.

Los Arquitectos al servicio del Negociado de Urbanización y Construcciones, tendrán el carácter de funcionarios técnicos del Ministerio de Fomento. Serán aplicables á ellos para los efectos de la permanencia en sus destinos, los derechos que la ley de 4 de Junio de 1908, concede á los funcionarios administrativos del referido Departamento.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

EXPOSICIÓN

SEÑOR: La generosa y patriótica iniciativa que se tradujo en el Real decreto de 16 de Junio de 1907, por el cual se establecieron pensiones para que Ingenieros y obreros manuales pudiesen completar en el extranjero sus conocimientos, debe ser secundada por la confirmación de una parte de los preceptos de aquella Soberana disposición, y la reforma y ampliación de otros que ha de hacer más eficaz aquella iniciativa.

El sucesor del Ministro ilustre que refrendó aquel Real decreto sigue modestamente sus huellas y divide el período de pensión en dos, para que vayan al extranjero preparados convenientemente los obreros designados y no pierdan allí un tiempo precioso para su educación.

Crea además uno extraordinario, espe-

cio de Doctorado para los más sobresalientes entre los expedicionarios.

El período de preparación se hará en España, y una vez fuera de ella los expedicionarios residirán en Bélgica y en Francia para que sea amplio su campo de estudio.

Una Junta Central de Patronato, compuesta de hombres prestigiosos, entre los que se contará un representante del elemento obrero, seleccionará el personal electo por los Consejos provinciales, y dirigirá toda la expedición aunque ésta se ponga en su Centro á las órdenes inmediatas de una Delegación directiva que ha de estar siempre en contacto con la Junta Central.

Estas y otras pequeñas modificaciones han de ser, á juicio del Ministro que suscribe suficientes, para que tenga eficacia en la realidad el pensamiento de uno de sus antecesores más distinguidos, sin perjuicio de que vaya reformándose lo dispuesto, según lo aconseje la experiencia, para que no se malogre tanto patriótico empeño.

Atendiendo á las consideraciones expuestas, tiene el Ministro que suscribe el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente Real decreto.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
Fermín Calbetón.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El Estado seguirá subvencionando para que realicen prácticas en el extranjero, á 15 alumnos Ingenieros, que sean de los que terminan en cada año sus carreras en las Escuelas de Ingenieros de Minas, Montes y Agrónomos, y á 80 obreros manuales que quieran perfeccionar fuera de España los medios propios del trabajo ó ampliar los conocimientos que tengan adquiridos.

Uno de los Ingenieros Agrónomos pensionados residirá precisamente en Burdeos y estudiará la industria vitivinícola, y otro en Marsella ó Portiú, que se dedicará al estudio del cultivo del olivo y la fabricación de aceites.

Art. 2.º Mientras se mantenga este servicio, la duración de las pensiones para las prácticas de los Ingenieros será de tres á seis meses improrrogables en cada año; y la de los obreros, de dos años y tres meses, también improrrogables, pudiendo extenderse—para algunos solamente—seis meses más, dentro de las condiciones que prescriben artículos posteriores de este decreto.

Art. 3.º La pensión será de 300 francos mensuales de gratificación á los alumnos ingenieros, y de 180 francos mensuales, á razón de seis diarios, en concepto de jornal á los obreros mientras residan en el extranjero; y de 150 pesetas men-

suales á razón de cinco diarias en el período de preparación que deben realizar en España.

Art. 4.º Los viajes de los alumnos Ingenieros y obreros, desde los puntos de su residencia hasta el de su destino, el de regreso y los indispensables para sus prácticas, serán de cuenta del Estado.

Art. 5.º El número de alumnos pensionados por cada una de las Escuelas, será: cinco de Minas, cinco de Montes y cinco de Agrónomos.

Este número se ampliará en años sucesivos, si los resultados obtenidos aconsejan la consagración de mayor crédito en los presupuestos, y se disminuirá, en caso contrario, á juicio del Ministro de Fomento.

Art. 6.º La elección de los alumnos Ingenieros de Minas, Montes y Agrónomos se hará por las Escuelas respectivas, por orden numérico de las promociones, y si en alguna ó algunas de ellas no existiese este orden, el Claustro de Profesores designará los de mayores méritos.

Art. 7.º Las Escuelas de Ingenieros de Minas, Montes y Agrónomos comunicarán al Ministro de Fomento antes del día 1.º de Diciembre de cada año los nombres y apellidos de los pensionados elegidos y la vecindad de los mismos, acompañando el programa de prácticas que á juicio de las respectivas Escuelas deban ser ejecutadas por los alumnos en el extranjero.

Art. 8.º La expedición de obreros durará en general dos años y tres meses, y comprenderá dos períodos: uno de preparación, que será tres meses, y en el que los elegidos se concentrarán en Barcelona ó en cualquiera otra ciudad industrial que designe el Ministro de Fomento, á propuesta de la Junta Central de Patronato.

En el punto de concentración recibirán lección diaria de la lengua francesa, clases elementales de tecnicismo industrial y otras análogas, según programa que al efecto formará la Junta Central de Patronato y someterá á la aprobación del Ministro, y sin perjuicio de que asistan diariamente á las fábricas, talleres y establecimientos que les fueren designados.

La Junta Central de Patronato que crea este Real decreto, propondrá al Ministro para cada expedición el punto, la organización y la forma en que se ha de dar la enseñanza en este primer período, y después de aprobado el plan por aquél, se encargará de su dirección y ejecución.

El segundo período durará dos años, durante los cuales los obreros pensionados residirán en el extranjero, bien sea en Bélgica, bien en Francia, concentrándose ó distribuyéndose entre estas dos naciones, según disponga la Dirección de la expedición por sus órganos autorizados.

Art. 9.º Para el régimen, administra-

ción y cuanto concierna á las expediciones de Ingenieros y obreros pensionados, se constituye en Madrid una Junta Central de Patronato, compuesta de los siguientes Vocales:

Tres natos, que serán:

El Presidente del Instituto de Reformas Sociales, quien lo será también de esta Junta.

El del Instituto Nacional de Previsión; y

El de la Junta de ampliación de estudios, mientras cada uno de los tres citados desempeñen sus cargos.

Uno, en representación de los obreros y designado por el Instituto de Reformas Sociales; y

Cinco de libre nombramiento del Ministro de Fomento, de los que cuatro habrán de ser Ingenieros que se hayan distinguido en sus Cuerpos.

La Junta propondrá para Secretario á un Vocal de su seno y una plantilla de Auxiliares al Ministro de Fomento, quien en definitiva hará los nombramientos y aprobará las plantillas libremente.

Art. 10. La Junta Central de Patronato queda encargada:

1.º De seleccionar el personal que elijan los Centros electores y de proponer en definitiva al Ministro los nombres de los obreros que hayan de formar parte de la expedición.

2.º De dirigir la preparación de los expedicionarios en España, proponiendo previamente al Ministro cuanto tienda á este fin y según previene el artículo 8.º

3.º Dirigir al extranjero á los obreros que hubiesen terminado el período de preparación, encaminándolos hasta que se pongan á la orden de la Delegación directiva que allí resida, y estará en continuo contacto de la mencionada Delegación para que la labor de ésta resulte todo lo eficaz que deber ser y puedan transmitirse al Ministro cuantas noticias sean necesarias, y que al final de la expedición y mientras ésta dure se forme juicio exacto de su resultado.

4.º Inspeccionará y vigilará la organización y trabajos de la Delegación directiva en el extranjero, y propondrá al Ministro las reformas que á su juicio deban hacerse en el régimen de la Delegación y de la expedición misma, en las plantillas del personal de aquélla, en los programas de enseñanza y en cuanto más considere oportuno para el mejor éxito de la expedición.

5.º Tendrá asimismo la facultad de proponer al Ministro de Fomento cuantas reformas estime convenientes para la elección de los expedicionarios, organización de las expediciones, etc.; servirá de Cuerpo consultivo y ejercerá cuantas facultades especialmente le sean delegadas por el Ministro de Fomento.

Art. 11. El Centro de Delegación especial que ha de vigilar las prácticas de los Ingenieros pensionados y atender la

expedición de obreros en el extranjero, tendrá su residencia oficial en Bruselas ó Lieja, á elección del Director, y una Sucursal en París.

La Delegación se compondrá de un Jefe, que debe ser precisamente Ingeniero de notoria competencia y práctica de fábricas ó talleres, y seis Auxiliares, de los cuales tres residirán en Francia y tres en Bélgica.

Uno de los Auxiliares de cada grupo hará de Secretario, y el Jefe del que resida en París lo designará el Director Delegado.

Las gratificaciones de que disfruten se consignarán en los presupuestos.

Todos estos funcionarios serán de libre nombramiento del Ministro de Fomento, sin perjuicio de que la Junta Central de Patronato de Madrid pueda proponer al Ministro las reformas que juzgue necesarias en las plantillas, la separación de alguno ó algunos funcionarios, y hasta el nombre de los que estime aptos para el cumplimiento de su misión.

Art. 12. El Director Delegado podrá nombrar dos Auxiliares profesores belgas ó franceses; uno residente en París y otro en el centro que elija en Bélgica para que perfeccionen á los obreros en el conocimiento del idioma francés y el tecnicismo de sus oficios, y les enseñen aquellas materias más convenientes al aprovechamiento de los expedicionarios, en clases alternas de una hora y con honorarios que no excedan de 1.500 francos anuales por cada Profesor.

El programa de estas enseñanzas lo fijará el Director atendiendo al fin práctico que se persigue en estas expediciones, y dará de él cuenta al Ministro de Fomento, quien podrá variarlo, previo informe de la Junta Central de Patronato.

Art. 13. La Dirección en el extranjero inspeccionará y vigilará constantemente á los pensionados y los distribuirá en los Centros fabriles ó agrícolas de Francia y Bélgica, dando cuenta de la distribución que acuerde y de las variaciones que en ella realice al Ministro de Fomento por conducto de la Junta Central de Patronato.

Art. 14. La Dirección les proporcionará los medios posibles para su instrucción teórico práctica, y la entrada y estudio en talleres, fábricas, astilleros, arsenales, laboratorios, granjas agrícolas, establecimientos de floricultura y horticultura y demás centros que á su juicio puedan servir de enseñanza á los expedicionarios.

Los gastos de viaje de obreros que ocasione el cumplimiento de esta misión serán por cuenta del Estado.

Art. 15. El Centro de la Delegación especial en el extranjero recibirá mensualmente comunicación de los obreros, relativa á los trabajos personales que realicen, con todo detalle, y al final de la

expedición pedirá á los mismos una Memoria documentada que justifique su labor.

Estas comunicaciones y Memorias se elevarán al Ministro de Fomento por conducto de la Junta Central de Patronato, y ésta á su vez las comunicará á las entidades que hayan elegido á los obreros respectivos.

Art. 16. La Dirección en el extranjero podrá proponer al Ministro de Fomento, por conducto de la Junta Central de Patronato, á los obreros expedicionarios que más hayan sobresalido en sus estudios y manifestaren deseos de seguirlos, para que éstos puedan disfrutar de la prórroga de su pensión en un tercer período de seis meses que deberán utilizar, siguiendo su educación en Inglaterra ó en Alemania.

Esta propuesta no podrá abarcar más de diez nombres, sin perjuicio de que en casos extraordinarios pueda ser aumentada por iniciativa del Director, con dictamen favorable de la Junta Central, y por resolución del Ministro de Fomento.

En ningún caso podrá prorrogarse el tiempo señalado para cada uno de los períodos de la pensión.

Art. 17. Los jornales que los obreros devenguen en el extranjero, independientemente de los que el Estado les concede como pensión, les serán retenidos íntegros, y no podrán percibirlos sino después de su regreso á España y previo el cumplimiento de las condiciones estipuladas en el artículo 24. De no efectuarlo así, perderán el total de dichos jornales, que se destinarán á alguna obra social de asistencia ó provisión de la provincia.

Si el patrono faltara á alguna de las obligaciones contraídas con el obrero, por virtud de lo dispuesto en el artículo 24, deberá abonar á éste, en concepto de indemnización, la cantidad que se fije por el Consejo provincial que hubiese hecho la designación del obrero, con arreglo á lo dispuesto en el artículo 20. Dicho Consejo provincial tendrá, para los efectos del cumplimiento de las condiciones estipuladas entre patronos y obreros expedicionarios al regresar éstos á España, el carácter de Tribunal arbitral, siendo ejecutivo su fallo.

En el caso en que por fuerza mayor cesación ó paralización de su industria el patrono no pudiese cumplir sus obligaciones, el Consejo respectivo se lo participará á la Junta Central de Patronato, que se encargará de la colocación del obrero.

Art. 18. Las faltas cometidas por los pensionados, siendo leves, se castigarán por el Jefe del Centro de la Delegación especial, con amonestación y multa; y las graves, con la pérdida de la pensión, por el Ministro de Fomento, previo expediente, á propuesta del indicado Jefe, en el cual informará la Junta Central.

Art. 19. A la orden del Jefe del Centro

de Delegación especial de Ingenieros y obreros pensionados en el extranjero, serán libradas las cantidades necesarias para atender á los que allí ocasionen este servicio, y bajo la responsabilidad y con las formalidades que determinan las leyes, justificará el Jefe la inversión de las mismas.

A la orden del Presidente de la Junta Central se librarán las sumas necesarias para atender á los gastos del período preparatorio en España, en las mismas condiciones que el párrafo anterior determina.

Art. 20. Antes de que se proceda á elegir obreros pensionados, la Sección de Industria del Consejo Superior de la producción ó el organismo que pudiera sustituirle, propondrá al Ministro las clases de industrias que deben estar representadas en la expedición, sin incluir las que tiene el Estado, y el reparto de las que proponga entre las provincias españolas que designe.

Una vez resuelta esta propuesta, se procederá á la elección de los obreros que hubieran de ser pensionados, previa convocatoria que se publicará en el *Boletín Oficial* y en algún periódico de gran circulación de la provincia, por los Consejos provinciales respectivos, y se señalará en ella para la elección el término de quince días, contados desde la fecha de la publicación é incluyendo los festivos y feriados.

Las Comisiones de Sindicatos de patronos, dueños de talleres y fábricas de cada industria y Sociedades de obreros ó similares de ellas, donde las hubiere, y las Cámaras agrícolas propondrán al Consejo provincial respectivo, dentro del término de la convocatoria, la lista de sus candidatos.

La elección de los obreros se hará por los respectivos Consejos provinciales, que pondrán de acuerdo, á ser posible, á los patronos ó interesados, con las Asociaciones obreras correspondientes á cada industria ó sus similares que existan en los Centros fabriles que deban designar candidatos.

Art. 21. Para ser obrero pensionado se necesita ser español, tener dieciocho años cuando menos y cuarenta cumplidos cuando más, justificar su calidad de obrero y su buena conducta; esta última con certificación del Alcalde del pueblo donde resida el obrero, y la edad, con certificación del Registro civil.

Art. 22. El expediente de la elección con todos los documentos presentados y la lista de los obreros elegidos por los Consejos provinciales, se elevará en el término de tres días, contados desde la expiración del plazo señalado en la convocatoria para la elección, al Ministro de Fomento, y éste lo pasará inmediatamente á la Junta Central del Patronato, para que ésta haga la selección debida y proponga definitivamente al Ministro los 80 nombres de obreros pensionados.

Si por rechazar la Junta algunos de los elegidos por los Consejos provinciales, no pudiera completarse el número, quedarán firmes los nombramientos que se hagan, y para suplir á los que falten, se enviará á los Consejos provinciales correspondientes una nota de los que hayan de elegir de nuevo, con las formalidades mismas que á los otros, pero sin que esta elección suplementaria interrumpa la formación y marcha de la expedición, á la que se incorporarán á su debido tiempo los nuevamente electos.

Art. 23. Se dará cuenta á la Sección de Industria del Consejo de la producción ó Centro que pueda sustituirle, de los obreros que constituyan la expedición y las industrias que representan.

Art. 24. Los patronos de los Centros fabriles ó de talleres industriales y las entidades agrícolas que hagan la designación de los obreros pensionados, fijarán, de acuerdo con éstos, las condiciones en que vuelvan á su trabajo al regresar á España cuando termine la expedición.

Art. 25. La primera expedición de obreros pensionados que se forme con arreglo á las bases de este Real decreto, empezará su período de preparación en 1.º de Octubre próximo, en cuya fecha se habrán reconcentrado en Barcelona los obreros designados, realizando sus viajes bajo la inspección de los Consejos provinciales respectivos, á los cuales les serán giradas con anterioridad las cantidades necesarias para los viajes de los expedicionarios hasta Barcelona.

Art. 26. Para el pago de las pensiones que devenguen en Barcelona los obreros y de los gastos que en dicha ciudad ocasionen la enseñanza teórico-práctica de los mismos, se pondrán mensualmente á disposición del Presidente de la Junta Central de Patronato, las sumas precisas.

Art. 27. El período de residencia y educación en el extranjero de los obreros pensionados, comenzará en 1.º de Enero de 1911 y durará, según queda dicho, hasta el 31 de Diciembre de 1912, término improrrogable; si se concede á algunos la pensión extraordinaria por seis meses más, improrrogables también, en Inglaterra ó Alemania, ésta terminará en 30 de Junio de 1913 y en este año en los seis primeros meses se preparará la subsiguiente expedición.

Art. 28. La Junta Central de Madrid quedará constituida inmediatamente de publicarse este decreto en la GACETA y en el acto de su constitución propondrá al Ministro de Fomento el nombramiento de Secretario y la plantilla de Auxiliares, empezando á funcionar inmediatamente.

Art. 29. Mientras no se consigne en los presupuestos las partidas correspondientes á las nuevas plantillas, se pagarán los gastos con cargo al capítulo que existe en los vigentes y hasta donde alcance el crédito concedido.

Art. 30. El Ministro de Fomento dictará las disposiciones complementarias que sean necesarias para el exacto cumplimiento y ejecución de este decreto.

Art. 31. Quedan derogadas cuantas disposiciones se hayan dictado sobre esta materia y muy especialmente las del Real decreto de 16 de Junio de 1907, que por el presente se reforma y amplía.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de 1910.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

EXPOSICIÓN

SEÑOR: De imprescindible necesidad y de atención urgente para el Gobierno de V. M. es el ir terminando la ejecución del plan de carreteras, hoy en curso de obras, á fin de completar toda una red de caminos, en la que, iniciado un tráfico beneficioso para el desarrollo de los intereses materiales, su completa ejecución le incrementa y dé la actividad que demandan las crecientes necesidades de la vida nacional.

Preocupación es, pues, de este Gobierno atender á este servicio en la forma que su urgente necesidad reclama, con tanto mayor motivo cuanto que el sacrificio que al país puede imponérsele para llegar á dicho fin, á más de los beneficiosos resultados á que ha de dar lugar, impediría ser improductivo el que actualmente el Estado se ha impuesto para realizar las obras hoy construídas y en curso de ejecución.

Por esta razón, el Gobierno prepara y tiene en estudio un plan completo de obras extraordinarias que ultimen el de carreteras, y para este fin ha de ir preparando elementos de organización y trabajo que realicen de la más completa manera todo aquel plan de obras.

Entre todas estas carreteras hay algunas que, por su índole especial, merecen del Gobierno una atención especial también.

Son estas obras las de las carreteras internacionales y las relacionadas con ellas dentro de su misma zona, que á más de los intereses nacionales que tienen que servir, han de prestar interés de relación muy digno de tenerse en cuenta.

Por la índole especial de estas obras, por la conveniencia de una unidad de criterio en su estudio y ejecución, por la necesidad de una atención especial para las mismas, que á veces las Jefaturas de Obras Públicas de las respectivas provincias no las pueden prestar por las múltiples atenciones de los demás servicios que de ellas dependen, y por razones acaso de más alta consideración, se impone centralizar este servicio, reuniendo todas aquellas obras á cargo de una Jefatura, que de su estudio y ejecución se ocupe, con completa independencia de

las provincias á que aquéllas correspondan.

Por razones técnicas de trazado y ejecución entre estas carreteras internacionales, las que requieren más detenido estudio, como mayor urgencia en su terminación y mayor necesidad en la nueva organización propuesta, las más importantes son las que con Francia comunica nuestra nación, y para ellas solamente se propone la creación de una sección especial de estudio y ejecución de carreteras, organización similar á la recientemente implantada para el estudio y ejecución de los ferrocarriles transpirenaicos. Fundado en las precedentes consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.
Fermín Calbetón.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

1.º Dependiendo directamente de la Dirección General de Obras Públicas y del Negociado de Construcción de carreteras, se crea la Comisión ó Jefatura de estudio y construcción de las carreteras pirenaicas, ó sean las que terminan en la frontera y las relacionadas con éstas en la misma zona.

2.º Esta Comisión tendrá á su cargo el estudio y construcción de las carreteras ó trozos de ellas que, reuniendo las condiciones y el carácter que en el artículo anterior se indica y comprendidas en las tres provincias de Huesca, Gerona y Lérida, determine ó vaya determinando la Dirección General de Obras Públicas, conforme á las necesidades del servicio y la más acertada distribución de trabajo entre esta Jefatura y las correspondientes á cada una de las tres provincias indicadas.

3.º La Comisión ó Jefatura que se crea constará del personal siguiente:

Un Ingeniero Jefe.

Tres Ingenieros subalternos.

Siete Ayudantes.

Doce Sobrestantes.

Un Delineante.

Un Mecnógrafo.

Dos Auxiliares escribientes.

Dos Ordenanzas.

El Jefe lo será en todos los servicios que comprende esta Comisión, y tendrá la alta inspección de estudios, obras, etcétera, dirigiendo dichos servicios auxiliado por los demás Ingenieros y personal subalterno.

Los Ingenieros tendrán cada uno á su cargo una Sección, que comprende una ó dos provincias, encargándose de las carreteras más inmediatas.

Harán los estudios bajo las órdenes del Jefe, ateniéndose á las instrucciones y

órdenes que se les den, y lo mismo en las obras que vigilarán constantemente.

Los Ayudantes y Sobrestantes estarán á las inmediatas órdenes de los Ingenieros y al frente de las obras.

4.º Este servicio tendrá su Jefatura en Madrid, distribuyéndose el personal subalterno según las necesidades de aquél; fijándose por el Ingeniero Jefe, autorizado por la Dirección General, las residencias accidentales que aquel servicio reclame.

5.º Teniendo en cuenta que aun cuando esta Comisión ha de tener la Jefatura en Madrid, el personal ha de estar distribuido en los puntos más convenientes, no regirá para este servicio, la prescripción de no poder ser destinado á él personal facultativo que no haya prestado cuatro años de residencia fuera de Madrid.

6.º Atendiendo á la especialidad de este servicio, la Dirección General de Obras Públicas determinará las indemnizaciones que hayan de corresponder al personal facultativo.

7.º En el presupuesto venidero del Ministerio de Fomento, se consignará partida especial para instalar este servicio y dotarlo de los recursos necesarios de personal y material.

Y al mismo tiempo, y teniendo en cuenta que el cometido afecto á esta Jefatura, es además de los correspondientes estudios la ejecución de las carreteras ó trozos de ellas, ya por sistema de subasta, ya por Administración, según la índole especial de estas obras aconseje, también se asignará en el presupuesto partidas separadas y suficientes para esta ejecución de obras, haciendo un prudencial cálculo de las necesidades de este servicio en sus comienzos.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

EXPOSICIÓN

SEÑOR: El Real decreto de 27 de Febrero de 1852, establece como procedimiento general para la ejecución de los servicios públicos, el de subasta ó remate público; determina los casos de excepción y establece en su artículo 13 que la compra de efectos que se han de recibir inmediatamente para todos los servicios y obras públicas, podrá verificarse y quedará justificada por una cuenta simple ó factura del proveedor, acompañada del recibo correspondiente, siempre que su importe no exceda de los límites que señalen los Reglamentos respectivos.

La adaptación de los principios fundamentales del Real decreto citado á los servicios encomendados á las Juntas de Obras de Puertos organizadas con posterioridad á su publicación, fué hecha por

Real decreto de 5 de Octubre de 1883, en el cual se dispone que dichas Juntas de Obras ejecutarán las que se hallen á su cargo por medio de subastas públicas, y se fija el límite consignado en el artículo 13 á que antes se ha hecho referencia, en 2.500 pesetas; estableciéndose, que cuando el importe de los efectos exceda de dicha cantidad, solicitarán aquéllas entidades autorización para adquirirlas por concurso, con sujeción á las formalidades que en él se detallan.

Las obras de conservación y explotación de los puertos á cargo de Juntas por su carácter especial alatorio y de oportunidad, no pueden ser ejecutadas por el sistema de subasta; y en efecto, el sistema constantemente establecido para su ejecución, es el de Administración, autorizado al aprobarse los presupuestos respectivos; pero, como estas obras llevan consigo la adquisición de materiales que deben ser recibidos inmediatamente, á esta adquisición deberán aplicarse las prescripciones del artículo 13 del Real decreto de 1852; las de los artículos 2.º al 8.º del de 1883, y las de los párrafos 2.º y 3.º del artículo 28 del Reglamento vigente para el régimen de las Juntas de Obras de Puertos.

Ahora bien; la experiencia adquirida demuestra que el límite de 2.500 pesetas fijado para la adquisición por gestión directa, de los materiales, útiles, herramientas, etc., afectos á los presupuestos de conservación y explotación de los puertos á cargo de Juntas, es muy reducido, y que la larga tramitación á que se someten los concursos para la adquisición de estos efectos cuando su valor excede de dicha cantidad, es incompatible con su recepción, en el momento oportuno para su empleo, deduciéndose de lo expuesto un perjuicio evidente para las obras, que es imprescindible remediar.

Para lograr este remedio, y en la imposibilidad de fijar de un modo preciso el límite del importe de los efectos que puedan ser adquiridos por gestión directa, se estima como prudencialmente admisible el de 15.000 pesetas, y en cuanto á las dificultades derivadas de la tramitación de los concursos, parece conveniente ensayar otro procedimiento de adquisición, que sin apartarse de los principios fundamentales de la licitación pública, abrevie la tramitación de los respectivos expedientes, dando lugar á la aplicación de los elementos de construcción y explotación en el preciso momento en que su necesidad se deje sentir.

Este procedimiento podría ser el de concursos particulares celebrados por la Comisión ejecutiva de las Juntas, con pliegos de condiciones para cada material, autorizados al aprobarse los presupuestos anuales de conservación y explotación de cada puerto, y anuncio de los respectivos concursos en el *Boletín Oficial* de la provincia, con determinación pre-

cisa del plazo de admisión de proposiciones.

Fundado en las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.

SEÑOR:

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

Fernán Calbetón.

REAL DECRETO

Tomando en consideración las razones expuestas por Mi Ministro de Fomento, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La adquisición de materiales que se han de recibir inmediatamente para la ejecución de las obras y servicios comprendidos en los presupuestos anuales de conservación y explotación de los puertos á cargo de Juntas de Obras, se harán con arreglo á las prescripciones siguientes:

1.ª Cuando el importe de cada uno de aquellos materiales no excedan en su totalidad de 15.000 pesetas, su adquisición podrá verificarse con arreglo á lo dispuesto en el artículo 60 del Reglamento general vigente para el régimen de las Juntas de Obras de Puertos, aprobado por Real decreto de 17 de Julio de 1903, y quedará justificada por una cuenta simple ó factura del proveedor, acompañada del recibo correspondiente.

2.ª Cuando el importe de alguno de los referidos materiales exceda de la indicada cantidad de 15.000 pesetas, la adquisición deberá hacerse por la Comisión ejecutiva de la Junta de Obras, previo un concurso especial, que se verificará con arreglo á las prescripciones que á continuación se expresan, siempre que no se disponga lo contrario en la Real orden de aprobación de los presupuestos de conservación y explotación correspondientes:

a). El Director facultativo redactará una circular dirigida á los proveedores del material que se trate de adquirir solicitando proposiciones. En esta circular se hará saber el plazo de admisión de proposiciones, que no será menor de quince días, y se definirá la compra que se trata de realizar determinando la cantidad de material, las condiciones técnicas ya aprobadas á que deba satisfacer, el tiempo y forma en que ha de verificarse el suministro; el lugar de entrega y demás circunstancias para su mejor determinación.

b). La circular redactada como se indica en el párrafo anterior, se someterá á la Comisión ejecutiva de la Junta acompañada de una relación nominal de los proveedores á quienes deba ser dirigida. La Comisión la aprobará ó modificará de acuerdo con el Ingeniero Director, acordando además, en cada caso, la publicidad que juzgue más acertada al efecto de que

el suministro llegue á conocimiento del mayor número posible de proveedores, debiendo en todos los casos publicarse el correspondiente anuncio en el *Boletín Oficial* de la provincia y contándose el plazo para la admisión de proposiciones á partir de la fecha de esta publicación.

c). Expirado el plazo de admisión de proposiciones, el Director facultativo estudiará el conjunto de datos que contengan y aportando los que él pueda por otro conducto recoger, informará razonadamente á la Comisión ejecutiva sobre el resultado del concurso, remitiendo el expediente á dicha Comisión que determinará, de acuerdo con el Ingeniero Director, la oferta que deba ser admitida.

d). La recepción de los materiales se llevará á cabo por el Director facultativo previos los reconocimientos y pruebas necesarias para asegurarse de que cumplan con las condiciones estipuladas en la circular y anuncio del *Boletín Oficial*, levantando acta por triplicado que remitirá con el expediente á la Junta de Obras por medio de la Comisión ejecutiva, á los efectos de su aprobación y para acordar el pago.

e). Este tendrá efecto con arreglo á lo prescrito en el Reglamento general de las Juntas de Obras de Puertos y se formalizará en las cuentas de la Dirección facultativa por medio de una factura del proveedor acompañada del acuerdo de la Junta, y

f). Los desacuerdos entre la Comisión ejecutiva y el Ingeniero Director y las cuestiones que puedan surgir entre los proveedores y el indicado funcionario, serán resueltas en los términos y por los procedimientos prevenidos en el Reglamento general de las Juntas de Obras de Puerto y en la legislación vigente de Obras Públicas.

Art. 2.º Para que pueda darse cumplimiento á lo dispuesto en el artículo anterior, presentarán los Ingenieros Directores de las Obras de Puertos á cargo de Juntas, acompañando á los respectivos presupuestos de conservación y explotación un resumen en que aparezcan agrupadas y totalizadas las diferentes partidas que de cada clase de material hayan de adquirirse para todas las obras que figuren en aquellos presupuestos, á fin de determinar de un modo preciso si la totalidad del suministro de cada material está comprendida en la prescripción primera ó en la segunda del expresado artículo.

A este resumen acompañarán los pliegos de condiciones facultativas y económicas para la adquisición de cada especie de material.

En la Real orden de aprobación de los presupuestos de conservación y explotación se hará constar en una cláusula especial la aprobación de los pliegos de condiciones expresados, y en su caso las modificaciones que en ellas deban ser

introducidas, y en otra cláusula se indicarán las partidas que quedan exceptuadas de la aplicación de las prescripciones del artículo anterior.

Art. 3.º La adquisición que se haga por las Juntas de Obras de los demás efectos y materiales que no pertenezcan á obras y servicios comprendidos en los presupuestos anuales de conservación y explotación de los puertos, se seguirá haciendo como hasta ahora con arreglo á lo prevenido en el Reglamento general de estas Corporaciones y á lo establecido en el Real decreto de 5 de Octubre de 1883.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

REALES DECRETOS

Teniendo en cuenta la excepción 5.ª del artículo 6.º del Real decreto de 27 de Febrero de 1852, sobre contratación de obras públicas; á propuesta del Ministro de Fomento, y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Se autoriza al Ministro de Fomento, y en su nombre á la Dirección General de Obras Públicas, para que adquieran un aparato universal de destellos relámpagos, cuyo presupuesto de adquisición, transporte y montaje asciende á la cantidad de 16.759,78 pesetas.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

A propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, teniendo presente la excepción 7.ª del artículo 6.º del Real decreto de 27 de Febrero de 1852,

Vengo en decretar lo siguiente:

Se autoriza al Ministro de Fomento, y en su nombre á la Dirección General de Obras Públicas, para efectuar por Administración, sin celebrar concurso, por la cantidad de 7.548,84 pesetas, los gastos necesarios para la adquisición y montaje de la luces de enfilación del puerto de Castro Urdiales.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Teniendo en cuenta el artículo 25 de la ley general de Obras Públicas, de acuerdo con el Consejo de Ministros, á propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Se autoriza al Ministro de Fomento, y

en su nombre á la Dirección General de Obras Públicas, para efectuar por Administración los gastos necesarios para la adquisición y fondeo de una boya luminosa en la ría del Ferrol, cuyo presupuesto importa 18.632,30 pesetas.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

A propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, y teniendo en cuenta lo preceptuado en la Real orden de 27 de Febrero de 1852, sobre contratación de Obras públicas, excepciones 4.ª y 5.ª del artículo 6.º,

Vengo en decretar lo siguiente:

Se autoriza al Ministro de Fomento, y en su nombre á la Dirección General de Obras Públicas, para efectuar por Administración y sin las formalidades de subasta, la adquisición de efectos que con destino al balizamiento de las rías del Ferrol y Arés, ha de suministrar el Servicio Central de Señales Marítimas, con arreglo al presupuesto presentado que asciende á 9.934 pesetas.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante una plaza de Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Minas, con la categoría de Jefe de Administración de primera clase, por jubilación de D. Silvino Thos; á propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar para ocupar la referida vacante, en ascenso de escala, á D. Ramón Adán de Yarza.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante una plaza de Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Minas, con la categoría de Jefe de Administración de segunda, por ascenso de D. Ramón Adán de Yarza; á propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar para la referida vacante, en ascenso de escala, á D. Alfredo de Madrid Dávila.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante una plaza de Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Minas, con la categoría de Jefe de Ad-

ministración de tercera, por ascenso de D. Alfredo de Madrid Dávila; á propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar para la referida vacante, en ascenso de escala, á D. Claudio Guitián Fariña.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante una plaza de Ingeniero Jefe de segunda clase del Cuerpo de Minas, con la categoría de Jefe de Administración de cuarta, por ascenso de D. Claudio Guitián; á propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar para la referida vacante, en ascenso de escala, á D. Florentino Azpitia y Moros.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Inspector general con categoría de Jefe de Administración de primera clase, por jubilación de D. Luis Acosta y García; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, á D. Manuel Lois y Cabañas.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Ingeniero Jefe, con categoría de Jefe de Administración de segunda clase, por ascenso de D. Manuel Lois y Cabañas; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar, en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, á D. Julián Martínez del Peral.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Ingeniero Jefe, con categoría de Jefe de Administración de segunda clase, por continuar en situación de supernumerario D. Julián Martínez del Peral; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar, en ascenso de es-

cala, para ocupar la expresada vacante, á D. Antonio Cruzado y Martínez.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Ingeniero Jefe con categoría de Jefe de Administración de segunda clase, por continuar en situación de supernumerario D. Antonio Cruzado Martínez; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, á D. José Gómez de Velasco.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Ingeniero Jefe, con categoría de Jefe de Administración de tercera clase, por ascenso de D. José Gómez de Velasco; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar, en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, á D. Bernardo Calvet y Girona.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Ingeniero Jefe, con categoría de Jefe de Administración de cuarta clase, por ascenso de D. Bernardo Calvet y Girona; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar, en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, á D. Ricardo Ayuso y Navarro.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

De conformidad con lo dispuesto en el Real decreto de 12 de Marzo del corriente año y á propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en admitir la dimisión á D. Bernardo Rengifo y Tercero del cargo de Vocal del Consejo Superior de la Producción y del Comercio Nacional, Sección de Industrias Marítimas.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 1.º y 3.º del Real decreto de 12 de Marzo del corriente año y á propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar Vocal del Consejo Superior de la Producción y del Comercio Nacional, Sección de Industrias Marítimas, á D. Felipe José García Plaza y León.

Dado en Palacio á veintisiete de Mayo de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.

Esta Dirección General ha dispuesto que por la Tesorería de la misma, establecida en la calle de Atocha, número 15, se verifiquen en la próxima semana, y horas designadas al efecto, los pagos que á continuación se expresan y que se entreguen los valores siguientes:

Día 1.º de Junio.

Pago de créditos de Ultramar reconocidos por los Ministerios de la Guerra, Marina y esta Dirección General, facturas presentadas y corrientes de metálico, hasta el número 39.561.

Día 2.

Pago de créditos de Ultramar, facturas corrientes de metálico, hasta el número 39.561.

Idem de íd. íd. en efectos, hasta el número 39.558.

Idem de carpetas de conversión de títulos de la deuda exterior al 4 por 100 en otros de igual renta de la deuda interior, con arreglo á la Ley y Real decreto de 17 de Mayo y 9 de Agosto de 1898, respectivamente, hasta el número 32.375.

Idem de títulos de la deuda exterior presentados para la agregación de sus respectivas hojas de cupones, con arreglo á la Real orden de 18 de Agosto de 1898, hasta el número 3.045.

Idem de residuos procedentes de conversión de las deudas coloniales y amortizable al 4 por 100, con arreglo á la Ley de 27 de Marzo de 1900, hasta el número 2.323.

Idem de conversión de residuos de la Deuda del 4 por 100 interior, hasta el número 9.794.

Idem de carpetas provisionales de la Deuda amortizable al 5 por 100, presentadas para el canje por sus títulos definitivos, con arreglo á la Real orden de 18 de Octubre de 1901, hasta el número 11.132.

Entrega de títulos del 4 por 100 interior, emisión de 1900, por conversión de otros de igual renta, de las emisiones de 1892, 1898 y 1899; facturas presentadas y corrientes, hasta el número 13.177.

Idem de carpetas provisionales representativas de títulos de la Deuda amortizable al 4 por 100 para su canje por sus títulos definitivos de la misma renta; hasta el número 1.438.

Pagos de títulos del 4 por 100 interior, emisión de 31 de Julio de 1900, por conversión de otros de igual renta, con arreglo á la Real orden de 14 de Octubre de 1901, hasta el número 8.687.

Día 3.

Pago de créditos de Ultramar, facturas corrientes de metálico, hasta el número 39.561.

Idem íd. íd. de efectos, hasta el número 39.558.

Día 4.

Pago de créditos de Ultramar, facturas corrientes de metálico, hasta el número 39.561.

Idem íd. íd. en efectos, hasta el número 39.558.

Reembolso de acciones de obras públicas y carreteras de 34-20 y 55 millones de reales, facturas presentadas y corrientes.

Pago de intereses de inscripciones del semestre de Julio de 1883 y anteriores.

Idem de carpetas de intereses de toda clase de deudas del semestre de Julio de 1883 y anteriores á Julio de 1874 y reembolso de títulos del 2 por 100 amortizados en todos los sorteos, facturas presentadas y corrientes.

Entrega de títulos del 4 por 100.

Las facturas existentes en Caja por conversión del 3 y 4 por 100 interior y exterior.

Entrega de valores depositados en Arca de tres llaves, procedentes de creaciones, conversiones, renovaciones y canjes.

Madrid, 27 de Mayo de 1910.—El Director general, Cenón del Alisal.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

Inspección General de Sanidad exterior.

Según noticias oficiales recibidas en este Centro, comunicadas por el Cónsul de nuestra Nación en Shanghai, se han declarado en Swartow (Cantón—Río Cantón—China—Asia), casos de cólera.

Lo que se hace público para conocimiento de las Casas consignatarias cuyos buques toquen en puertos españoles.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 24 de Mayo de 1910.—El Inspector general, Manuel Martín Salazar.

Señores Gobernadores civiles de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta, Melilla y Campo de Gibraltar.

Según noticias oficiales recibidas en este Centro, comunicadas por el Cónsul de nuestra Nación en Shanghai, se han declarado en Emui (Islas Hia-men-China-Asia), casos de peste bubónica.

Lo que se hace público para conocimiento de las Casas consignatarias, cuyos buques toquen en puertos españoles.

Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid, 24 de Mayo de 1910.—El Inspector general, Manuel Martín Salazar.

Señores Gobernadores civiles de las provincias marítimas y Comandantes generales de Ceuta, Melilla y Campo de Gibraltar.