

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:  
Calle del Carmen, núm. 29, principal.  
Teléfono núm. 2.543.

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



# GACETA DE MADRID

## SUMARIO

### Parte oficial.

#### Ministerio de Estado:

Real decreto convocando a un concurso público entre españoles ó entidades españolas, constituidos como navieros ó armadores nacionales, para la contratación del servicio de comunicaciones marítimas intercoloniales de las posesiones españolas del Golfo de Guinea.

#### Ministerio de la Guerra:

Real orden disponiendo se devuelvan á don Antonio Anglés García las 1.500 pesetas que depositó para redimir del servicio militar activo á su hijo Evaristo Anglés Gallardo.

#### Administración Central:

GUERRA.—Consejo Supremo de Guerra y Marina.—Relación de las pensiones declaradas durante la primera quincena del mes actual.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Registro general de la Propiedad intelectual.—Obras inscritas durante el tercer trimestre del año actual.

FOMENTO.—Dirección General de Obras Públicas.—Aguas.—Otorgando á D. Ramón Duch Bertrán el aprovechamiento de 1.000 litros de agua, por segunda del río Humen, en los términos municipales de Opies y Berlanga.

ANEXO 1.º—OBSERVATORIO DE MADRID.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.

## PARTE OFICIAL

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina D.<sup>a</sup> Victoria Eugenia, y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes D. Jaime y D.<sup>a</sup> Beatriz, continúan sin novedad en su importante salud. De igual beneficio disfrutan las demás personas de la Augusta Real Familia.

### MINISTERIO DE ESTADO

#### EXPOSICION

SEÑOR: Declarada la rescisión del contrato otorgado con fecha 9 de Marzo de 1905, para el cumplimiento del servicio marítimo de comunicaciones entre Santa Isabel y los demás puertos de Fernando Póo, las islas de Annobón, Corisco y los Elobays, la Guinea continental española y puertos de las colonias extranjeras vecinas, se hace preciso proceder á un nuevo concurso para llegar á la adjudicación de aquel servicio, mediante los requisitos y garantías que se conceptúan convenientes.

A tal objeto tiene el adjunto proyecto de decreto, que el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M.

Madrid, 12 de Diciembre de 1910.

SEÑOR

A. L. R. P. de V. M.,  
Ramón Casas Prieto.

#### REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Para la contratación del servicio de comunicaciones marítimas intercoloniales de las posesiones españolas del Golfo de Guinea, se convoca á un concurso público entre españoles ó entidades españolas, constituidos como navieros ó armadores nacionales, según el párrafo 6.º del artículo 33 de la Ley de 14 de Junio de 1909.

Art. 2.º Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado al Jefe de la Sección Colonial del Ministerio de Estado, el día 20 de Enero de 1911, de once á once y media de la mañana, y simultáneamente el resguardo definitivo de haber constituido una fianza provisional de 12.500 pesetas en metálico ó en valores públicos al tipo que previenen las disposiciones vigentes sobre fianzas para la contratación de servicios del Estado.

Art. 3.º En las proposiciones, que se redactarán sin sujeción á modelo, se consignará el precio enunciado en pesetas, por el cual se compromete el proponente á realizar los servicios de las líneas que comprende el cuadro adjunto de itinerarios y recorridos, sin que el importe total pueda en ningún caso exceder del tipo fijado para el concurso, consignándose además que el proponente acepta todas las cláusulas del pliego de condiciones que se inserta á continuación de este Real decreto, para la contratación del mencionado servicio, en cuanto no resulte mejorado por su proposición y á reserva de lo que sobre dichas mejoras resuelva el Gobierno en el acuerdo de adjudicación, expresando además el número y circunstancias de los buques que, como míni-

mum, se fijan en el pliego de condiciones.

Art. 4.º A las proposiciones se acompañarán los documentos justificativos de la personalidad del proponente como naviero ó armador nacional, ó como representante de tal naviero ó armador, y de los servicios de comunicaciones marítimas regulares ó de navegación y transporte marítimo en general que haya desempeñado.

Art. 5.º A las once y media de la mañana del día 20 de Enero próximo se procederá, por el Jefe de la Sección Colonial del Ministerio de Estado, á la admisión, apertura y lectura de las proposiciones, recepción de los documentos que las acompañen y expedición de los oportunos recibos, de todo lo cual se levantará acta notarial correspondiente para la resolución que proceda.

Art. 6.º Una vez acordada por el Gobierno la adjudicación del servicio, la escritura del contrato se otorgará dentro de los treinta días después de notificarse la adjudicación, y se considerará rescindido el compromiso, con pérdida de la fianza, si pasado este plazo no se presentara el adjudicatario al otorgamiento de la escritura en el Ministerio de Estado.

Art. 7.º Para firmar el contrato, el adjudicatario acreditará documentalmente que, además de ser español ó entidad española, constituido como naviero ó armador nacional, según el párrafo 6.º del artículo 33 de la Ley de 14 de Junio de 1909, dispone de los buques y demás elementos necesarios de su exclusiva propiedad y con las condiciones exigidas en el contrato para el desempeño del servi-

cio, ó que dispondrá de ellos en igual forma en la fecha en que, según el contrato, deban los buques ser admitidos para prestar el servicio. Si el adjudicatario fuese una Sociedad, acreditará asimismo el cumplimiento de lo prevenido en la base 10 del artículo 17 de la referida Ley sobre su constitución de capital, de su Consejo de Administración y Gerencia, libros de actas y fondos reservados.

Art. 2.º El adjudicatario constituirá en la Caja General de Depósitos, á disposición del Ministerio de Estado y á responder del cumplimiento de lo pactado, una fianza definitiva de 25.000 pesetas en metálico ó efectos públicos del Estado al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitución de fianzas, cuyo resguardo deberá presentar el concesionario en el acto del otorgamiento de la escritura. Tan pronto como ésta se otorgue se devolverá al concesionario el depósito de la fianza de 12.500 pesetas para garantizar su oferta, á tenor de lo dispuesto en el artículo 2.º del presente Real decreto.

Art. 3.º El concesionario satisfará todos los gastos inherentes á la celebración del concurso, así como los de la escritura pública y primera copia para la Administración del Estado, considerándose comprendidos entre aquéllos los de la inserción del anuncio en los periódicos oficiales.

Dado en Palacio á doce de Diciembre de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Estado,  
Manuel García Prieto.

*Pliego de condiciones para la contratación del servicio de comunicaciones marítimas intercoloniales de las posesiones españolas del Golfo de Guinea.*

## CAPÍTULO PRIMERO

### OBJETO DEL CONTRATO

Artículo 1.º Es objeto del contrato la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas regulares, determinadas en la tabla de servicios (aneja á este pliego), y, en relación con ellos, los de carácter comercial, postal, de transportes del Estado, auxiliares de la Marina militar y extraordinarios, que en este pliego se expresan.

Art. 2.º El naviero ó armador que, como contratista, tome á su cargo esos servicios, se compromete á desempeñar todos ellos, con estricta sujeción á las condiciones que en la tabla de servicios y en este pliego se establecen, y con las aceptadas por el acuerdo de la adjudicación de los servicios.

Art. 3.º El Gobierno, en consonancia con lo establecido en el Convenio de la Unión Postal de Correos y Reglamento para su ejecución, se reserva el derecho de aprovechar todas las comunicaciones marítimas establecidas ó que se establezcan por buques nacionales ó extranjeros para el envío de la correspondencia, que de este modo aventaje en su llegada al punto de destino á la conducción de los buques afectos á este contrato, no pudiendo, por ello, ni si por efecto de itinerarios aprobados legalmente á alguno de los buques subvencionados de otras li-

neas, tocarse en los puertos de su itinerario y condujese correspondencia, reclamar indemnización de ninguna clase.

Art. 4.º Durante el plazo de duración del contrato, podrá el Gobierno concertar las alteraciones que requiera el interés del Estado ó las necesidades del tráfico ó servicio postal, aumentando ó disminuyendo el número de expediciones, prolongando las contratadas: hasta otros puertos y suprimir ó establecer otros puertos de escala, poniéndose de acuerdo con el contratista sobre la fecha que deba comenzar la modificación y sobre el aumento ó rebaja de subvención que deba pagarse, el cual no será mayor que el fijado en la adjudicación para similar servicio y buque.

## CAPÍTULO II

### DE LA DURACIÓN DEL CONTRATO

Art. 5.º La duración del contrato será por diez años, á contar desde la fecha en que se inauguren los servicios, pudiendo continuar por la más el máximo tiempo que determina la ley de Comunicaciones marítimas, ó sea dos años, debiendo, empero, avisarse mutuamente el cese ó despido con un año de anticipación, y si durante dicho período el Gobierno no encontrara quien se encargara de los servicios, deberá el contratista continuar prestándolos un año más, con el fin de dar lugar á la celebración de concursos y para que durante dicho período no queden interrumpidos los servicios.

## CAPÍTULO III

### DE LA SUBVENCIÓN

Art. 6.º La subvención máxima que percibirá el concesionario por el desempeño del servicio, será de 250.000 pesetas anuales, pagaderas por meses y dozavas partes. Al efecto, el contratista recibirá mensualmente de la Caja de la Sección Colonial del Ministerio de Estado la duodécima parte de la subvención total, mediante la expedición del oportuno mandamiento de pago, que se librará en vista de las certificaciones suscritas por el Capitán de puerto de Santa Isabel, con el visto bueno del Gobernador general, en que se haga constar el exacto cumplimiento del contrato.

Art. 7.º Todas las cantidades que el Estado haya de satisfacer al contratista en concepto de subvención, se pagarán precisamente en metálico, y sin más deducción ni descuento que el impuesto á que se refiere el artículo 8.º de la ley de Presupuesto de 30 de Junio de 1902.

## CAPÍTULO IV

### DEL CONTRATISTA

Art. 8.º El contratista conservará siempre la condición de naviero ó armador nacional, según el párrafo 6.º del artículo 33 de la ley de 14 de Junio de 1909, así como la exclusiva propiedad de los buques y sus elementos afectos á este contrato, no pudiendo, por tanto, vender ni enajenar ninguno de ellos, sin presentar antes el que lo haya de sustituir, el cual deberá ser, por lo menos, de igual tonelaje ó iguales ó mejores condiciones de velocidad y confort que el que se sustituya.

De igual modo queda el contratista especialmente obligado á conservar los libros de toda obligación y gravamen, á cuyo efecto deberá presentar, antes de firmar la escritura de contratación, los títulos de propiedad de los expresados buques, y certificación del Registro Mercantil de no hallarse gravados ni dados en garantía de ninguna clase, excepción de la que pueda alcanzarse, caso que el

contratista tenga obligaciones emitidas conforme reglamenta el Código de Comercio, y en tal estado de irresponsabilidad deberá conservarlos por todo el tiempo de duración del contrato, llevando consigo la infracción la responsabilidad á que hubiere lugar.

Art. 9.º Si el contratista fuese una entidad ó Sociedad, sus acciones ó participaciones de capital serán nominativas é intransferibles á extranjeros; el Consejo ó Junta de gobierno de la Sociedad estará formado por españoles; su Director ó Gerente será también español, y sus Estatutos no autorizarán libros de actas reservados ni la existencia de fondos con ese carácter reservados para el Gobierno ó sus Delegados, en cuanto se refiera á los servicios, cuyos extremos se justificaran en el concurso.

Art. 10.º El contratista llevará una contabilidad especial del servicio, cuyas bases, con relación á ingresos y gastos, presentará junto con su proposición en el acto del concurso. El Gobierno podrá examinar en todo momento, mediante sus Delegados, dicha contabilidad, para el debido conocimiento de los gastos é ingresos del servicio, y se reserva su aprobación y modificación, en su caso, quedando, en el incumplimiento de todo ello, sujeto el contratista á la penalidad establecida en el artículo 78 de este pliego.

Art. 11. Si el contratista tuviere su domicilio fuera de la Corte, tendrá en ella una persona competentemente autorizada para la resolución de cuantas cuestiones ó dificultades surgieren, así judiciales como extrajudiciales, referentes á su contrato, que no pueda ó no quiera intervenir personalmente el contratista.

Art. 12. Los representantes, agentes ó consignatarios de los buques afectos á este contrato, serán precisamente españoles ó súbditos españoles, establecidos estos últimos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de ellos ó del personal idóneo para el caso, podrá otorgar el contratista la referida consignación á súbditos de otras naciones, dando de ello cuenta al Gobierno.

Art. 13. El contratista no podrá ceder ni traspasar los servicios objeto del presente contrato, sin la previa autorización del Gobierno.

Art. 14. El contratista quedará obligado al abono de los sueldos, salarios y manutención de todas las personas que se hallen empleadas á bordo, y al de todos los gastos de combustible y aguada necesarios para el consumo de las máquinas, gastos de reconocimiento, prácticas y demás impuestos ó arbitrios establecidos ó que se establezcan, y, en general, todo cuanto gasto se relacione con el cumplimiento del servicio.

Art. 15. En el término de cuarenta y cinco días, contados desde aquí en que se comunique al contratista la aceptación de los buques, deberá presentar los vapores en la bahía de Santa Isabel de Fernando Poo, á disposición del Gobernador general, y esta Autoridad ordenará, á la mayor brevedad, que por el Capitán de puerto se gire visita de inspección á dichos buques, pudiendo darse principio al servicio inmediatamente, si dicha inspección fuera satisfactoria, ó subsanarse rápidamente las deficiencias que se observaran en caso contrario.

De la fecha en que se realice la primera expedición regular, á partir de la cual empezará el contratista á devengar la subvención, se expedirá certificación para el debido conocimiento del Ministerio de Estado.

## CAPITULO V

## DE LOS ITINERARIOS

Art. 16. El detalle de los itinerarios, con la fijación de días y horas de salida, escalas y regreso, se establecerá por el Gobernador general oído el concesionario ó quien le represente en Santa Isabel, con arreglo á las bases que se determinan en la tabla de servicios aneja á este pliego de condiciones, y cuyo recorrido total no podrá exceder del número de millas, que, incluyendo todas las escalas posibles de cada una de las expediciones, representa la totalidad de los viajes que en la citada tabla de servicios se mencionan.

En la confección de dichos itinerarios se tendrá siempre en cuenta que este servicio ha de organizarse en combinación con el de la línea de la Metrópoli (número 6 del cuadro B, anejo al artículo 17 de la Ley de 14 de junio de 1909).

Art. 17. Los itinerarios se formarán de tal suerte, que los buques queden libres de servicio el número de días precisos para poder efectuar detenidamente las limpiezas, reparaciones y aprovisionamientos necesarios, atendiendo igualmente al prudencial descanso de la tripulación.

## CAPITULO VI

## DE LOS BUQUES Y SUS DOTACIONES

Art. 18. Para el desempeño de los servicios de referencia, el contratista se obliga á mantener á flote y en aptitud necesaria, tres buques de vapor durante todo el tiempo que se prefiere en el contrato, de cuyos buques dos de ellos habrán de reunir las siguientes condiciones facultativas:

1.ª Estarán comprendidos en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes á juicio del Gobierno, bajo cuya inspección deberá conservarlos el contratista todo el tiempo que esté vigente el contrato.

2.ª Serán de propiedad exclusiva del concesionario.

3.ª Estarán abanderados y matriculados en España, con arreglo á las disposiciones legales que rijan en la materia.

4.ª Tendrán como minimum 400 toneladas de arqueo bruto y una capacidad para carga no menor de 150 toneladas.

5.ª Sus cascos serán de hierro ó de acero ó de madera con forro de cobre.

6.ª El aparejo será el suficiente como auxiliar de la máquina.

7.ª El propulsor será de hélice y las máquinas tendrán la suficiente energía para que los buques desarrollen una velocidad mínima de 10 millas por hora en condiciones normales de tiempo, llegando en el momento de las pruebas, y á media carga, á navegar á razón de 12 millas por hora, como minimum.

8.ª Su radio de acción será de 1.000 millas, cuando menos.

9.ª Los buques irán provistos de las embarcaciones menores que correspondan á su tonelaje, según lo prevenido en las leyes, y tendrán el material reglamentario para casos de naufragio ó incendio.

10. Los aparejos para carga y descarga de mercaderías serán movidos á vapor y tendrán resistencia y energía bastante para pesos hasta de cuatro toneladas, como minimum.

11. Llevarán debidamente instalado un botiquín de urgencia.

12. Igualmente estarán debidamente provistos de toldos, mangueras de ventilación, y, en general, de todos los pertrechos necesarios para el servicio á que se destinan.

13. El alumbrado será eléctrico, y los buques deberán reunir las adecuadas condiciones de seguridad y confort modernos, y sus cascos, máquinas y calderas habrán de estar sólidamente construídos, con arreglo á las buenas reglas y sistemas de la moderna construcción naval, estando dotados de las máquinas y aparatos auxiliares más perfeccionados para la ejecución rápida y segura de las diferentes faenas y servicios de á bordo.

14. Cada vapor tendrá:

a) Una cámara de primera clase con la ventilación y comodidad debidas y decorada convenientemente, con un camarote de preferencia y los demás suficientes para 12 literas cuando menos, bien entendido que cada camarote sólo será habilitado para dos literas y que ha de tener seis ó más metros cúbicos de espacio cada uno.

b) Una cámara de segunda clase con camarotes suficientes para otras 12 literas, en iguales condiciones de amplitud que las que se establecen en el inciso anterior.

c) Lo mismo la cámara de primera clase que la de segunda, dispondrán de dos baños cada una.

d) Un sollado espacioso y ventilado capaz para 30 pasajeros.

e) Camarotes independientes para el Capitán, primer maquinista y pilotos, y alojamiento higiénico para el resto del personal europeo de á bordo y sollado para la tripulación indígena.

Art. 19. El tercer buque será de 200 toneladas de arqueo bruto como minimum y de condiciones análogas á las de los dos buques expresados, en proporción á su menor tonelaje, debiendo estar comprendido en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes á juicio del Gobierno.

Dicho buque, que habrá de hallarse en aguas del Golfo de Guinea, será puesto á disposición del Gobernador general dentro del plazo máximo de seis días, desde la fecha en que sea requerido para ello el contratista, á fin de utilizarlo en los servicios que son objeto de este contrato, en los casos de averías, retraso en el servicio, accidentes, deficiencias de alguno de los dos buques de 400 toneladas ó cualquier otra causa que, á juicio del Gobernador general se halle cumplida y debidamente justificada.

Art. 20. En ningún momento podrán dejar de estar afectos al servicio dos de los tres buques citados, sin que el de 200 toneladas pueda, en caso alguno, permanecer en servicio supletorio por más de tres meses en cada año, y siempre por causas debidamente justificadas á juicio del Gobernador general.

Art. 21. Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara ó perdiera, el contratista vendrá obligado á sustituir por otro cuyo tonelaje, máquinas, velocidad, alojamiento para pasajeros y demás condiciones, no podrán ser inferiores á las del buque que se haya de sustituir, no pudiendo exceder de seis meses el plazo para la reposición del buque perdido ó excluído.

Durante dicho plazo prestará el servicio el buque de reserva ú otro buque que, aunque no reúna las condiciones del definitivo, se halle en buen estado, bien habilitado y apto para el servicio, á juicio del Ministerio de Estado y esté comprendido además en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes.

Art. 22. Si las conveniencias del servicio lo exigieran, el Gobernador general podrá introducir en todo momento

las modificaciones que estime pertinentes en los itinerarios, sin más limitación que la que se establece, en cuanto al recorrido, en el artículo 16 de este pliego y el tiempo que sea necesario para que los buques puedan realizar las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y carga y descarga de equipajes y mercancías.

Art. 23. Si las circunstancias de momento, por razones de gobierno, lo exigieran, el Gobernador general, estará facultado para ordenar la realización de los viajes extraordinarios que considere oportunos, así como para designar el buque ó buques que hallan de verificarse, cuyos viajes se abonarán independientemente de la subvención, á razón de un tanto por milla, igual al que resulte del prorrateo de la cantidad anual en que se adjudica este servicio.

Si el buque elegido fuera el de 200 toneladas, el abono del recorrido se computará en proporción al 70 por 100 de la subvención establecida para los buques de 400 toneladas.

Si como consecuencia del viaje extraordinario ordenado no fuera posible realizar alguno de los viajes ordinarios, se hará la debida compensación, abonando lo que resultara en exceso á favor del contratista y sin descontarla en ningún caso lo que pudiera resultar de menos.

Art. 24. Los Capitanes de los vapores deberán presentarse á la Autoridad del puerto en que se encuentren, siempre que sean requeridos para ello, y no podrán en ningún caso alterar el itinerario señalado para los viajes ordinarios ni el que se les marque para los extraordinarios, á no ser que á ello les obliguen causas debidamente justificadas de fuerza mayor, siendo responsable el contratista de los perjuicios que pudieran originarse al servicio, caso de contravenirse esta obligación.

Art. 25. Cada uno de los buques afectos á este contrato no quedará sujeto á una línea determinada, sino al conjunto de las detalladas en el cuadro anejo.

Art. 26. La existencia de epidemias, huelgas, motines y similares en los puertos de itinerario, no relevará en nada la obligación del contratista de llevar á efecto los servicios con toda la regularidad que permitan las circunstancias, poniendo en servicio activo el buque de reserva, si fuera preciso, para asegurar las comunicaciones.

A igual fin podrá variarse el puerto de salida ó el de llegada, si la epidemia, huelga ó motín estuviera circunscrita á uno ó más puertos y los hubiera libres de tales calamidades.

Los cambios de ruta ó destinos deberán resolverse por el Gobernador general, oído el concesionario ó quien le represente en Santa Isabel.

Art. 27. En caso de guerra, el Gobierno decidirá si debe ó no el contratista continuar los servicios, y en caso afirmativo, el citado Gobierno será responsable de las eventualidades que puedan resultar á los buques, á no ser que el contratista haya dejado de prestar los servicios.

Las indemnizaciones que deberá pagar el Gobierno al contratista por la pérdida de alguno de sus buques como consecuencia de lo expresado, se ajustará al valor consignado en los inventarios, quedando relevado el contratista de todas las indemnizaciones que pudieran haberle ante el personal de sus buques y familias del mismo, perdidos, inutilizados ó muertos por tales circunstancias de guerra. Las expresadas responsabilidades las asumirá el Gobierno.

Art. 28. Los buques afectos al presente contrato no podrán salir de ninguno de los puntos de itinerario sin haber recibido la correspondencia de que deban hacerse cargo ó entregado la que hubieran transportado para el punto de llegada. Lo mismo la recepción que la entrega de la correspondencia deberá efectuarse en las Administraciones de Correos por los mismos Capitanes de los buques ó por personas debidamente autorizadas por aquéllos y con la responsabilidad del contratista, firmando recibo, haciendo anotaciones y cumpliendo todas las formalidades reglamentarias en Correos. La conducción desde las oficinas de Correos á bordo, de toda la correspondencia ordinaria, certificada y de valores, paquetes postales y demás objetos transportados en el servicio de Correos, será de cuenta del contratista en los puntos de salida, escala y término, debiendo aquél arbitrar los medios necesarios (carruajes, lanchas, cargadores, etc.). Lo mismo ocurrirá con la correspondencia y demás objetos desde á bordo á las oficinas de Correos, con la particularidad de que el desembarco de los envíos postales tendrá siempre carácter preferente y se habrá de efectuar en primer término, inmediatamente después de fondeado el barco.

Quando los buques tengan ya á bordo la correspondencia que hayan de transportar en sus viajes, no podrán demorar su salida, á no ser por causa de fuerza mayor, cuya circunstancia deberá justificarse debidamente en certificación de la Autoridad de Marina, ó visada por ésta si fuera otra la entidad que la debiera justificar.

De igual modo la ruta de los viajes deberá ser precisamente la fijada en los itinerarios ó tablas de servicios, no pudiendo arribar ni hacer escala en otros puertos, á no ser por causa de fuerza mayor, la cual deberá justificar en forma.

Art. 29. El Gobernador general tendrá la facultad de retardar la salida del buque veinticuatro horas consecutivas, sin abono de indemnización alguna. Si la retardara por más tiempo, el contratista tendrá derecho á una indemnización igual á la cantidad de 10 pesetas por hora, ó sea 240 por día.

Art. 30. Los buques que el contratista tenga afectos á los servicios subvencionados, disfrutará de los privilegios y ventajas que por disposiciones se otorgan á los de la marina mercante española y de las especiales que conceden los Reglamentos y Ordenanzas de Marina á los vapores correos, concediéndoles, además, en todos los puertos donde concierne el correo y materialmente sea posible, atraque fijo, de costado, en uno de sus costados, para mayor prontitud y seguridad del embarque y desembarque de la correspondencia, objetos del Estado, pasajeros, equipajes, ganados y mercancías.

Serán, además, preferidos para su despacho en las Oficinas del Estado, incluso Consulados y visitas de sanidad en puertos, para el servicio de éstos en general, para su atraque y desatraque en el muelle y para su entrada en los diques que dependan del Estado, debiendo ser atendidos sus Capitanes en el momento en que se presenten solicitando esta preferencia, la que se le concederá, suspendiendo, si fuese necesario y posible, otros servicios, hasta que queden despachados los del buque correo.

También tendrán el privilegio, concedido á todo buque correo ó que preste servicios oficiales, de ser atendido y des-

pachado en días festivos y en horas extraordinarias, sin aumento de honorarios, en los Consulados, Comandancias, Aduanas y Sanidad.

Art. 31. Para comprobar si el promedio de la velocidad anual á que el contratista realiza los servicios se ajusta á lo establecido en la tabla de servicios á los efectos de la sanción penal á que hubiese lugar, la Capitanía de puerto de Santa Isabel formará al final de cada año un estado para cada buque de la duración de cada travesía que haya verificado, deduciendo de las distancias recorridas y tiempo invertido, cumpliendo la ruta de itinerarios, la velocidad media alcanzada.

El referido estado será remitido por dicha dependencia al Ministerio de Estado, para la resolución que proceda.

Reunirán, además, las condiciones generales que determinan las Ordenanzas de Marina y los Reglamentos oficiales vigentes ó que se implanten para los buques de la Marina mercante nacional, con local capaz, cerrado, seguro é independiente, resguardado de la lluvia y de la humedad para la conducción de las sacas, paquetes de correspondencia y paquetes postales, y las especiales que se determinen, para el caso que debieran emplearse como buques auxiliares de la Armada, si bien limitados al transporte de tropas, pertrechos y provisiones, ya que por su tonelaje no son susceptibles de emplearlos como buques auxiliares de guerra.

Art. 32. La dotación de los buques será la correspondiente á la cabida y condiciones de los mismos y á su mejor servicio, debiendo ser todos españoles ó inscritos como individuos de la Marina mercante nacional.

El personal europeo de dichos buques se considerará por el contratista, comprendido en las prescripciones de la vigente ley de Accidentes del trabajo.

## CAPÍTULO VII

### DEL RECONOCIMIENTO DE LOS BUQUES

Art. 33. Los buques que se destinen al servicio de que se trata, serán presentados á reconocimiento en la provincia marítima ó matrícula de la península en que se hallen inscritos, en el plazo máximo de treinta días, á contar desde la fecha de otorgamiento de la escritura.

Art. 34. Para el reconocimiento y las pruebas de los buques que requiera la recepción de éstos, el Director general de Navegación nombrará una comisión, en quien presidida por él ó por la persona en quien delegue, informada por un Jefe ú Oficial de la Armada, un Ingeniero naval y un Maquinista de la Armada, verificará en la medida que fuese necesario esos reconocimientos y pruebas en el puerto de matrícula de los buques ó en el que se convenga de antemano.

En el puerto donde se verifiquen dichos reconocimientos y pruebas de recepción se agregarán á la Comisión, formando parte de ella, el Perito mecánico y el Perito arqueador del puerto, así como el Director de Sanidad del puerto en los casos que sea necesario.

Art. 35. Ante esa Comisión presentará el contratista, en unión del buque, los documentos que acrediten la época en que fué construido y empezó á prestar servicios, así como los referentes á sus máquinas y calderas y demás aparatos vitales del buque, acompañados de los comprobantes necesarios sobre su construcción y estado de vida, el certificado de su clasificación, el del señalamiento de la línea de máximo de carga y los

del último reconocimiento del casco, máquinas y demás aparatos auxiliares.

Serán válidos los certificados expedidos por las entidades españolas encargadas ó autorizadas para ello, así como las del *Lloyd Register* inglés y del *Bureau Veritas* francés.

Art. 36. La Comisión procederá al examen y reconocimiento:

1.º Del arqueo del buque, con mención separada del volumen y superficie de los espacios dedicados al alojamiento de pasajeros de cada una de las clases, de los dedicados á comedores y cámaras de conversación y de fumar, de los dedicados á carga, comprendiendo en éstos los dedicados á equipajes que no van en los alojamientos.

De la superficie y conveniente disposición de las escotillas, portillas altas y ventiladores. Se expresará si tienen ó no ventilación mecánica.

De la cabida de los aljibes.

2.º Del perfecto estado de servicio y resistencia del casco para seguridad de la navegación.

3.º De si las máquinas y calderas están sólidamente construídas y en perfecto estado de servicio, examinando los documentos que acrediten la época en que fueron probados y á qué presión.

4.º De si las carboneras tienen la capacidad debida, determinando y expresando cuál sea ésta.

5.º De si los repartimientos están bien dispuestos y los alojamientos tienen la ventilación, comodidad y capacidad prevenida en los artículos anteriores y prescripciones vigentes, determinando y expresando el número de pasajeros de todas clases de que son capaces.

6.º y último. De si los buques tienen las piezas de repuesto de máquinas, según su clase, y el completo de embarcaciones y de salvavidas, anclas, cadenas, bombas, aljibes de hierro, aparatos contra incendios, medios de salvamento, vallas, efectos de cámaras y demás pertrechos necesarios en buque de tal porte y servicio, instrumentos y cartas de navegación.

Art. 37. Concluido el reconocimiento, formará la Comisión un estado en que se represente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al Director general de Navegación, quien tendrá la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que juzgue convenientes, remitiéndolo al Ministro de Estado para su resolución, con las observaciones y propuestas que crea oportunas.

Art. 38. Reconocidos los buques en la forma expresada, se procederá á las pruebas de velocidad poniendo los buques en las circunstancias normales en que suelen verificar los servicios, recabando para ello los datos que juzguen necesarios.

La marcha se comprobará, siempre que sea posible, por marcaciones previamente determinadas y con una presión en las calderas no superior á la que corresponde á la resultante de las pruebas de resistencia.

Art. 39. La Comisión formará un estado ó dictamen general de las pruebas, detallando las condiciones de funcionamiento de las máquinas, el carbón consumido, la velocidad obtenida y demás observaciones que crea convenientes, enviando dicho documento por mediación del Director general de Navegación al Ministerio de Estado, á los efectos mismos prevenidos en el artículo 37.

Art. 40. El Ministro de Estado, en vista del resultado de los reconocimientos y pruebas practicadas por la Comisión,

decidirá lo que estime conveniente acerca de la admisión definitiva del buque ó buques para el servicio de que se trata, previo informe, cuando lo crea necesario, del Ministerio de Marina.

Art. 41. Con objeto de garantizar el mejor cumplimiento del servicio, el Gobernador general podrá ordenar reconocimientos periódicos de los buques en la forma que considere más adecuada para su mayor eficacia. Del resultado obtenido se expedirá certificación autorizada. Esta certificación será entregada por el Capitán del buque al Gobernador general, por mediación del Capitán de puerto de Santa Isabel, para su ulterior envío al Ministerio de Estado.

Art. 42. El Gobernador general de la Guinea española, bien por sí mismo ó por medio del funcionario en quien delegue, inspeccionará, siempre que lo crea conveniente, los buques y sus servicios, fiscalizando si todos ellos se hallan en las debidas condiciones, así como si los buques cuentan con el necesario número de chalecos salvavidas, aparatos contra incendios, botiquín y todo lo demás que constituya la adecuada y conveniente habilitación para la seguridad de los importantes servicios á que los vapores permanecen afectos.

Art. 43. Los gastos de los reconocimientos serán de cuenta del contratista.

Art. 44. Siempre que no resultare perjuicio de tercero ni de los trabajos urgentes de los buques de guerra, los buques del contratista, previo permiso de las Autoridades de Marina, serán admitidos para su reparación en los arsenales, diques, varaderos ú otros Establecimientos del Estado, mediante el pago de los gastos que ocasionen.

## CAPITULO VIII

### DE LOS SERVICIOS COMERCIALES

Art. 45. El contratista podrá efectuar en sus buques toda clase de transportes de pasajeros, ganados y mercancías de lícito comercio, y hacer todas las operaciones comerciales propias de las Comunicaciones marítimas regulares, subordinándose á las prescripciones de este pliego, siendo sus productos de la propiedad exclusiva del contratista.

Deberá, no obstante, atemperarse á las disposiciones que se determinan en la ley de la Protección á las Industrias y Comunicaciones marítimas de 14 de Junio de 1909 y en los Reglamentos para su aplicación, en cuanto se refieran á transportes combinados y demás que tiendan al desarrollo de las comunicaciones en general.

Art. 46. Los buques subvencionados, al ser presentados para su admisión á los servicios, competirán en condiciones de comodidad para el pasaje, con sus similares extranjeros.

Art. 47. El contratista montará un servicio relacionado y combinado con todas las líneas regulares extranjeras que concurren á los puertos de su itinerario que le permitan expedir billetes de pasaje y reconocimientos directos con fletes á *fortiori*, para todos los puertos del mundo visitados por líneas marítimas regulares.

Art. 48. A las proposiciones que se presenten en el acto del concurso, se acompañarán relaciones de las tarifas máximas que hayan de regir los transportes de pasajeros y mercancías.

Dichas tarifas se someterán anualmente á la revisión del Gobernador general, sin que puedan ser modificadas, elevándose, sin la previa autorización del Ministerio de Estado.

Art. 49. El concesionario quedará obligado á ponerse de acuerdo con la Compañía naviera que sirva la línea de comunicaciones entre la Península y Fernando Póo, en lo relativo á los pasajes y transportes combinados con destino á los puertos de la Guinea española, sobre la base de que el importe total de dichos pasajes y fletes corridos desde la Metrópoli á las posesiones del Golfo de Guinea, no habrá de exceder, en ningún caso, del precio que suponga dicho servicio realizado por Compañías navieras extranjeras.

Art. 50. A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos en puntos visibles varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, aprobados y con el visto bueno del Gobernador general, comprensivos de los derechos y deberes de los pasajeros, y á la disposición de éstos habrá un libro de registro para recibir en él las quejas referentes al servicio con relación al expresado Reglamento.

Art. 41. El contratista transportará gratuitamente de bordo á bordo los productos ú objetos nacionales destinados á los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales con aprobación ó concurso del Gobierno.

El transporte gratuito deberá ser pedido por el Gobierno un mes antes de la salida del buque del puerto de embarque de la mercancía, y no excederá de 10 metros cúbicos ó de 10 toneladas por viaje.

## CAPITULO IX

### DE LOS SERVICIOS ORDINARIOS DEL ESTADO Y DE LA CORRESPONDENCIA

Art. 52. El contratista se obliga bajo su responsabilidad directa á realizar gratuitamente la recepción, conducción en los buques afectos, á las líneas subvencionadas y entrega, tanto de la correspondencia pública y de oficio como de los paquetes postales, y como es consiguiente, al transporte desde las oficinas de Correos á bordo de los buques y viceversa, entendiéndose comprendido en el concepto de correspondencia á todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan á la circulación por el correo, así como los efectos que se destinan ó hayan destinado al transporte de dicha correspondencia y que se envíen á las oficinas de correos.

El contratista cumplirá estrictamente respecto de dichos particulares las disposiciones legales y reglamentarias vigentes y las que se dicten en lo sucesivo, sin derecho á reclamación ni á más abono que el de la subvención concedida á la línea.

Los buques adscritos á estos servicios usarán, como vapores correos del Estado, la Bandera nacional que marca el artículo 2.º, título 1.º del Tratado IV de las Ordenanzas de la Armada, y sus dotaciones, esto es, sus Capitanes, Pilotos, Maquinistas y Oficiales, deberán vestir en todos los actos del servicio el uniforme que se adopte, en armonía con las condiciones del clima y de común acuerdo entre el Gobernador general y el concesionario.

Art. 53. La correspondencia y efectos será recibida y entregada en las Administraciones de Correos por el Capitán del buque ó por los Oficiales ó delegados de los mismos, pero siempre bajo la responsabilidad del primero, el cual acusará formal recibo en la forma que tenga establecida la Dirección General de Correos, y de igual modo procederá el Ad-

ministrador de Correos ó su delegado en el punto de destino, cuando el Capitán, Oficial ó delegado, le haga entrega de la correspondencia.

De la correspondencia certificada se harán cargo los Capitanes, previa confrontación, transportándola en una ó varias sacas que serán precintadas en la Administración por medio de laore, en cuyo intacto estado deberán entregarlas al Administrador del punto de llegada, para quedar exentos de la responsabilidad que pueda haberles por la falta de alguno ó de parte de los despachos de referencia.

Los pliegos de valores se recibirán con las mismas formalidades y se incluirán en paquetes forrados, precintados y lacrados por la Oficina de Correos. Los objetos asegurados y paquetes postales con declaración de valor, se entregarán en la forma reglamentaria.

Los Capitanes serán responsables, previa la formación de expediente, de las indemnizaciones que deba abonar el Estado por extravío, sustracciones ó averías (salvo las ocasionadas por fuerza mayor) ocurridas durante el curso del viaje; esto aparte de las responsabilidades personales que puedan haberles según los casos y circunstancias de la cosa.

Lo expresado quedará sin efecto si se establecieran oficinas ambulantes en los buques con personal de Correos.

Art. 54. Queda completamente prohibido el transporte en los buques subvencionados de otra clase de correspondencia que no sea la procedente ó autorizada de las Administraciones de Correos.

En los buques habrá buzón para que los viajeros depositen correspondencia ordinaria, cuidando los Capitanes de recogerla para su entrega en la primera oficina de Correos. Los Capitanes irán provistos de sellos de franqueo para expenderlos á los remitentes en viaje.

De las infracciones serán responsables los Capitanes, los cuales serán castigados con arreglo á las leyes que rijan á tal objeto.

Art. 55. Para el caso de que por accidente sufrida en algunos de los buques del contratista, el viaje empezado no pudiera concluirse, los Capitanes ó agentes de aquél cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia á los puertos de su destino por los medios más expeditos que estén á su alcance.

Art. 56. Si por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, coincidiera la salida de dos ó más buques del contratista, en igual hora y día para el mismo destino, podrá el contratista diferir la salida de uno de ellos por el día siguiente en beneficio del servicio, y si también hubiera salida para el mismo punto, suprimir la expedición duplicada sin responsabilidad ni descuento en la subvención. No obstante, por la Administración de Correos se llevará cuenta en tales casos, si se presentaran, y en justa reciprocidad, si el Estado necesitara algún servicio extraordinario en igual línea, el contratista estará obligado á efectuarlo sin aumento de subvención ni retribución de ninguna clase, excepción hecha de los gastos extraordinarios, si los hubiera, por la índole del servicio.

Art. 57. Si el Gobierno estimare conveniente establecer Oficinas ambulantes en los buques subvencionados, tendrá el contratista y Capitán la obligación de admitir como dotación del buque, y por tanto gratuitamente, á uno ó dos empleados de Correos, con sus equipajes, que el Gobierno designe para los servicios postales, sin perjuicio de los deberes que

conforme á lo estipulado corresponden al contratista, si bien quedando dichos funcionarios encargados y responsables de la conducción de las cartas certificadas y los valores declarados; dichos funcionarios irán en primera cámara, poniendo además á su disposición un departamento seguro dispuesto para cerrarse con llave, debidamente habilitado con caja para caudales y escritorio para el mejor desempeño del servicio y seguridad de la correspondencia.

Tendrán igualmente á su disposición un bote convenientemente tripulado y habilitado como los llamados salvavidas para las necesidades del servicio.

Art. 58. Los tres buques de vapor permanecerán á disposición del Gobernador general de la Guinea española, con el fin de realizar los servicios siguientes:

1.º Cumplir exactamente los itinerarios establecidos en este pliego, con las escalas que para los mismos determine el Gobernador general, en uso de sus facultades discrecionales.

2.º Facilitar pasaje gratuito á favor de los funcionarios y dependientes de la Administración colonial, según sus respectivas categorías, y conducción del equipaje y mobiliario que les pertenezca. En dicho pasaje se considera incluida la manutención á bordo, de conformidad con el Reglamento que sobre el servicio interior del barco sea aprobado por el Gobernador general.

Ningún funcionario dependiente de la Administración colonial podrá exigir el cumplimiento de esta cláusula sin previa presentación de la correspondiente orden, expedida por el Gobernador general. Los Subgobernadores y Delegados del Gobierno general podrán expedir también estas órdenes, siendo responsables ante la primera Autoridad de la colonia del uso que hicieran de dicha autorización.

3.º Conducir desde tierra al buque y viceversa al pasaje oficial y sus familias, así como el pasaje particular, para lo cual tendrá el contratista embarcaciones menores de capacidad suficiente, con empujadas y todas bien tripuladas.

Embarque y desembarque del equipaje y mobiliario de dichos pasajes oficial y particular y mercancías en general, que recibirá y entregará en tierra.

4.º Transportar gratuitamente caudales, viveres, ganados, caldos y toda clase de materiales y efectos pertenecientes al Estado, que se entregarán bien acondicionados, sin que el Capitán del barco pueda rechazar ninguna parte de ellos, siempre que quepan dentro de la capacidad del buque, cuidando de su buena colocación á bordo y procurando queden bien estivados, para entregarlos en buenas condiciones en el punto de destino, siendo de cuenta del contratista el pago de los deterioros ó pérdidas que ocurran, excepto en los casos de incendio, naufragio ú otros semejantes de fuerza mayor, plenamente comprobados.

Las pérdidas de efectos y equipajes de los pasajeros, tanto oficiales como particulares, serán indemnizados por el contratista, con arreglo á la tarifa que se establezca á tal objeto, siempre que aquellas pérdidas procedan de descuido ó impericia del Capitán ó de los empleados de la empresa.

5.º Remolcar las embarcaciones que conduzcan efectos del Estado, siempre que lo permita las fuerzas de las máquinas, á juicio de las Autoridades de Marina.

6.º Atendiendo al estado embrionario en que se encuentran las posesiones es-

pañolas del Golfo de Guinea, será obligación del concesionario efectuar con las embarcaciones menores de los buques, en aquellos puntos en que los particulares carezcan de ellas, todas las operaciones de carga, descarga, servicio de pasaje y demás que supongan comunicación entre tierra y el buque.

## CAPITULO X

### DE LOS SERVICIOS EXTRAORDINARIOS DE GUERRA Y AUXILIARES DE LA MARINA MILITAR.

Art. 59. Los buques del contratista quedan obligados á prestar al Estado los servicios extraordinarios, auxiliares de la Marina militar, que éste requiera y sean adecuados á la clasificación que el Ministerio de Marina haya hecho de dichos buques, ajustándose á las prescripciones de los artículos siguientes.

Art. 60. En caso de guerra nacional, marítima ó hostilidades en algunos de los mares ó puertos visitados por los buques del contratista en las líneas comprendidas en la tabla de servicios, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudieran resultar de dicha guerra, á no ser que haya dejado á aquél en libertad de suspender el servicio ó de no tocar en los puertos donde hubiese hostilidades.

Art. 61. En el caso de suspenderse el servicio, el tiempo transcurrido desde la suspensión hasta su nuevo establecimiento, se comprenderá ó no en la duración del contrato á elección del Estado.

Suspendido el servicio, el Estado podrá tomar posesión de sus buques con su material y pertrechos, haciéndose en todo un avalúo por una Comisión compuesta de dos personas elegidas por el Gobierno, y otras dos por el contratista.

Estos individuos, por mayoría de votos, designarán una quinta persona, en quien recaerá la presidencia, y en caso de empate en la designación, decidirá la suerte entre los individuos comprendidos en una lista formada de común acuerdo.

A la terminación de la guerra serán devueltos al contratista los buques con su material, con la indemnización á que diere lugar su menor valor, á juicio de la expresada Comisión.

El Gobierno pagará, además, al contratista, durante el tiempo que tenga á su servicio los buques, el 5 por 100 del capital que éstos representan, y el 5 por 100 de amortización, según el juicio de la citada Comisión.

Todo otro pago quedará suspendido durante la interrupción del servicio por el contratista.

Art. 62. Si el Gobierno no usare la facultad que le corresponde, según el artículo que antecede, abonará asimismo al contratista, desde el día en que cesare el servicio hasta la terminación de la guerra, un 5 por 100 del capital que representen los buques y pertrechos, según avalúo de la comisión.

Art. 63. Tanto en los casos de guerra, como en cualesquiera otros, el Gobierno podrá fletar uno ó varios buques del contratista para servicios del Estado, mediante un contrato de fletamento adaptado á las circunstancias del caso.

Art. 64. Cuando el Gobierno, en virtud del artículo anterior, dispusiera de más de un buque, el contratista no estará obligado á hacer el número de viajes estipulado en el contrato; un arreglo especial, hecho de común acuerdo, fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y época de los viajes.

Esto mismo tendrá lugar cuando por causa de guerra el Estado se hubiere incautado de los barcos del contratista y al terminar aquélla no devolviese todos los que habia recibido ó los devolviese inútiles para prestar los servicios del presente contrato.

Art. 65. Al terminar la guerra, el Ministerio de Estado, oyendo al Consejo de Estado, podrá relevar al contratista del cumplimiento del contrato, si los acontecimientos de aquélla le hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

## CAPÍTULO XI

### DEL CUMPLIMIENTO E INSPECCIÓN DEL CONTRATO

Art. 66. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la interpretación, cumplimiento, rescisión y efectos del contrato, así como las alteraciones autorizadas en el mismo, se resolverán por el Ministerio de Fomento con arreglo á la legislación por que se rigen todos los contratos del Estado, y al hacerse contenciosas se ventilarán ante el Tribunal competente en la forma y modo que las leyes determinan.

Art. 67. La inspección del Gobierno sobre los servicios se ejercerá por el Gobernador general de los territorios españoles del Golfo de Guinea.

## CAPÍTULO XII

### DE LAS FIANZAS

Art. 68. Los buques destinados á estos servicios quedarán esencialmente obligados y afectos al cumplimiento del contrato, sin que en ningún caso ni por ningún concepto pueda el contratista hacerlos responsables preferentemente, ni ninguna otra obligación ni crédito que las exceptuadas en el segundo párrafo del artículo 8.º de este pliego.

Al efecto, el contratista, al presentar los buques declarará que no se hallan previamente hipotecados, ni gravados, ni dados en garantía de cualquiera forma en el Reino ó en el extranjero, en daño del servicio, obligándose á mantenerlos así por todo el tiempo que dure el contrato, cuya declaración llevará consigo la oportuna responsabilidad civil y criminal para el caso de resultar falsa.

Al mismo fin se admitirá en cualquier tiempo á quien quiera que presente la justificación del gravamen de dichos buques, anterior ó posterior á la época de su presentación, mediante la cual se exigirá al contratista la responsabilidad correspondiente.

Art. 69. El contratista garantizará el cumplimiento de lo pactado con una fianza definitiva de 25.000 pesetas en metálico, en efectos públicos del Estado, al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitución de fianzas.

## CAPÍTULO XIII

### DE LAS SANCIONES PENALES

Art. 70. Si el contratista no presentase, dentro del plazo fijado en el artículo 33, los buques que hayan de ser objeto de reconocimiento, ó si les buques presentados no reunieran todas las condiciones que se exigen en este pliego, perderá la fianza que tenga constituida para garantizar el cumplimiento de lo pactado, quedando además al arbitrio del Gobierno declarar rescindido el contrato.

Art. 71. Si el contratista dejara de hacer desde el puerto de salida alguna de las expediciones a que viene obligado, según la tabla de servicios, salvo las determinadas en el artículo 56, incurrirá en la multa del duplo de lo que debía percibir como subvención si hubiese realizado el viaje.

Art. 72. Si la salida de los buques del puerto de partida se retardase más de dos horas y fuera por culpa del contratista, pagará una multa equivalente a un 25 por 100 de la subvención que le correspondía cobrar, en proporción al recorrido de que se trate, pudiendo castigarse las reincidencias hasta con multas equivalentes al total de la subvención del viaje y además las responsabilidades que puedan alcanzarse por los perjuicios del incumplimiento del contrato.

Art. 73. En el caso de que la marcha media anual señalada a los buques dejara de complementarse, se hará al concesionario un descuento de la subvención asignada en la proporción siguiente:

Si la marcha realizada durante el año, por término medio, fuese inferior al mínimo obligatorio en un cuarto de milla por hora, el descuento será de 50 céntimos por 100 del total de la subvención correspondiente al recorrido total anual del buque que haya faltado a la condición de velocidad; si fuese inferior a media milla, el descuento será el de una peseta; si fuese de tres cuartos de milla, será de 1,50 pesetas, y si alcanzara a una milla, el descuento será a razón de dos pesetas sobre el total de la subvención correspondiente al recorrido anual del buque que haya faltado a las condiciones de velocidad.

Siempre que la diferencia exceda de una milla en los buques admitidos definitivamente, se requerirá al contratista para que reemplace aquel ó aquellos buques que durante el año hubiesen incurrido en esa diferencia de la marcha obligatoria.

Art. 74. El contratista estará obligado al reemplazo de cada uno de los barcos en el término de seis meses, á contar desde la fecha del requerimiento, y el importe de los referidos descuentos por la incumplimentación de velocidad, se deducirá de las sumas que por subvenciones deba satisfacer el Estado al contratista.

Art. 75. Cuando hubiese transcurrido el plazo estipulado para la reposición del buque perdido, inutilizado ó deficiente en velocidad sin que el contratista hubiese presentado el que haya de sustituirle, incurrirá en una multa de 5.000 pesetas, y quedará obligado á presentarle en nuevo plazo de tres meses, pagando, de no hacerlo, otra multa de igual cantidad.

Art. 76. Si el contratista dejare de hacer, sin causa justificada, alguna escala obligatoria con arreglo á los itinerarios aprobados, incurrirá en una multa equivalente á la mitad de la subvención que deba cobrar en proporción al viaje.

Art. 77. Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida, se entenderá, para los efectos de este contrato, por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que le correspondía cobrar en proporción al recorrido.

Art. 78. En el caso de que por cualquier accidente dejara de prestar servicio uno de los vapores de 400 toneladas, el vapor de reserva suplirá los viajes que debiera realizar aquí y mientras subsis-

ta semejante estado de cosas, se reducirá la subvención en un 30 por 100 proporcional al número de días en que el primero deje de navegar; sin que en ningún caso pueda prolongarse esta situación por más de tres meses.

El incumplimiento de esta cláusula llevará consigo la rescisión del contrato.

Por ninguna circunstancia podrá el concesionario tener en servicio menos de dos vapores, siendo causa de inmediata rescisión el hecho de que tan sólo quede un vapor en condiciones de navegar.

También será motivo de rescisión del contrato el incumplimiento de cualquiera de las cláusulas consignadas en este pliego de condiciones.

Art. 79. En el caso de que el servicio quedase interrumpido por culpa del concesionario y se diera lugar á la rescisión del contrato, el Gobernador general, previa autorización del Ministerio de Estado, podrá incautarse de los tres buques y de todo el material anejo á los mismos para continuar los servicios establecidos, siendo de cuenta del contratista todos los gastos que ocasionase el cumplimiento de los mismos, sin que tenga derecho á reclamación ni á indemnización de ninguna clase, pudiendo mientras tanto el Gobernador general atender á los gastos del servicio con cargo á la subvención.

Art. 80. Por las faltas en que incurra el contratista ó sus dependientes en el cumplimiento de las obligaciones que por este pliego de condiciones se les impone y no estuviesen especialmente penadas en el presente capítulo, se exigirán á aquél multas graduales ó proporcionadas á las faltas, á juicio del Gobernador general, hasta la suma de 2.500 pesetas.

Si las faltas afectasen exclusivamente al servicio de Correos, la Dirección General del Ramo propondrá al Ministro de Estado la imposición de la multa que estime procedente.

Art. 81. Las multas se impondrán por el Gobernador general con sólo tener noticia oficial de los hechos que las motivasen, y serán efectivas desde luego, sin perjuicio de los recursos legales que pudiera ejercitar el contratista, tomándolas de la fianza.

El contratista deberá reponer ésta en el plazo improrrogable de ocho días, contados desde que por la Caja de Depósitos se haga la oportuna retención.

La falta de reposición de la fianza se considerará motivo para la rescisión del contrato, quedando el contratista responsable de los daños y perjuicios que su falta irroge á la Administración colonial en todo lo que éstos superen á los restos de la fianza.

Art. 82. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil ó criminal á que hubiese lugar en cada caso, y sólo dejarán de ser exigibles en los casos de fuerza mayor debidamente justificada.

Art. 83. El contratista queda sujeto á las disposiciones vigentes sobre contratación de servicios públicos, y, como consecuencia de ellos, serán de su cuenta los gastos de escritura pública y sus copias, la cual deberá ser formalizada en Madrid.

Artículo adicional. Se considerará como supletorio de este pliego de condiciones, para los casos no previstos en el mismo, el aprobado por Real decreto de 29 de Julio último por el Ministerio de Fomento.

Tabla de servicios.

	VIAJES	
	Por mes	Por año.
1.º A los puertos de la Guinea Continental española ó islas adyacentes . . . . .	3	36
2.º A Victoria (Kamerun) . . . . .	5	60
3.º De circunnavegación por la Isla de Fernando Poo. . . . .	2	24
4.º A la Isla de Anobón, con escala en la de Príncipe . . . . .	1	12
5.º A la Isla de Príncipe (viaje directo) . . . . .	1	12

NOTA.—Las anteriores expediciones se realizarán independientemente unas de otras, sin que puedan refundirse en ningún caso, salvo las modificaciones que se introduzcan por el Gobernador general en uso de las facultades que se conceden en este pliego de condiciones.

Madrid, 12 de Diciembre de 1910.—Aprobado por S. M.—M. García Prieto.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REAL ORDEN

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por D. Antonio Anglés García, vecino de Villafranca de los Barros, provincia de Badajoz, en solicitud de que le sean devueltas las 1.500 pesetas que á los efectos del artículo 33 de la ley de Reclutamiento, depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Barcelona, según resguardo número 1.535 de entrada y 13.580 de registro, expedido en 13 de Septiembre de 1907, para redimir del servicio militar activo á su hijo Evaristo Anglés Gallardo, recluta del reemplazo de 1908, perteneciente á la zona de Badajoz.

El Rey (q. D. g.), teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 175 de la citada ley de Reclutamiento, se ha servido resolver que se devuelvan las 1.500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 189 del Reglamento dictado para la ejecución de dicha Ley.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 15 de Diciembre de 1910.

AZNAR.

Señor Capitán general de la primera Región.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

CONSEJO SUPREMO DE GUERRA Y MARINA

Relación de las pensiones declaradas por este Consejo Supremo durante la primera quincena del mes de Diciembre de 1910, y que, con arreglo al artículo adicional de la Ley de 22 de Julio de 1891,

deben publicarse en la GACETA DE MADRID.

D.ª Carmen Carranza y Almansa, 1.725 pesetas anuales.

María del Rosario Goicoechea Campillo, 1.650.

Isabel López Sabino, 625.

Isabel Rives Ballaró, 625.

María del Carmen Cadarso y Fernández-Cañete, 625.

Justina Catalina García del Castillo, 625.

María de los Angeles Figueras Bushell, 1.725.

Pilar Martínez Morales y hermanos, 1.125.

María del Consuelo Grassot y Cibot, 750.

Teresa Cusi Navinés, 470.

Narcisca Ceta Sanfiz, 625.

Donata Cifuentes Denia, 470.

María Rosario de la Rosa del Valle, 470.

María del Pilar Fernández Rodero, 470.

María del Pilar Bango González, 470.

Amelia Alemán Goicoechea y hermanos, 470.

María de los Angeles Linares de Montefrío y Juárez, 1.200.

Tomasa Sanz de No, 400.

Madrid, 17 de Diciembre de 1910.—Por orden, el General Secretario, Madariaga.

## MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

### Subsecretaría.

CONSEJO FACULTATIVO DE ARCHIVEROS, BIBLIOTECARIOS Y ARQUEÓLOGOS.—REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL.

Obras inscritas en el Registro general, correspondiente al tercer trimestre del año 1910.

(Continuación.)

32.609.—Dos colegialas... modelo.—Entremés lírico-bailable... original de don José Miguel Jimeno. Música del maestro Antonio Porrás.

Madrid.—Tip. de A. García.—1910.—8.º con 25 págs. (19.686).

32.610.—Ceguedad.—Juguete cómico en un acto y en prosa, original de D. Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 38 págs. (19.687).

32.611.—Autoridad de padre.—Comedia en dos actos y en prosa, original de D. Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 68 págs. (19.688).

32.612.—Los amigos.—Juguete cómico en un acto y en prosa, original de don Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 37 págs. (19.689).

32.613.—Dos niñas.—Entremés en prosa, original de D. Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 27 págs. (19.690).

32.614.—Chocheces.—Comedia en tres actos y en prosa, original de D. Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 95 págs. (19.691).

32.615.—Una mujer de su casa.—Sainete en un acto y en prosa, original de don Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 34 págs. (19.692).

32.616.—Sotavento.—Drama en un acto y en prosa, original de D. Julián Morón y Antón.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1910.—8.º con 34 págs. (19.693).

32.617.—S. E. Don Cornelio.—Novela original de D. Felipe Pérez Capo.

Madrid.—R. Velasco, imp.—1909.—8.º con 212 págs. (19.694).

32.618.—El abuelito.—Comedia en un acto y en prosa, original de D. Luis de Olive y Lafuente.

Ejemplar manuscrito.—8.º apais. con 48 hojas. (19.695).

32.619.—Biblioteca de Derecho y de Ciencias sociales.—La educación nacional. Hechos é ideas, por D. Aniceto Sela y Sampil.

Madrid.—Imp. Ibérica de Estanislao Maestre.—1910.—8.º con 458 págs. (19.696).

Madrid, 5 de Diciembre de 1910.—El Jefe del Registro.—Emilio Ruiz Cañabate.

(Continuación.)

## MINISTERIO DE FOMENTO

### Dirección General de Obras Públicas.

#### AGUAS

Examinado el expediente promovido por D. Ramón Duch Bertrán, solicitando el aprovechamiento para usos industriales de 1.000 litros de agua por segundo del río Flumen, en los términos municipales de Apies y Berlanga:

Resultando que el expediente se ha tramitado con arreglo a la instrucción vigente, presentándose en el período de información pública dos reclamaciones, una, de D. Luciano Labastida, pidiendo se respeten sus derechos a la mina Fe, a la que atraviesa el canal, y otra, de D. Manuel Millaruelo y varios futuros regantes del pantano de Santa María de Belsué, que alega que las aguas que embalse este pantano y corran después por el cauce del Flumen, hasta llegar a la toma para riegos, son privadas y no pueden concederse;

Resultando que la Jefatura de Obras Públicas, la Comisión provincial y el Gobernador proponen la concesión con determinadas condiciones, concesión que debe hacerse por el Ministerio, atendiendo el carácter de las aguas, y el Consejo provincial de Agricultura propone no se otorgue concesión, sino que se permita la utilización de las aguas que discurran por el río Flumen, sin que el Sindicato de regantes del pantano de Santa María de Belsué venga obligado a soltar las aguas embalsadas para atender a su utilización:

Considerando que el hecho de que las aguas embalsadas en el Pantano de Santa María de Belsué y que después discurran por el cauce del río Flumen, estén destinadas a un aprovechamiento que se realiza más abajo de las obras proyectadas por el Sr. Duch no impide la concesión a éste, que no autoriza el consumo de las aguas, porque el mismo caso ocurre en casi todos los ríos en que las aguas destinadas a riego se conceden para fuerza motriz en puntos agua arriba de las tomas para riego:

Considerando que no hay, por tanto, inconveniente en otorgar la concesión solicitada, especificando en las condiciones que el Sindicato del pantano podrá, con toda libertad establecer el régimen conveniente del pantano:

Considerando que la concesión debe otorgarse por el Ministerio de Fomento, no por las razones indicadas en el expediente sino por tratarse de todo el caudal del río en algunas épocas,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose

con lo propuesto por la Dirección General, ha tenido a bien otorgar a D. Ramón Duch Bertrán el aprovechamiento de referencia, con sujeción a las condiciones siguientes:

1.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado por el peticionario, en cuanto no quede modificado por las condiciones que siguen.

2.ª La energía que resulte del salto y caudal concedidos, se destinará a los usos que en el proyecto se indican, y una vez utilizadas, deberán volver las aguas al río en el mismo estado de pureza que tenían cuando se tomaron.

3.ª El caudal concedido será el que naturalmente discorra por el río Flumen hasta un máximo de 1.000 litros por segundo, sin que el concesionario tenga derecho a que se le asegure esa dotación en ningún tiempo, ni menos a coartar la libertad del Sindicato del pantano de Santa María de Belsué de establecer el régimen del pantano que convenga a los intereses agrícolas.

4.ª La presa se emplazará en el sitio designado en el proyecto y tendrá la forma y dimensiones que se indican en los planos, debiendo señalarse la rasante de su coronación por el Ingeniero Inspector, que la referirá a un punto invariable del terreno, levantándose de ello la correspondiente acta.

5.ª A continuación de la presa se construirá un vertedero de 20 metros de longitud del modelo que figura en los planos, por el cual deberá devolverse al río todo el caudal de agua que exceda del concedido, que es el que únicamente debe circular por el canal.

6.ª Las obras comenzarán dentro del plazo de un año, a partir de la publicación de la concesión en la GACETA DE MADRID, y terminarán en el de tres años, a contar de la misma fecha. Antes de comenzar las obras deberá el concesionario depositar como garantía el 1 por 100 del presupuesto de las que afecten al dominio público.

7.ª Las obras tendrán desde su comienzo hasta la terminación un desarrollo no interrumpido y proporcional al tiempo transcurrido en relación con el plan total.

8.ª A los efectos de la condición anterior, el concesionario presentará antes de comenzar los trabajos, en la Jefatura de Obras Públicas, el presupuesto de todas las obras objeto de la concesión.

9.ª La Jefatura de Obras Públicas de la provincia será la encargada de vigilar el cumplimiento de estas condiciones, para lo que deberá ser avisada por el concesionario, de las fechas en que comiencen y terminen las obras para levantar acta de esto, siendo de cuenta del concesionario los gastos que origine la inspección.

10. No se autorizará el funcionamiento hasta asegurarse de la impermeabilidad de toda la conducción.

11. Esta concesión se otorga por tiempo ilimitado, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero.

12. El incumplimiento de cualquiera de estas condiciones implica la caducidad de la concesión.

De orden del señor Ministro lo comunico a V. S. para su conocimiento, el del Ingeniero Jefe é interesado y demás efectos, con publicación en el Boletín Oficial de esa provincia. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 12 de Diciembre de 1910.—El Director general, Armistán. Señor Gobernador civil de Huesca.

«Sucesores de Rivadeneira». Paseo San Vicente, 20