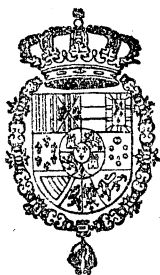


DIRECCION-ADMINISTRACION:

Calle del Carmen, núm. 29, entresuelo.

Teléfono núm. 25-49

**VENTA DE EJEMPLARES:**

Ministerio de la Gobernación, planta baja.

Número suelto 0,50

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Presidencia del Directorio Militar.

Real decreto autorizando al Ministerio de Estado para contratar por un plazo de diez años, en las condiciones que se indican, el servicio de comunicaciones marítimas inter-

insulares en los Territorios españoles del Golfo de Guinea.—Páginas 745 a 754.

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

Guerra.

Reales órdenes disponiendo se devuelvan a los individuos que se mencionan las cantidades que se indican, las cuales ingresaron para reducir el tiempo de su servicio en filas.—Páginas 754 a 759.

Administración Central.

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

HACIENDA.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Señalamiento de pagos y entrega de valores.—Página 760.

Relación de las facturas de presentación al cobro de créditos de Ultramar, en el turno preferente, que han de satisfacerse por la Tesorería de este Centro.—Página 760.

PARTE OFICIAL

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia, continúan sin novedad en su importante salud.

PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO MILITAR

EXPOSICION

SEÑOR: La perturbación de la guerra europea repercutiendo en todos los órdenes de la vida, y la anomalía y crisis por que ésta viene atravesando desde la terminación de aquélla, han sido sin duda motivos poderosos que han influido en el retraimiento de los navieros españoles para acudir a los concursos celebrados en 12 de Marzo de 1918 y 9 de Agosto de 1920 sobre adjudicación del servicio de comunicaciones marítimas entre Santa Isabel y los demás puertos

de Fernando Póo, las islas de Annobón, Corisco y los Elobey, la Guinea continental española y puertos de las colonias extranjeras vecinas. Este retraimiento no ha podido menos de ser objeto de preocupación para el Departamento de Estado, que estudió el referido asunto en sus distintos aspectos, buscando en ese estudio si tal vez pudieran existir otras causas que, además de las expuestas, fueran origen de aquél. El transcurso del tiempo haciendo cambiar las circunstancias que alteraban por completo el aspecto económico de las relaciones contractuales en general, y el especial cuidado con que, por otra parte, se ha atendido a mejorar en lo posible las condiciones de una nueva licitación, hace concebir fundadas esperanzas de que llegue a conseguirse en la ocasión presente un perfecto servicio de comunicaciones en nuestros territorios coloniales.

A tal fin tiende el adjunto proyecto de Decreto que el Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste, tiene la honra de someter a la aprobación de Vuestra Majestad.

Madrid, 1.º de Febrero de 1924.

SEÑOR:

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

MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe de Mi Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Ministerio de Estado para contratar por un plazo de diez años, en las condiciones del presente Decreto, el servicio de comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea, convocando al efecto un concurso entre españoles, o entidades españolas, constituidos como navieros o armadores nacionales.

Artículo 2.º Las proposiciones, que se redactarán sin sujeción a modelo, pero aceptando el proponente todas las cláusulas del pliego de condiciones que se inserta a continuación de este Real decreto, se presentarán en pliego cerrado en la Sección Colonial del Ministerio de Estado el día 15 de Abril próximo, de once a doce de su mañana, ante la Junta constituida al

efecto, compuesta por el Jefe de dicha Sección, como Presidente; del Ordenador de Pagos y del Letrado asesor de la misma; un funcionario técnico designado por el Ministerio de Marina, y un funcionario administrativo, Jefe de Negociado en la citada Sección, que actuará como Secretario. Se consignará en las referidas proposiciones el precio, en pesetas, por el cual se compromete el concursante a realizar los servicios de las líneas que comprende el cuadro de itinerarios y recorridos, sin que el importe total pueda en ningún caso exceder del tipo de 648.000 pesetas al año. Y se acompañará el documento justificativo de haberse constituido en la Caja general de Depósitos el correspondiente al 5 por 100 de la subvención, así como las certificaciones bastantes a acreditar la personalidad del proponente, su condición de naviero o armador español, la propiedad de los barcos y su libertad de cargas.

Artículo 3.º El detalle de los itinerarios, con la fijación de días y horas de salidas, escalas y regresos, se establecerá por el Gobernador general, oído el concesionario o quien le represente en Santa Isabel, con arreglo a las bases que se determinan en la Tabla de servicios aneja a este Decreto, y cuyo recorrido no excederá del número de millas que representa la totalidad de los viajes que en dicha Tabla de servicios se mencionan. El Gobernador general podrá aplicar a recorridos extraordinarios la diferencia entre el número de millas que se fijan en la Tabla del servicio ordinario y el de 3.000, objeto del contrato. El exceso sobre esta última cifra se satisfará al precio de 18 pesetas por milla.

Artículo 4.º Para el desempeño de los servicios, el contratista se obliga a mantener a flote, y en aptitud necesaria, dos buques de vapor, mixtos de carga y pasaje, de 500 a 1.000 toneladas de arqueo total, y una marcha en pruebas de 11 nudos por hora, estando el buque en los calados que señale el disco de máxima carga.

Artículo 5.º El contratista transportará gratuitamente de bordo a bordo los productos y objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación o concurso del Gobierno, así como toda clase de materiales y efectos pertenecientes al Estado, sin que pueda para tales fines utilizarse más que 20 toneladas o 20 metros cúbicos por viaje.

Artículo 6.º La subvención que

percibirá el concesionario por el desempeño del servicio, conforme al artículo 2.º de este Decreto, no excederá en ningún caso de 648.000 pesetas anuales, pagaderas por meses o dozavas partes por la Caja de la Sección Colonial.

Artículo 7.º La adjudicación tendrá el carácter de provisional, y se convertirá en definitiva en la fecha en que así lo acuerde el Ministerio de Estado, una vez que los barcos sean reconocidos y aceptados por la Administración. Dentro de los treinta días siguientes al en que sea notificada esta adjudicación definitiva, deberá otorgarse y suscribirse la escritura pública en que la contrata ha de solemnizarse, acreditando el concesionario documentalmente:

Primero. Que sigue siendo naviero o armador español, dueño absoluto de los barcos y elementos necesarios para la navegación de los mismos, e igualmente la libertad de gravámenes de éstos.

Segundo. Haber constituido la fianza definitiva del 10 por 100 de la subvención en metálico o en efectos públicos del Estado, al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitución de fianzas, circunstancia que justificará con la presentación del oportuno resguardo de la Caja general de Depósitos.

El adjudicatario satisfará los gastos de escritura pública y primera copia para la Administración del Estado.

Dado en Palacio a primero de Febrero de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

CUADRO DE ITINERARIOS

	POR MES	
	Viajes.	Millas.
A los puertos del continente, por Concepción y San Carlos, con escalas en Annobón, San Thomé, Portgentil y Libreville	2	1.545
A San Carlos, directo...	1	54
A Concepción, directo...	1	80
A Duala y Victoria.....	1	125
A Lagos, Forcados y Port Harcourt (Cala-bar)	1	900
TOTALES.....	6	2.704

Pliego de condiciones para la contratación del servicio de comunicaciones marítimas interinsulares en los territorios españoles del Golfo de Guinea.

CAPITULO PRIMERO

Objeto del contrato.

Artículo 1.º Es objeto del contrato la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas regulares determinados en la tabla anexa al Real decreto convocando el concurso, y en relación con ellos los de carácter comercial, postal y auxiliares de la Marina militar y extraordinarios que en este contrato se determinan.

Artículo 2.º El contratista se compromete a desempeñar todos los servicios con sujeción a las condiciones que se establecen y con las aceptadas por el acuerdo de la adjudicación.

Artículo 3.º El Gobierno, en consonancia con lo establecido en la Unión Postal de Correos y Reglamento para su ejecución, se reserva el derecho de aprovechar todas las comunicaciones marítimas establecidas o que se establezcan, por buques nacionales o extranjeros, para el envío de la correspondencia, con el fin de acelerar la llegada de ésta al punto de su destino.

Artículo 4.º Durante la vigencia del contrato podrá el Gobierno concertar las alteraciones que requieran el interés del Estado y las necesidades del tráfico o del servicio postal, aumentando o disminuyendo el número de expediciones, prolongando las contratadas hasta otros puertos y suprimiendo o estableciendo otros puntos de escala, poniéndose de acuerdo al efecto con el contratista.

CAPITULO II

De la duración del contrato.

Artículo 5.º La duración del contrato será de diez años; pero el Gobierno podrá rescindirle en todo momento por causa del interés público.

Los diez años empezarán a contarse desde la fecha en que los barcos, una vez cumplido lo que se dispone en los artículos 29 al 36, inclusive, zarpen del puerto de la Metrópoli en que se encontraran en el momento de su admisión. La autoridad de Marina del puerto de que se trate librará y remitirá al Ministerio certificación acreditativa de la salida de los barcos.

El plazo de diez años señalado para la duración del contrato podrá prorrogarse por períodos que no excederán de dos años, bien a solicitud del contratista, bien por propuesta que a éste formule la Administración. En uno u otro caso será menester la aceptación expresa de la parte a quien la propuesta de prórroga vaya dirigida.

El hecho de continuar el contratista prestando el servicio una vez transcurridos los diez años, fuere

el que fuere, no podrá estimarse como tácita reconducción, y sólo dará derecho a percibir con cargo a la subvención la parte alícuota y proporcional al tiempo en que hubiere estado ocurriendo la aludida contingencia.

Artículo 6.º Si durante el año décimo del contrato, o del segundo en caso de prórroga, la Administración no hubiera celebrado y adjudicado nuevo concurso, el contratista vendrá obligado a continuar durante un año más el servicio.

CAPITULO III

De la subvención.

Artículo 7.º La subvención que percibirá el contratista por el desempeño del servicio será la de pesetas 648.000 anuales, pagaderas mensualmente por dozavas partes por la Caja de la Sección Colonial del Ministerio de Estado, mediante la expedición del oportuno mandamiento de pago, y presentación por el contratista del certificado expedido por el Capitán del puerto de Santa Isabel, visado por el Gobernador general, en el que se haga constar el exacto cumplimiento del contrato o las multas impuestas y las circunstancias de haber o no sido hechas efectivas.

Mientras estén los vapores en reparación, o en viaje para efectuarla, o inmovilizados por alguna avería de fuerza mayor, culpa o negligencia, se considera que están afectos al servicio sin descuento alguno de la subvención durante el plazo de cuatro meses; pero si dicha situación se prolongara por más tiempo, se reducirá la subvención en una cantidad proporcional al tonelaje no puesto en servicio, sin que esta situación extraordinaria pueda prolongarse por más de cuatro meses sobre los cuatro citados.

Mientras dure la reparación anteriormente indicada, se prestará el servicio íntegro de la Colonia con un solo buque, cuyos itinerarios los determinará el Gobernador general de acuerdo con el concesionario o su representante, abonándosele en el ínterin el completo de la subvención; si dicha reparación fuese de importancia tal que excediera del tiempo natural del que dan lugar las periódicas reglamentarias, se atenderá al contratista a lo estipulado en el artículo 94.

CAPITULO IV

SECCIÓN PRIMERA

De las condiciones para optar al contrato.

Artículo 8.º Podrán ser adjudicatarios del presente contrato las personas naturales con plena capacidad civil y mercantil y las Sociedades debidamente constituidas. Unas y otras han de acreditar además inexcusablemente las condiciones siguientes:

1.ª Ser españoles, condición en que perdurarán durante la vigencia del contrato.

2.ª Ser propietarios de los buques ofrecidos, con dominio inscrito en el Registro mercantil.

3.ª Que los buques se hallen libres de toda carga o responsabilidad.

4.ª Que estén abanderados en España.

Si el licitador fuere una Sociedad, sobre las condiciones enunciadas habrá de reunir estas otras:

1.ª Los títulos representativos del capital social serán nominativos e intransferibles a extranjeros.

2.ª El Consejo o Junta de Gobierno estará formado por españoles.

3.ª Su Director o Gerente será también español, y sus Estatutos no autorizarán libros de actas reservados ni la existencia de fondos con ese carácter reservado para el Gobierno o sus Delegados, en todo cuanto se refiera a la explotación y contabilidad de los dos vapores objeto de este contrato.

Todas estas condiciones habrán de justificarse documentalmente en el momento a que alude el artículo 18 del presente pliego.

Artículo 9.º Si el adjudicatario fuere una persona natural, y en el curso del contrato quisiera formar Sociedad para la prosecución de éste, la Compañía constituida reunirá las condiciones indicadas en el artículo anterior.

SECCIÓN SEGUNDA

De las obligaciones generales del adjudicatario.

Artículo 10. Aparte de las obligaciones que se enumeran en los sucesivos capítulos y que constituyen el fondo y materia del contrato, su adjudicatario queda obligado a lo que determinan los artículos siguientes.

Artículo 11. El contratista se obliga a mantener en todo momento una representación auténtica de su personalidad, tanto en esta Corte como en la capital de la Colonia, con quien se entenderá la Administración en todos los momentos que por ésta se estime necesario.

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

Artículo 13. Durante la vigencia del contrato, el adjudicatario no podrá vender ninguno de los buques afectos al servicio, sin que previamente les sustituya con otro u otros de iguales condiciones por lo menos, y que merezcan la aprobación de la Administración.

Si el contratista tuviera necesidad de hipotecar los barcos, será preciso que en la escritura correspondiente se establezca la preferencia de la Administración sobre el acreedor hipotecario.

Artículo 14. El contratista no podrá ceder ni traspasar los servicios

objeto del presente contrato sin la previa autorización del Gobierno.

Artículo 15. Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara o perdiera, el contratista queda obligado a sustituirle por otro cuyas condiciones no podrán ser inferiores a las del buque que se haya de sustituir, no pudiendo exceder de seis meses el plazo para la sustitución. Mientras no se haga ésta, el servicio se prestará íntegramente por un solo barco, pero modificándose los itinerarios por el Gobernador, de acuerdo con el concesionario, en forma que haga factible tal servicio. Durante el indicado plazo se satisfará totalmente la subvención, y si transcurridos los seis meses, la sustitución no hubiere sido hecha, se reducirá aquélla en proporción al tonelaje no puesto en servicio, situación que no podrá perdurar más que otros seis meses, pasados los cuales se decretará la rescisión del contrato a costa del contratista, y con pérdida de la fianza.

Será también de cuenta del concesionario el abono de los sueldos, salarios y manutención de todas las personas que se hallen empleadas a bordo, y el de todos los gastos de combustible y aguada necesarios para el consumo de las máquinas, practicas y demás impuestos o arbitrios establecidos o que se establezcan, y en general, todos cuantos gastos se relacionan con el cumplimiento del servicio.

Artículo 16. El contratista satisfará los gastos de escritura pública y sus copias para la Administración del Estado, derechos reales, y los del acta de adjudicación de este servicio.

CAPITULO V

SECCIÓN PRIMERA

De la celebración del concurso.

Artículo 17. El concurso se celebrará ante una Junta designada al efecto, en la forma que establece el artículo 2.º del Real decreto, la cual se constituirá en la Sección Colonial del Ministerio de Estado.

Artículo 18. Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado dirigido al Jefe de la Sección Colonial del Ministerio de Estado, siendo libre la redacción de las mismas; pero será requisito inexcusable que en ellas se exprese la aceptación íntegra de cuantas condiciones contiene el pliego que sirve de base al concurso. Consignarán el precio el pesetas por el cual se compromete el proponente a realizar los servicios objeto del contrato, sin que el importe total pueda exceder del tipo de 648.000 pesetas al año.

A las proposiciones se acompañarán los documentos y justificantes exigidos por el artículo 8.º del presente pliego.

Artículo 19. Se admitirán los pliegos que, reuniendo las condiciones que se señalan en el artículo anterior, se presenten ante la Junta, de once a doce de la mañana del día 15 de Abril del corriente año, en que tendrá lugar la celebración del concurso.

Artículo 20. Pasada la hora de

admisión de pliegos, el Presidente declarará cerrado el concurso, y a seguida el Notario que asista a la Junta levantará acta de recepción y apertura de aquéllos, procediendo después a leerla en alta voz.

Artículo 21. La Junta procederá en el más breve plazo posible a proponer al Ministerio de Estado, en razonado informe, el pliego que a su juicio reúna los debidos requisitos y sea más conveniente, sin que el ofrecimiento de rebaja en el tipo de la subvención sea por sí sola circunstancia que pueda motivar la preferencia. Se reservará aquélla la facultad de rechazar todos los pliegos presentados si así lo juzgase oportuno para los intereses de la Administración, sin que en ningún caso los solicitadores excluidos tengan derecho a reclamación. Y podrá también recabar los asesoramientos que crea indispensable para la mayor garantía de acierto de su propuesta.

SECCIÓN SEGUNDA

De la adjudicación y sus efectos.

Artículo 22. Hecha la propuesta de que habla el artículo 21, el Ministro de Estado procederá a hacer la adjudicación provisional dentro de los quince días siguientes al en que recibiera dicha propuesta.

Artículo 23. Notificada la adjudicación con el carácter de provisional, el adjudicatario deberá presentar los barcos a reconocimiento en puerto español dentro de dos meses a contar de la fecha de aquélla, presentación que afianzará en la forma y cuantía determinadas en el artículo 86.

El incumplimiento de esta obligación llevará aparejada la pérdida de la fianza a que acaba de aludirse, y la indemnización de los gastos que el concurso hubiere producido a la Administración.

Artículo 24. Reconocidos los barcos y expedida por la Comisión que ha de llevarlo a cabo la certificación expresiva del resultado, si éste fuera completamente satisfactorio, se procederá a la adjudicación definitiva del servicio, y dentro de los treinta días siguientes al en que sea notificada la adjudicación, deberá otorgarse y suscribirse la escritura pública en que la contrata ha de solemnizarse, cuyo otorgamiento se verificará en Madrid por el Sr. Ministro de Estado o persona en quien delegue.

Artículo 25. En el momento de suscribirse la escritura, el concesionario deberá acreditar documentalmente:

1.º Que sigue siendo naviero o armador español, dueño absoluto de los barcos y elementos necesarios para la navegación de los mismos, e igualmente la libertad de gravámenes de éstos;

2.º Haber constituido la fianza definitiva del 10 por 100 de la subvención, circunstancia que acreditará con la presentación del oportuno resguardo de la Caja general de Depósitos.

Artículo 26. A partir de la fecha del otorgamiento de la escritura, el

contratista queda obligado a presentar los vapores en la bahía de Santa Isabel de Fernando Póo a disposición del Gobernador general para la prestación del servicio a que han de quedar afectos, en el plazo de cincuenta días naturales, salvo el caso de fuerza mayor debidamente justificado.

El Ministerio de Estado, al comunicar al Gobierno de la Colonia la adjudicación definitiva, le enviará asimismo copia de las actas de reconocimiento para el preciso coitejo que deberá realizar a la llegada de los barcos.

Artículo 27. Tan pronto se presenten los buques en la citada bahía de Santa Isabel, el Gobernador general ordenará inmediatamente que por el Capitán del puerto se les gire una visita de inspección que deberá circunscribirse a los desperfectos o averías suridas por los vapores desde que fueron reconocidos para su admisión, y a los elementos que tuvieran en el momento de aquélla, así como al material de respeto de toda clase, tanto de señales como de salvamento contra incendios y achiques.

Artículo 28. Si la inspección resultase satisfactoria o fuesen rápidamente subsanables las deficiencias que se observaran, dará principio el servicio inmediatamente, con arreglo a los itinerarios y tarifas vigentes en la actualidad en la Colonia, caso de que no se hubiesen establecido aún las que se fijarán de acuerdo con el consignatario, comercio y Consejo de vecinos de la Colonia.

CAPITULO VI

Reconocimiento de los buques. De las condiciones de éstos. De sus dotaciones.

Artículo 20. De conformidad con lo prevenido en el artículo 23, el adjudicatario presentará a reconocimiento los barcos ofrecidos, dentro del término señalado en dicho artículo.

Artículo 30. Para el reconocimiento y las pruebas de los buques necesarias para la admisión de éstos se interesará del Director general de Navegación que dentro del término de ocho días proceda al nombramiento de una Comisión, que será presidida por él o por persona en quien delegue, y formada por un Jefe u Oficial de la Armada, un Ingeniero y un Maquinista de la Armada. Esta Comisión verificará las pruebas y reconocimientos que considere necesarios para cerciorarse de que los buques que se ofrecen reúnen las condiciones convenientes para el servicio. Para ello, el puerto en que se haga el reconocimiento será cualquiera de la Península que desee el concursante, siempre que exista varadero o dique en que puedan reconocerse en seco los buques, cuyo gasto, así como cuantos originen las pruebas y reconocimientos, serán de cuenta del contratista.

En el puerto en que se verifiquen los reconocimientos se agregará a la Comisión el Perito Inspector de buques de la Comandancia de Marina y el Perito Arqueador, si lo hay, agregándose también, si se considera ne-

cesario, el Director de Sanidad del puerto.

Artículo 31. Ante esta Comisión presentará el contratista, en unión de los buques, los documentos que acrediten la época en que fueron construidos y empezaron a prestar servicio, así como los referentes a máquinas y calderas y demás aparatos vitales de los mismos, acompañados de los comprobantes necesarios sobre su construcción y estado de vida, el certificado de su clasificación, el del señalamiento de la línea de máxima carga, y los del último reconocimiento de los cascos, máquinas y demás aparatos auxiliares.

Podrán ser aceptados los certificados de las Autoridades de Marina y los de las Sociedades Lloyd Register y Bureau Veritas; pero esto no impide que la Comisión de recibo, dentro de los Reglamentos de reconocimientos españoles, ordene verificar cuantas operaciones crea convenientes.

Artículo 32. Los buques han de reunir las condiciones siguientes:

1.º Las generales que determinan las Ordenanzas de Marina y los Reglamentos oficiales vigentes, y las especiales para el caso en que hubiesen de emplearse como buques auxiliares de la Armada, conforme a su capacidad y condiciones.

2.º Deberán tener camarotes de capacidad suficiente para conducir de 20 a 25 pasajeros de primera clase, igual número de segunda, y alojamiento adecuado para el pasaje de tercera, con un número aproximado de camas para 24 o 30 pasajeros, debiendo tener cubierta amplia y corrida *cardek*, a fin de poder conducir braceros y resguardar a este pasaje de las inclemencias del tiempo. La cubicación de las referidas cámaras será la determinada por los Reglamentos de Sanidad.

3.º El tonelaje de arqueo total de los buques estará comprendido entre 500 y 1.000 toneladas, y podrán conducir, bien acondicionadas en bodegas, 150 toneladas de carga cuando menos, con una marcha en pruebas de 11 nudos por hora, estando el buque en los calados que señale el disco de máxima carga. El consumo de carbón no deberá pasar de 10 toneladas de carbón por singladura a marcha económica de los 4/5 de la máxima potencia que pueda desarrollar el buque.

4.º Estarán comprendidos en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras Bureau Veritas o Lloyd Register.

5.º La clasificación que deben tener en la primera es la de un 1 dentro de un círculo, 3/3 I. I. (g) (cruz de Malta), y en la segunda (cruz latina) 100, A. I. L. M. G.

6.º Estarán abanderados y matriculados en territorio nacional.

7.º Los cascos de los vapores serán de hierro o acero y estarán en el primer tercio de su vida.

8.º Su radio de acción será de 1.000 millas, por lo menos.

9.º Irán provistos de las embarcaciones menores que correspondan a su tonelaje, según lo prevenido en los Reglamentos vigentes de la Metrópoli, y tendrán el material reglamentario de repuesto, tanto de máquinas como de cubierta, así como el necesario para se-

ñales, caso de naufragio, material contra incendios y achique.

10. Llevarán aparatos de vapor de carga y descarga apropiados a las necesidades de la Colonia, donde precisa que los buques tengan escotillas amplias para poder cargar trozas de madera y plumas para levantar pesos hasta de dos toneladas.

11. El material del buque, tanto en casco como en sus aparatos motores, máquinas auxiliares, pertrechos, piezas de repuesto y demás materiales, se atenderá a lo dispuesto en el Reglamento vigente de reconocimiento de buques mercantes.

12. Las máquinas podrán ser de triple expansión o Compound, de alta y baja, debiendo llevar caldera auxiliar, evaporador y destilador.

13. Cada vapor tendrá una cámara de primera clase con la comodidad y decoración debida y la ventilación, tanto más necesaria por el clima donde han de prestar sus servicios, no pudiendo ser habilitado cada camarote para más de tres personas con el espacio correspondiente.

14. Tendrán también una cámara de segunda clase que reúna las mismas condiciones higiénicas que la primera, y los camarotes en las mismas condiciones de habitabilidad que se expresan para la otra cámara.

15. Tendrán además un sollado espacioso y ventilado para el pasaje de tercera, con camastros para treinta pasajeros cuando menos.

16. Las cámaras de primera y segunda dispondrán de un baño y W. C. higiénicos cada uno con agua corriente; para el pasaje de tercera y cubierta habrá también varios W. C. con agua corriente.

17. Tendrán un local cerrado y bien acondicionado para conducir el correo; un camarote de preferencia; camarotes independientes para el Capitán, Piloto y primero y segundo Maquinista, a ser posible fuera de la cámara; rancho o alojamiento para marinería y fogoneeros; camarote para el Mayordomo y Gambuza, y un camarote para el Contramaestre.

Artículo 33. El reconocimiento que ha de practicar la Comisión aludida en el artículo 30 versará sobre las circunstancias expuestas en el precedente, y además será extensiva:

1.º Al arqueo del buque, con mención separada del volumen y superficie de los espacios dedicados al alojamiento de pasajeros de cada una de las clases, a comedores, rancho de la tripulación y a carga, de la cabida de los aljibes, y en cuanto a la superficie y conveniente disposición de las escotillas, portillas altas y ventiladores se expresará si tienen o no ventilación mecánica.

2.º Al perfecto estado del servicio y resistencia de los cascos para seguridad de la navegación.

3.º A si las máquinas y calderas están sólidamente construídas y en

perfecto estado de servicio, examinando los documentos que acrediten la fecha en que fueron probados, y a qué presión.

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

5.º A 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 A si los buques tienen las piezas de repuesto de máquinas, según sus clases, y el completo de embarcaciones y de salvavidas, anclas, cadenas, bombas, aljibes de hierro, aparatos contra incendios, medios de salvamento y achique, vajillas, efectos de cámaras y demás pertrechos necesarios en buques de transporte y servicio, instrumentos y cartas de navegación.

Artículo 34. Reconocidos los buques en la forma expresada, se procederá a las pruebas de velocidad. La marcha fijada en la condición tercera del artículo 32 se comprobará siempre que sea posible por marcaciones previamente determinadas y con una presión en las calderas no superior a la que corresponda a la resultante de las pruebas de resistencia.

Artículo 35. La Comisión, en un término que no podrá exceder de ocho días, remitirá al Ministerio de Estado, por conducto de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, un informe razonado expresando circunstanciadamente el resultado de la inspección, detallando las condiciones de funcionamiento de las máquinas, consumo de carbón, velocidad obtenida y cuantas observaciones crea convenientes.

El Ministro de Estado podrá ordenar la ampliación del reconocimiento o la del dictamen de la Comisión inspectora.

Artículo 36. El dictamen, o la ampliación del mismo en su caso, pasarán a conocimiento e informe de la Sección Colonial, y si éste fuese favorable, podrá el Ministro de Estado, a la brevedad posible, adjudicar el servicio en la forma prevenida en el artículo 24.

Artículo 37. En tanto no se cuente ein nuestras Posesiones del Golfo de Guinea con los arsenales, diques y varaderos necesarios, y siempre que no resultase perjuicio de tercero ni de los trabajos urgentes de los buques de guerra, serán admitidos, previo permiso de las Autoridades de Marina, los buques del contratista, para su reparación, en los establecimientos análogos de la Península pertenecientes al Estado, mediante el pago de los gastos que ocasionen.

Artículo 38. Sin perjuicio de los elementos que todos los buques deben llevar para reparaciones momentáneas, por el Negociado de Obras públicas se les facilitarán los medios de que aquél disponga para ese fin en personal, material y demás elementos auxiliares.

Artículo 39. Las tripulaciones de los buques serán las correspondientes a su tonelaje, a su fuerza de máquina, a las circunstancias de los mismos y a su mejor servicio, debiendo ser espa-

ñoles e inscritos como individuos de la Marina mercante nacional los Capitanes, Pilotos, Maquinistas y los Contramaestres, si fueran de raza blanca; el personal indígena será contratado ante el Capitán del puerto de Santa Isabel y enrolado por el mismo.

El personal europeo de los vapores se considerará por el contratista comprendido en las prescripciones de la vigente ley de la Metrópoli sobre esta clase de accidentes del trabajo.

Los buques que el contratista tenga afectos a los servicios subvencionados disfrutarán de los privilegios y ventajas que por disposiciones se otorguen a los de la Marina mercante españoles, con carácter general, y de las especiales que concedan los Reglamentos y Ordenanzas de Marina a los vapores correos.

CAPITULO VII

De los servicios contratados.

SECCIÓN PRIMERA

Itinerarios.

Artículo 40. El detalle de los itinerarios objeto del servicio convenido en este contrato es el siguiente:

A los puertos del Continente, dos viajes mensuales, uno rápido por Concepción, y otro comercial por San Carlos, con escalas en Annobón, San Thomé, Portgeñil y Libreville.

A San Carlos, directo, un viaje por mes.

A Concepción, directo, un viaje por mes.

A Duala y Victoria, un viaje mensual.

A Lagos, Forcados y Port-Harcourt (Calabar), este último para hacer carbón, un viaje mensual.

Estos servicios representan en total seis viajes mensuales con un recorrido de 2.704 millas.

Artículo 41. La fijación de días y horas de salida, escalas y regreso, para el cumplimiento de aquellos itinerarios, se determinará de acuerdo con el Gobernador general de la Colonia y aprobación superior.

Artículo 42. El recorrido mensual de los buques no podrá exceder de las 2.704 millas a que se refieren los itinerarios señalados en el artículo 40. Sin embargo, y de conformidad con lo establecido en el artículo 3.º del Real decreto, siempre que se considerase necesario o conveniente, será dicho recorrido mensual susceptible de ampliación hasta la cifra de 3.000 millas a que el concesionario queda obligado por el presente contrato. Por cada milla que naveguen los barcos sobre esta última cifra, la Administración abonará la cantidad de 18 pesetas; el cómputo de millas extraordinarias que naveguen los buques se hará al término natural de cada año. Este cómputo no tendrá lugar por lo que se refiere al viaje de los barcos para su presentación en la Colonia, cualquiera que fuere el número de millas que hubieran de recorrer entre el puerto de la Península de donde zarpen y el de Santa Isabel.

Artículo 43. Estando sujetos los

itinerarios a la línea de la Metrópoli, si ésta variase las fechas de llegada y salida de los puertos de la Colonia, se variarán los itinerarios de los vapores interinsulares con arreglo a la misma.

Cuando por circunstancias especiales se efectúe el servicio con un solo buque, el Gobernador, de acuerdo con el concesionario, confeccionará un itinerario especial, tratando de evitar la incomunicación con los puertos más distantes, y que registrará en tanto duren aquellas circunstancias.

Artículo 44. Si las circunstancias de momento lo exigieran, el Gobernador general podrá ordenar la realización de los viajes extraordinarios que considere oportunos, así como designar el buque que haya de verificarlos, y si como consecuencia de estos viajes extraordinarios el número de millas navegadas excediese de las 3.000 objeto de este contrato, el exceso se liquidará y satisfará con arreglo a lo prevenido en el precedente artículo 42.

Artículo 45. Los Capitanes de los vapores cumplimentarán en todo caso y momento lo prevenido en las disposiciones de la Metrópoli relativas a las Ordenanzas de Marina y Código de Comercio; no podrán en ningún caso alterar los itinerarios señalados para sus viajes, a no ser que a ello les obligue causas debidamente justificadas de fuerza mayor; y será responsable el contratista de los perjuicios que pudieran originarse al servicio caso de contravenirse esta obligación.

Artículo 46. Los buques afectos a este contrato no quedará cada uno adscrito a una línea determinada, sino al conjunto de las detalladas en los itinerarios marcados.

Artículo 47. La existencia de epidemias, huelgas, motines y similares en los puertos del itinerario, no relevará en nada la obligación del contratista de llevar a efecto los servicios con toda la regularidad que permitan las circunstancias.

Igualmente podrá variarse el puerto de salida o el de llegada si la epidemia, huelga o motín estuviera circunscrita a uno o más puertos y los hubiera libres de tales contingencias.

Los cambios de ruta o destino deberán resolverse por el Gobernador general oído el concesionario o quien le represente en Santa Isabel.

Artículo 48. Para comprobar si el promedio de la velocidad anual a que el contratista realiza los servicios se ajusta a lo establecido en la tabla de ellos, a los efectos de la sanción penal a que hubiese lugar, la Capitanía del puerto de Santa Isabel formará al final de cada mes 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 conducto del Gobernador general al Ministerio de Estado para la resolución que proceda.

Artículo 49. En caso de que la Administración lo crea oportuno, y con

arreglo a los itinerarios que la misma fije, el contratista queda obligado a efectuar por lo menos cuatro viajes directos a Canarias en combinación con las comunicaciones entre éstas y la Metrópoli; a cambio de este servicio, la Administración satisfará una subvención por milla de recorrido, que no será mayor que la que percibe la Compañía Trasatlántica con arreglo a la ley de Comunicaciones marítimas de 1909.

Estos viajes no podrán efectuarse en perjuicio de los itinerarios a que se refiere el presente capítulo.

Artículo 50. El contratista se obliga a adquirir y a sostener en buen estado, como complemento de este servicio, tres lanchas de vapor y seis balleneras para facilitar las operaciones del tráfico, tanto en lo que se refiere a la carga como al pasaje y el correo, en Santa Isabel, Río Benito y Elobey.

SECCIÓN SEGUNDA

De los servicios comerciales.

Artículo 51. 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 a las prescripciones de este pliego, siendo sus productos de la propiedad exclusiva del contratista.

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

Artículo 52. El contratista se compromete a establecer tarifas de fletes y pasajes, incluyendo en éstos la manutención, tarifas que se acordarán en Junta presidida por el Gobernador general y a la que asistan representaciones del concesionario, Consejo de vecinos de Santa Isabel y comerciantes y agricultores, tanto de la isla de Fernando Póo, como de los distritos de Bata y Elobey, debiendo tenerse presente al redactar esas tarifas el número de millas y lo establecido en las Colonias vecinas a la nuestra en su respectivo tráfico comercial, siempre que el importe de aquéllas no exceda de un 10 por 100 del promedio de lo establecido respecto a las últimas.

Será base preferente para la dicha fijación, más que su cuantía, la expansión comercial que tiendan a producir.

Artículo 53. Los pasajes y fletes oficiales serán bonificados en un 30 por 100 sobre los pasajes y fletes ordinarios que se acuerden.

Las tarifas de fletes y pasajeros para o desde la isla de Annobón, serán objeto de un acuerdo especial que tienda siempre a favorecer sus relaciones comerciales con los demás puntos de la Colonia o extranjeras vecinas.

Las tarifas de fletes y pasajes se revisarán cada treinta meses, o sea, dividiendo la duración del contrato en cuatro períodos iguales, a estos efectos de revisión.

Por el contratista se conducirá de bordo a tierra y viceversa el equipaje y utensilios del pasaje oficial, sin retribución alguna, y el de los particulares, conforme a la tarifa que se establezca al efecto, de acuerdo con el Gobernador general, para cada puerto.

Artículo 54. El concesionario queda obligado a ponerse de acuerdo con la Compañía Trasatlántica para el establecimiento de tarifas combinadas a la Guinea Continental, con fletes análogos a los que tienen en vigor las Compañías de Navegación extranjeras, para derivar hacia la bandera española la mayoría del tráfico comercial de nuestra Colonia.

Artículo 55. A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos, en puntos visibles, varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, aprobados, y con visto bueno del Gobernador general, comprensivos de los derechos y deberes de los pasajeros; y a la disposición de éstos habrá un libro de Registro para recibir en él las quejas referentes al servicio con relación al expresado Reglamento.

Artículo 56. El contratista transportará gratuitamente de bordo a bordo los productos u objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales con aprobación o 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 veinte metros cúbicos o de veinte toneladas por viaje.

SECCIÓN TERCERA

De los servicios ordinarios del Estado y de la correspondencia.

Artículo 57. El contratista se obligará, bajo su responsabilidad directa, a realizar gratuitamente la recepción, conducción en los buques afectos a las líneas subvencionadas, y entrega, tanto de la correspondencia pública y de oficio, como de los paquetes postales, y, como es consiguiente, el transporte desde las Oficinas de Correos a bordo de los buques y viceversa; entendiéndose comprendido en el concepto de correspondencia a todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan a la circulación por el correo, así como los efectos que se destinen o hayan destinado al transporte de dicha correspondencia y que se envíen a 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 a reclamación ni a más abono que el de la subvención concedida a las líneas.

Los buques objeto de este contrato usarán, como vapores correos del Estado, bandera nacional, según marca el artículo 2.º, título 1.º del tratado 4.º 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, siendo el uniforme de la marinería análogo al que viste la tripulación de los barcos de la Compañía Transatlántica.

Artículo 58. La correspondencia y efectos será recibida y entregada en las Administraciones de Correos por el Capitán del buque, o Piloto en quien delegue, 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 Administrador de Correos o su Delegado en el punto de destino, cuando el Capitán, Oficial o Delegado le haga entrega de la correspondencia.

La correspondencia certificada, la de valor asegurado y giros postales, irán en sacas o envases reglamentarios precintados debidamente por las Administraciones respectivas, haciéndose cargo de las referidas sacas y envases el Capitán, y entregándolas a su vez en las Administraciones de los puntos de destino en el mismo estado en que fueron recibidas, mediante los correspondientes recibos.

De los paquetes postales se hará cargo el Capitán, bajo recibo, haciendo constar el buen estado de sello y precinto, en cuyo mismo estado hará entrega de ellos a quien proceda e igualmente bajo el correspondiente recibo.

Artículo 59. Los Capitanes serán responsables, previa la formación de expediente, de las indemnizaciones que deba alcanzar por extravío, sustracciones o averías ocurridas durante el transcurso del viaje, de las sacas, paquetes o pliegos, salvo las ocasionadas por fuerza mayor; esto aparte de las responsabilidades personales que puedan caberles, según los casos y circunstancias del hecho.

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

Artículo 60. Los buques afectos al presente contrato no podrán salir de ninguno de los puntos del itinerario sin haber recibido la correspondencia de que deben hacerse cargo o entregado la que hubiesen 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 Capitanes de los buques o Piloto en quien deleguen, con todas las formalidades reglamentarias en Correos.

La conducción desde las oficinas de Correos a 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 puertos de sa-

lida, escala y término, debiendo aquél arbitrar los medios necesarios.

Lo mismo ocurrirá con la conducción de la correspondencia y demás objetos desde bordo a 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.

Artículo 61. Una vez llegada la correspondencia de Europa a Santa Isabel, el Gobernador general tiene la facultad de retrasar por veinticuatro horas la salida del buque.

Artículo 62. Queda completamente prohibido en los buques subvencionados el transporte de otra clase de correspondencia que no sea la procedente o 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 a los remitentes en viaje.

De las infracciones serán responsables los Capitanes, los cuales serán castigados con arreglo a las leyes vigentes.

Artículo 63. Para el caso de que, por accidentes sufridos en alguno de los buques del contratista, el viaje empezado no pudiera concluirse, los Capitanes o Agentes de aquéllos cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia a los puertos de su destino por los medios más rápidos que estén a su alcance.

Artículo 64. Si por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, coincidiera la salida de los dos buques en igual hora y día para el mismo destino, podrá el contratista diferir la salida de uno de ellos para 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 presentara, y en justa reciprocidad, si el Estado necesitara algún servicio extraordinario en igual línea, el contratista estará obligado a efectuarlo sin aumento de subvención ni retribución de ninguna clase, excepción hecha de los gastos extraordinarios, si los hubiera, por la índole del servicio.

Artículo 65. El Gobierno, avisando al contratista con diez días de anticipación, podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas a bordo de los buques para pasajeros, y hasta la tercera parte, avisando con antelación de quince días, con el fin de transportar en el curso de los viajes de las líneas comprendidas en la tabla de servicios a los individuos activos y licenciados del Ejército y de la Armada, a los comisionados que designe el Ministerio de Estado para su repre-

sentación o participación en los Museos comerciales o Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales, con aprobación o concurso del Gobierno; a los licenciados de establecimientos penales y a los individuos que a ellos sean conducidos; a las Hermanas de la Caridad y a los Misioneros que se dirijan de uno a otro territorio español; a los expulsados de la Colonia, a los naufragos, a los pobres que se hallen al amparo de la Autoridad y, finalmente, a las mujeres, viudas, huérfanos y madres viudas de los Jefes del Ejército y la Armada, de los funcionarios públicos que quedan expresados y de los individuos de la Guardia civil que se hallen en el mismo caso.

Artículo 66. Los precios de transporte para todos los pasajes de las personas mencionadas en el artículo anterior se rebajarán en las expediciones regulares de los buques, en un 30 por 100 de las tarifas generales del contratista en los servicios directos.

Para las expediciones especiales o extraordinarias regirán también precios oficiales, concertados entre el Gobierno y el contratista en cada caso.

Artículo 67. El Gobierno se obliga a transportar a todas las personas de las clases mencionadas en los artículos anteriores por los buques del contratista, siempre que, con arreglo a las disposiciones vigentes en la materia, haya de abonarles o anticiparles pasaje por cuenta del Estado; pues, de verificarlos ellos por cuenta propia, quedarán libres de dirigirse a su destino por la vía que más les convenga.

De esta obligación quedará exento el Gobierno en casos de urgencia extraordinaria, en que el contratista no pudiera habilitar con la perentoriedad que se le exija el número de plazas o barcos que se necesiten para el transporte oficial.

No se entenderá infringida esa obligación por el hecho de que el Gobierno, utilizando barcos de guerra, conduzca armamentos o pertrechos militares y aun tropas, si el interés del Estado lo hiciese necesario.

Artículo 68. El contratista se obliga a admitir a bordo de sus buques, recibiendo orden con quince días de anticipación, hasta la décima parte del tonelaje disponible en cada buque para carga, en armas, pertrechos y toda clase de material o servicio del Estado; pero en el embarque de municiones de guerra el contratista podrá exigir que la conducción y envase se efectúen en la forma y con las precauciones necesarias para evitar explosiones y siniestros, y compatibles con lo que preceptúan los Reglamentos de puertos y de emigración.

Rebajará un 30 por 100 en los fletes de estos efectos del precio marcado en las tarifas adoptadas para el público.

Artículo 69. El Gobierno se obliga a transportar en los buques del contratista todo el material del Estado que se expida a los puertos servidos por las líneas comprendidas en la tabla de servicios, salvo las limitaciones establecidas para el pasaje por el artículo anterior.

Artículo 70. Los dos buques de vapor objeto del contrato estarán sometidos a la vigilancia del Gobernador general, con el fin de realizar los servicios que se marcan en el mismo.

Además, será obligación del contratista 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 suponga comunicación entre tierra y el buque, con arreglo a la tarifa de lanchaje que se redactará de común acuerdo por el Gobernador general y el contratista.

Artículo 71. Por el personal de a bordo se cuidará de la buena colocación y estiva de la carga que conduzca tanto oficial como particular, la que se deberá entregar en buenas condiciones en los puntos de su destino, siendo de cuenta del contratista el pago de los deterioros o pérdidas que ocurran, excepto en los casos de fuerza mayor, en los que no haya incurrido en responsabilidad el personal del buque.

Las pérdidas de efectos de carga y equipaje de los pasajeros, tanto oficiales como particulares, serán indemnizadas por el contratista con arreglo a lo establecido en las leyes vigentes, siempre que dichas pérdidas procedan de descuido o inesperienza de los empleados de la Empresa.

Artículo 72. Será obligación del contratista el conducir desde tierra y viceversa el pasaje que se cita en el artículo 65, así como sus equipajes y mobiliarios, estableciendo la comunicación debida por los medios auxiliares de que debe disponer, siempre que no existan embarcaciones particulares que se dediquen a este servicio.

SECCIÓN CUARTA

De los servicios extraordinarios de Guerra y auxiliares de la Marina Militar.

Artículo 73. Los buques del contratista quedan obligados a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar que ésta requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina haya hecho de dichos buques, ajustándose a las prescripciones de los artículos siguientes.

Artículo 74. En caso de guerra nacional, marítima u hostilidades en algunos de los mares o 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, a no ser que haya dejado a aquél en libertad de suspender el servicio o de no tocar en los puertos donde hubiere hostilidades.

Artículo 75. En el caso de quedar suspendido el servicio por las causas anteriormente indicadas, el tiempo que transcurra hasta que se reanude, no se computará a los efectos de la duración del contrato.

Artículo 76. Si la Administración se incautare de los barcos durante la suspensión del servicio a que se refiere el artículo 74, a la incautación precederá un avalúo de los barcos y sus pertrechos, que realizará una Comisión compuesta por dos personas

elegidas por el Gobierno y otras dos por el contratista.

Para la práctica de la valoración de los buques y efectos de los mismos se tendrán a la vista los datos con documentación auténtica que presente el contratista.

Caso de que el contratista no presente esta auténtica documentación, se entenderá que hace dejación de sus derechos, y la Comisión hará la valoración por sí o por persona que designe al efecto.

Estos comisionados, por mayoría de votos, designarán una quinta persona en quien recaerá la Presidencia, y en caso de empate en la designación decidirá del empate. Esta misma Comisión será la que determine la indemnización a que dé lugar la minoración de valor de los buques, caso de producirse al ser devueltos una vez terminadas las circunstancias que dieron lugar a posesionarse de los mismos.

Artículo 77. La Administración pagará al contratista durante el tiempo que tenga a su servicio los buques en los casos previstos en esta Sección, el 5 por 100 del capital que éstos representen y el 5 por 100 de amortización del mismo, según el juicio de la Comisión, que tendrá a la vista para ello el previo avalúo a que se refiere el artículo anterior.

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

Artículo 78. Si el Estado no usare de la facultad de posesionarse de los buques suspendiendo el servicio, abonará asimismo al contratista, desde el día en que cesare aquél hasta que vuelva a reanudarse, un 5 por 100 del capital que representen, según la valoración precitada.

Artículo 79. Tanto en los casos de guerra como en cualquiera otro, el Estado podrá fletar uno o los dos buques del contratista para servicios oficiales, mediante un pliego de fletamento adaptado a las circunstancias del caso.

Artículo 80. Cuando el Gobierno, en virtud del artículo anterior, fletase un buque, el contratista no estará obligado a hacer el número de viajes estipulado en el pliego en tanto dure el fletamento; en este caso, el Gobernador general fijará las alteraciones que hayan de hacerse en el número de los viajes del otro buque. Esto mismo tendrá lugar cuando por causa de guerra o circunstancias especiales el Estado se hubiese incautado de los elementos del servicio, y al terminar las mencionadas circunstancias devolviese inútil alguno de dichos elementos.

Si por las circunstancias a que se refiere el párrafo anterior, el buque o buques se inutilizasen total o parcialmente, percibirá el contratista como indemnización la cantidad a que diere lugar su menor valor, o la en que fueron valorados por la Comisión anteriormente citada, sin perjuicio de su obligación de sustituir el elemento o elementos en la forma prevista en el artículo 15.

Artículo 81. Si la Administración tomara posesión de los barcos, quedará relevado el contratista de todas las indemnizaciones que pudieran caberle respecto del personal de sus buques inutilizado o muerto por tales circuns-

tancias de guerra, responsabilidades que serán asumidas por la Administración.

Artículo 82. Al terminar la guerra, el Ministro de Estado, oyendo al Consejo de Estado, podrá relevar al contratista del cumplimiento del pliego, si los acontecimientos de aquélla hubiesen colocado a éste en la imposibilidad de continuar el servicio.

CAPITULO VIII

Del cumplimiento e inspección del contrato.

Artículo 83. La inspección del Gobierno sobre los servicios se ejercerá por el Gobernador general de los territorios españoles del Golfo de Guinea.

Artículo 84. En las épocas reglamentarias, y alternando para no paralizar los servicios, irán los buques a dique para limpiar, pintar sus fondos y sufrir las carenas que fuesen necesarias, presentando al regreso a Santa Isabel certificado del Ingeniero del Astillero o Factoría donde repare, que acredite sigue el buque siendo apto para el servicio a que se le destina, e inspeccionado a su regreso por el Capitán del puerto de Santa Isabel para examinar si continúa provisto de todos los elementos que previene el Reglamento de reconocimiento de buques, referente a salvamento, incendio, señales, achique y seguridad en la navegación.

La certificación sobre estos extremos será entregada al Gobernador general, quien remitirá copia de ella al Ministerio de Estado.

Por la inspección efectuada por el Capitán del puerto de Santa Isabel no se exigirá al concesionario ninguna clase de derechos.

Artículo 85. El Gobernador general de la Guinea española, bien por el mismo o 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 botes salvavidas, chalecos salvavidas, aparatos contra incendios, botiquín y todo lo demás que constituya la adecuada y conveniente habilitación para la seguridad de los importantes servicios a que los vapores permanecen afectos.

CAPITULO IX

De las fianzas.

Artículo 86. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 23 y para garantizar la obligación en él establecida, el adjudicatario constituirá como fianza, en la Caja general de depósitos, a disposición del Ministerio de Estado, una cantidad equivalente al 10 por 100 de la subvención, dentro de los cinco días siguientes al en que se le notifique la adjudicación.

Esta fianza le será devuelta una vez que sean reconocidos y aceptados los barcos, o se le computará al adjudicatario para la que con el carácter de definitiva viene obligado a constituir.

Artículo 87. Antes de suscribirse la escritura en que se ha de solemnizar el contrato, acreditará el concesionario haber ingresado en la Caja general de Depósitos la suma equivalente al 10 por 100 de la subvención en concepto de fianza definitiva, testimoniándose en la escritura los desguardos expedidos por la Caja general de Depósitos.

Artículo 88. Además de la prohibición de enajenar los barcos durante la vigencia del contrato, impuesta por el artículo 14, éstos se considerarán hipotecados a favor de la Administración durante el propio lapso de tiempo. Esta hipoteca y la enunciada prohibición se hará constar explícitamente en la escritura, y una y otra habrán de inscribirse en el Registro mercantil en que lo estuvieran los buques, y de ambas se tomará nota en la Comandancia de Marina del puerto en que se hubiere hecho el abanderamiento, y en la de Santa Isabel.

Artículo 89. No se cancelarán la hipoteca meritada en el artículo anterior ni tampoco la fianza de que habla el artículo 87, hasta que no transcurra un año desde la terminación del contrato, ya por el lapso de tiempo porque se celebra, bien por rescisión acordada por la Administración de manera firme y ejecutoria.

Artículo 90. Cuando el rematante no cumpliera las condiciones que deba llenar para la celebración del contrato o impidiere que éste tenga efecto en el término señalado, se anulará el remate a costa del mismo rematante.

Los efectos de esta declaración serán:

1.º La pérdida de la garantía o depósito de la subasta, que desde luego se adjudicará al Estado como indemnización del perjuicio ocasionado por la demora en el servicio.

2.º La celebración de un nuevo remate bajo las mismas condiciones, pagando el primer rematante la diferencia del primero al segundo.

3.º No presentándose proposición admisible en el nuevo, la Administración ejecutará el servicio por su cuenta o por contratación directa, respondiendo el rematante del mayor gasto que ocasione con respecto a su proposición.

CAPITULO X

De las sanciones penales.

Artículo 91. 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 64, incurrirá en la multa del duplo de lo que debía percibir como subvención si hubiese realizado el viaje.

Artículo 92. Siempre que las circunstancias no lo impidan, a juicio del Gobernador general, no se retrasará por el contratista la hora de salida de los buques del puerto de partida, de la fijada en la tabla de servicios.

Si por culpa del contratista se

incurriese en el retraso previsto en el párrafo anterior, quedará a juicio de la Autoridad citada, atendidas las circunstancias de lugar y tiempo en cada caso, el imponer multas desde 100 a 500 pesetas, cuya cuantía se regulará por las citadas circunstancias y la reiteración de la falta, en el supuesto de que esta última concurrese.

Artículo 93. Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida, se entenderá, para los efectos de este pliego, por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que corresponda cobrar en proporción al recorrido, salvo en caso de fuerza mayor o imposibilidad material debidamente justificadas.

Artículo 94. Si el plazo de ocho meses a que se refiere el párrafo 2.º del artículo 7.º se prolongase por más tiempo, deberá el contratista sustituir el buque objeto de la reparación por otro de análogas condiciones, y de no efectuarlo incurrirá en las responsabilidades siguientes:

A) Multa de 5.000 pesetas si el plazo llegase a dos meses.

B) De 10.000 pesetas si llegase a cuatro meses.

Artículo 95. Por las faltas en que incurra el contratista o 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 a aquél multas graduales o proporcionales a las faltas, a juicio del Gobernador general, de 25 a 2.500 pesetas.

Artículo 96. Las multas se impondrán por el Gobernador general con sólo tener noticia oficial de los hechos que la motivasen, y se harán efectivas desde luego sin perjuicio de los recursos legales que pudiera ejercitar el contratista.

Si por el contratista no se hiciera efectiva la multa, el Gobernador general lo participará por cable al Ministerio de Estado para que éste deduzca su importe de la fianza, debiendo el contratista reponer ésta en el plazo improrrogable de ocho días, contados desde que por la Caja de Depósitos se haga la oportuna retención, bien entendido que la falta de reposición de la fianza se considerará motivo para la rescisión del contrato, quedando el concesionario responsable de los daños y perjuicios que su falta irrogue a la Hacienda en todo lo que éstos superen a los restos de fianza.

Artículo 97. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil o criminal a que hubiere lugar en cada caso, y sólo dejarán de ser exigibles en los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

CAPITULO XI

Casos de rescisión y sus efectos.

Artículo 98. Además de la res-

cepción prevista en el artículo 5.º, darán causa para que se decrete por la Administración:

1.º El incumplimiento de las cláusulas consignadas en este pliego.

2.º Si la sustitución de que habla el artículo 94 se retrasara más de un año a contar de la fecha en que el buque entrare en dique para ser reparado. También será caso de rescisión la contingencia señalada en el párrafo 1.º del artículo 15.

3.º La interrupción del servicio por causas no justificadas, imputables al contratista, distintas de las aludidas en el número anterior y que determinen una paralización de duración superior a treinta días.

4.º La comisión por el contratista, dentro del plazo de doce meses, de diez faltas graves, entendiéndose por tales aquellas a las que se imponga una multa superior a 500 pesetas y no hayan sido condonadas. Esto, caso de rescisión, no obsta a la efectividad de las multas impuestas, caso de no haberse satisfecho en totalidad o en parte por el concesionario.

5.º La negativa del contratista a efectuar las reparaciones necesarias en el firme del barco o en los elementos imprescindibles para la navegación. En este caso, la Administración podrá optar entre la rescisión, imponiendo además al contratista la indemnización consiguiente, o llevar a cabo las reparaciones con cargo a la subvención.

6.º La falta de reposición de la fianza, quedando el contratista responsable de los daños y perjuicios que su falta irrogue a la Hacienda en todo lo que éstos superen a los restos de fianza.

7.º En caso de muerte o quiebra del contratista quedará rescindida la contrata, a no ser que los herederos o síndicos de la quiebra ofrezcan llevarla a cabo bajo las condiciones estipuladas en la misma. La Administración puede admitir o desechar el ofrecimiento, sin que en último caso tengan aquéllos derecho a indemnización alguna.

Artículo 99. La indemnización a que tendrá derecho el contratista en el caso de la rescisión del contrato, a que se refiere el artículo 5.º, se regulará por la siguiente escala:

Si esta rescisión tuviese lugar durante el primer bienio, la indemnización será igual al importe de una anualidad de subvención, disminuyéndose dicha indemnización en un 20 por 100 por cada uno de los bienios en cuyo transcurso tenga lugar la rescisión. Por consiguiente, la indemnización será de un 80 por 100 de la subvención si la rescisión tiene lugar durante el segundo bienio, de un 60 por 100 durante el tercero, de un 40 por 100 durante el cuarto y de un 20 por 100 durante el quinto.

Artículo 100. Podrá rescindirse el contrato a petición del contratista en el caso de que el costo de avituallamiento, pertrechos, elementos indispensables para la navegación, sueldos y jornales de la tripulación sufrieran un aumento superior en un 25 por 100 al tipo actual de coste de unos y otros.

Este caso de rescisión determinará que el contratista aboné a la Administración una indemnización graduada

en forma equivalente a la señalada en el artículo anterior.

Artículo 101. Producido por cualquiera de los casos de rescisión enumerados en el artículo 98, sin perjuicio de lo que sobre ella resuelva el Ministerio de Estado, único competente a este efecto, el Gobernador de la colonia, con el fin de que el servicio no se interrumpa, podrá, dando cuenta inmediatamente al citado Departamento ministerial, incautarse de uno o de ambos barcos y de todo el material anexo o existente en los mismos o para ellos aparcado, procediéndose para dicha incautación en la forma determinada en el artículo 76.

Esta incautación no podrá prolongarse más allá del año siguiente al día en que fué ejecutada.

Durante este período de incautación serán de cuenta del contratista todos los gastos líquidos que ocasione la prestación del servicio, con cargo a la subvención de 648.000 pesetas; pero se le abonará en concepto de alquiler o fletamento de los buques las sumas consignadas en los artículos 77 y 78.

Este abono se efectuará al terminar el período de incautación; pero será preciso para ello:

1.º Que el Ministerio haya declarado la rescisión y ratificado la incautación; y

2.º Que el importe del alquiler o fletamento, unido al de los gastos causados por el servicio durante el lapso en que aquélla estuvo en vigor, no rebase el importe del crédito presupuesto, en la parte correspondiente al tiempo en que el barco o barcos hubieren estado incautados.

Artículo 102. Si al ejecutarse la incautación prevista en el artículo anterior el barco o barcos a ella sujetos estuvieren en condiciones tales que dificultasen o imposibilitasen la buena prestación del servicio, el contratista, en virtud de la obligación que le impone el artículo 15, está asimismo obligado a sustituir el o los que se encuentren en las condiciones antedichas con otro u otros en perfecto estado de navegabilidad, o a consentir que la Administración flete otro u otros con cargo a la subvención y con la responsabilidad del contratista por el exceso entre dicha subvención y el costo del indicado fletamento.

DISPOSICIONES FINALES

1.ª Queda obligado el contratista a someterse, en la decisión de todas las cuestiones con la Administración que puedan surgir de su contrato, a las Autoridades y Tribunales Administrativos, con arreglo a la legislación vigente, renunciando al derecho común y al fuero de su domicilio.

2.ª Regirán, como supletorias y complementarias de las condiciones del presente pliego, las disposiciones del Código civil y del de Comercio, y los preceptos genéricos sobre contratación de obras y servicios públicos.

3.ª Los concursantes, caso de ser Sociedad, habrán de dar cumplimiento a lo que preceptúa el artículo 5.º del Real decreto de 12 de Octubre de 1923 (GACETA del 13 de Octubre).

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

GUERRA

REALES ORDENES

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Pedro Conde Martín, recluta del reemplazo de 1923, perteneciente a la Caja de Salamanca, número 90, en solicitud de que le sean devueltas 250 pesetas de las 500 que ingresó para reducir el tiempo de servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 500 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Salamanca se devuelvan 250, correspondientes a la parte de pago número 267, expedida en 9 de Junio de 1923, quedando satisfecho con las 250 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 267 de la referida ley; debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 22 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la séptima Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio, promovida por Pascual Ferrer Cantabella, recluta del reemplazo de 1923, perteneciente a la Caja de Castellón, número 72, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Castellón, según carta de pago número 705, expedida en 25 de Agosto de 1923 para reducir el tiempo de servicio en filas; teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 445 del Reglamento para la aplicación de la ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efec-

tuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley citada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 22 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la quinta Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. curso a este Ministerio promovida por Antonio Seguer Hernández, recluta del reemplazo de 1923, perteneciente a la Caja de Castellón, número 72, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Castellón, según carta de pago número 940, expedida en 30 de Agosto de 1923; teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 445 del Reglamento para la aplicación de la ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver se devuelvan las 500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento citado.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la quinta Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Emilio Ferrer Gil, soldado del Regimiento Infantería Aragón número 21, en solicitud de que le sean devueltas las 250 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Zaragoza, según carta de pago número 1.505, expedida en 25 de Septiembre de 1923, por el tercer plazo de su cuota militar; teniendo en cuenta que el expresado ingreso lo efectuó el interesado por duplicado,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 250 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el

artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la quinta Región.

Sermó. Sr.: Vista la instancia promovida por Antonio Reina León, Cabo del cuarto Regimiento de Artillería pesada, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Córdoba, según carta de pago núm. 208, expedida en 6 de Febrero de 1922, para reducir el tiempo de servicio en filas; teniendo en cuenta que al interesado le fueron concedidos los beneficios del voluntariado de un año y lo prevenido en la regla 15 de la Real orden de 27 de Diciembre de 1919 (D. O. núm. 293),

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la aplicación de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo a V. A. R. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. A. R. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la segunda Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Rafael Rueda Rivas, soldado del Regimiento de Infantería Tetuán número 45, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Málaga, según carta de pago número 828, expedida en 18 de Agosto de 1923, para reducir el tiempo de servicio en filas; teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 445 del Reglamento para la aplicación de la ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 500 pesetas de referencia, las cua-

les percibirá el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento citado.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la quinta Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio promovida por Juan Jiménez Moreno Moreno, vecino de Almería, en solicitud de que le sean devueltas 500 pesetas de las 1.000 que ingresó para reducir el tiempo de servicio en filas de su hijo Francisco Jiménez del Castillo, soldado del Regimiento de Infantería La Corona número 71, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 1.000 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Almería se devuelvan 500, correspondientes a la carta de pago número 673, expedida en 20 de Noviembre de 1919, quedando satisfecho con las 500 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 267 de la referida ley; debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley citada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 22 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la tercera Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Francisco Bea Teixidó, soldado del Regimiento de Infantería La Albuera número 26, en solicitud de que le sean devueltas 1.000 pesetas de las 2.000 que ingresó para reducir el tiempo de servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271

de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 2.000 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Lérida se devuelvan 1.000, correspondientes a las cartas de pago números 704 y 1.546, expedidas en 18 de Septiembre y 29 de Diciembre de 1919, quedando satisfecho con las 1.000 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 268 de la referida ley; debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley citada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señor Capitán general de la cuarta Región.

Excmo. Sr.: Hallándose justificado que los individuos que se expresan en la siguiente relación, que empieza con José María Agudo y Sánchez Lillo y termina con Antonio Rivero Yáñez, pertenecientes a los reemplazos que se indican, están comprendidos en el artículo 284 de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se devuelvan a los interesados las cantidades que ingresaron para reducir el tiempo de servicio en filas, según cartas de pago expedidas en las fechas, con los números y por las Delegaciones que en la citada relación se expresan, como igualmente la suma que debe ser reintegrada, la cual percibirá el individuo que hizo el depósito o la persona autorizada en forma legal, según previene el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley citada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 19 de Diciembre de 1923.

El General encargado del despacho.

LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señores Capitanes generales de la primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta, séptima y octava Regiones y de Canarias.

Relación qu

NOMBRES DE LOS RECLUTAS	Reemplazos	PUNTO EN QUE FUERON ALISTADOS	
		Ayuntamiento	Provincia
José María Agudo y Sánchez Lillo	1921	Madrid	Madrid
Marcelo Recuero Azcárate	1922	Idem	Idem
José María Briones García Mateos	1919	La Solana	Ciudad Real
Fernando Molano Segura	1919	Villafranca de los Barros	Badajoz
José Rodríguez Romero	1923	Jerez	Cádiz
Bartolomé Borrego García	1917	Villa del Río	Córdoba
Francisco Escolano Gómez	1922	Novelda	Alicante
Trinidad Plazas Carrasco	1923	Lorca	Murcia
Francisco Fuentes Berruero	1920	Garrucha	Almería
Alfonso Sánchez Sicilia García	1920	Idem	Idem
Francisco Jiménez Navarro	1923	Cuevas de Vera	Idem
Juan Martínez Corriols	1920	Barcelona	Barcelona
Antonio Adra Nadal	1920	Idem	Idem
Juan Cucurella Pla	1922	San Antonio de Vilamajor	Idem
Juan Bobé Binefa	1920	Las Franquesas del Vallés	Idem
Juan Salles Cusidó	1912	San Esteban de Castellar	Idem
Salvador Puig Rosell	1921	Parets	Idem
José Estrada Bernades	1922	Vilanova del Camí	Idem
José Clavaguera Pagés	1916	Riudoms	Tarragona
Domingo Ferrando Pegueroles	1923	Tortosa	Idem
Esteban Sancho Sala	1921	Zaragoza	Zaragoza
Francisco Martínez Ramírez	1923	San Sebastián	Guipúzcoa
Eusebio Nicolás Hernández Escudero	1923	Cervera del Río Alhama	Logroño
José María Sánchez Valero	1920	Idem	Idem
El mismo	1920	Idem	Idem
El mismo	1920	Idem	Idem
Victor Zubizarreta Arana	1920	Bilbao	Vizcaya
Justo Abasolo Viguri	1920	Idem	Idem
José Garay Uribearte	1923	Ceánuri	Idem
José Antonio Cobo de la Torre Murua	1923	Valladolid	Valladolid
Angel Miralles Prats	1920	Idem	Idem
Manuel Lorenzo Freire	1923	Sada	Coruña
Juan Baliño Ledo	1922	Vigo	Pontevedra
César Nachón González	1920	Oviedo	Oviedo
Isidoro Calzadilla y Felipe de la Rosa	1922	La Laguna	Canarias
Miguel Lemus Hernández	1923	Tacoronte	Idem
Antonio Rivero Yáñez	1923	Teror	Idem

Ma
Get
Alc
Ba
Jer
Mo
Ori
Lo
Hu
Id
Ba
Ba
Ta
Id
Id
Id
Vil
Ta
To
Za
Sa
Lo
Id
Id
Id
Bi
Id
Di
Va
Id
Be
Vi
O
Te
Id
G

Madrid, 19 de Diciembre de 1923.—El General encargado del despacho, Luis Bermúdez de Castro.

Excmo. Sr.: Hallándose justificado que los individuos que se expresan en la siguiente relación, que empieza con Juan Riera Pujol y termina con Emilio Alcántara Moncada, pertenecientes a los reemplazos que se in-

dican, están comprendidos en el artículo 284 de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se devuelvan a los interesados las cantidades que ingre-

saron para reducir el tiempo de servicio en filas, según cartas de pago expedidas en las fechas, con los números y por las Delegaciones de Hacienda que en la citada relación se expresan, como igualmente la suma

que se cita

CAJA DE RECLUTA	FECHA DE LA CARTA DE PAGO			Número de la carta de pago	Delegación de Hacienda que expidió la carta de pago	SUMA que debe ser reintegrada — Pesetas.
	Día	Mes	Año			
Madrid, 2.....	26	Enero.....	1921	2.153	Madrid	1.000
Getafe, 3.....	14	Enero.....	1922	1.605	Idem	1.000
Alcázar, 8.....	29	Enero.....	1919	505	Ciudad Real.....	1.000
Badajoz, 11.....	20	Enero.....	1919	365	Badajoz.....	500
Jerez, 23.....	24	Enero.....	1923	716	Cádiz.....	1.000
Montoro, 27.....	24	Mayo.....	1918	696	Córdoba.....	500
Orihuela, 42.....	18	Febrero.....	1922	955	Alicante.....	500
Lorca, 47.....	31	Enero.....	1923	941	Murcia.....	500
Huércal Overa, 50.....	7	Enero.....	1920	77	Almería.....	1.000
Idem.....	12	Enero.....	1920	150	Idem.....	1.000
Idem.....	17	Febrero.....	1923	514	Idem.....	500
Barcelona, 51.....	26	Enero.....	1920	2.747	Barcelona.....	500
Barcelona, 53.....	20	Septiembre.....	1920	3.199	Idem.....	500
Tarrasa, 54.....	17	Febrero.....	1922	4.995	Idem.....	500
Idem.....	26	Enero.....	1920	2.832	Idem.....	500
Idem.....	22	Diciembre.....	1920	2.953	Idem.....	2.000
Idem.....	18	Febrero.....	1921	4.166	Idem.....	500
Villafranca, 56.....	13	Enero.....	1922	1.517	Idem.....	500
Tarragona, 57.....	28	Noviembre.....	1922	1.205	Tarragona.....	500
Tortosa, 58.....	10	Febrero.....	1923	448	Idem.....	500
Zaragoza, 63.....	10	Enero.....	1921	249	Zaragoza.....	1.000
San Sebastián, 78.....	3	Febrero.....	1923	101	Guipúzcoa.....	500
Logroño, 79.....	14	Febrero.....	1923	340	Logroño.....	250
Idem.....	26	Enero.....	1920	594	Idem.....	500
Idem.....	13	Septiembre.....	1920	373	Idem.....	500
Idem.....	26	Septiembre.....	1921	644	Idem.....	500
Bilbao, 80.....	15	Enero.....	1920	225	Vizcaya.....	500
Idem.....	14	Febrero.....	1920	523	Idem.....	500
Durango, 81.....	13	Febrero.....	1923	462	Idem.....	500
Valladolid 86.....	5	Enero.....	1923	40	Valladolid.....	1.000
Idem.....	19	Enero.....	1920	406	Idem.....	1.000
Betanzos, 98.....	27	Enero.....	1923	921	Coruña.....	500
Vigo, 108.....	17	Diciembre.....	1921	549	Pontevedra.....	500
Oviedo, 109.....	12	Enero.....	1920	214	Oviedo.....	500
Tenerife.....	19	Enero.....	1922	278	Santa Cruz de Tenerife...	1.000
Idem.....	17	Febrero.....	1923	459	Idem.....	500
Gran Canaria.....	15	Febrero.....	1923	333	Las Palmas.....	1.000

que debe ser reintegrada, la cual percibirá el individuo que hizo el depósito, o la persona autorizada en forma legal, según previene el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley citada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 7 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho,

LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señores Capitanes generales de las cuarta, quinta, sexta y octava Regiones y de Baleares.

Relación q

NOMBRE DE LOS RECLUTAS	Reemplazos	PUNTO EN QUE FUERON ALISTADOS	
		Ayuntamiento	Provincia
Juan Riera Pujol	1923	Santa Eulalia de Ronsana	Barcelona
Rafael Comas Isla	1923	Tarrasa	Idem
Miguel Baldebey Bonamusa	1918	Llinas del Vallés	Idem
Pedro Iglesias Viade	1920	Granollers	Idem
Pedro Cañameras Rigol	1922	Tarrasa	Idem
Arturo Bros Parent	1923	Idem	Idem
Ramón Estruch Castelet	1923	Idem	Idem
José Guinabreda Vidal	1922	Viladecans	Idem
José Sole Ribe	1920	Villanueva y Geltrú	Idem
Juan Masgrau Comas	1922	Cassa de la Selva	Gerona
Acisclo Castella Gifreu	1923	Esponella	Idem
Benito Casas Oliveras	1920	Susqueda	Idem
Agustín Piferrez Caballé	1923	Gerona	Idem
Ricardo Vila Pinet	1919	Port-Bou	Idem
Andrés Carbo Carbo	1923	Perelada	Idem
Marino Montolio Mañas	1923	Zaragoza	Zaragoza
Silo Latorre Latorre	1923	Tauste	Idem
Santos Bustillo Pérez	1923	Santander	Santander
Manuel Santos Regaliza	1920	Idem	Idem
Francisco Gorriti Gutiérrez	1917	Sola	Idem
Luis Oteve Enseve	1918	Comillas	Idem
El mismo	1918	Idem	Idem
Angel Leira Rodríguez	1920	El Ferrol	Coruña
Julio Rodríguez Vázquez	1923	Vivero	Lugo
Pedro Zuaza Gómez	1923	Oviedo	Oviedo
José Alonso Naves	1920	Idem	Idem
Luis García San Miguel Uria	1922	Idem	Idem
Constantino Fernández Corugedo García	1923	Cangas de Onís	Idem
Emilio Alcántara Moncada	1922	Palma	Baleares

Madrid, 7 de Enero de 1924.—El General encargado del despacho, Luis Bermúdez de Castro.

Excmo. Sr.: Hallándose justificado que los individuos que se expresan en la siguiente relación, que empieza con Manuel Alvarez Roca y termina con Silvestre Basaldúa Ochaval, pertenecientes a los reemplazos que se in-

dican, están comprendidos en el artículo 284 de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se devuelvan a los interesados las cantidades que ingre-

saron para reducir el tiempo de servicio en filas, según cartas de pago expedidas en las fechas, con los números y por las Delegaciones de Hacienda que en la citada relación se expresan, como igualmente la suma

Relación

NOMBRES DE LOS RECLUTAS	Reemplazos	PUNTO EN QUE FUERON ALISTADOS	
		Ayuntamiento	Provincia
Manuel Alvarez Roca	1921	Madrid	Madrid
Jesús Estanislao Carriazo Villalba	1921	Miguel Esteban	Totodo
Mariano Morales Márquez de Prado	1923	Puebla de Alcocer	Badajoz
Zóilo Sánchez Cortés	1920	Cartagena	Murcia
Alfonso Melgares Marsilla	1923	Bullas	Idem
Antonio Ortega García	1922	Benahadux	Almería
Lorenzo Xercavins Panades	1922	San Cugat del Vallés	Barcelona
Ricardo Gallart Sánchez	1923	Pobla de Segur	Idem
Rafael García Bernal	1923	Zaragoza	Zaragoza
Francisco Romero García	1923	Burgo de Osma	Soria
Silvestre Basaldúa Ochaval	1923	Bilbao	Vizcaya

Madrid, 7 de Enero de 1924.—El General encargado del despacho, Luis Bermúdez de Castro.

que se cita

CAJA DE RECLUTA	FECHA DE LA CARTA DE PAGO			Número de la carta de pago	Delegación de Hacienda que expidió la carta de pago	SUMA que debe ser reintegrada — Pesetas
	Día	Mes	Año			
Tarrasa, 54	7	Febrero	1923	1.173	Barcelona	500
Idem	9	Febrero	1923	1.817	Idem	500
Idem	25	Enero	1918	2.562	Idem	1.000
Idem	13	Febrero	1920	2.267	Idem	500
Idem	8	Febrero	1922	1.513	Idem	500
Idem	12	Febrero	1923	2.339	Idem	1.000
Idem	12	Febrero	1923	2.349	Idem	500
Villafranca, 56	14	Febrero	1922	3.925	Idem	500
Idem	5	Febrero	1920	695	Idem	500
Gerona, 61	11	Febrero	1923	664	Gerona	500
Idem	19	Enero	1920	426	Idem	500
Idem	14	Febrero	1922	674	Idem	500
Idem	25	Enero	1923	654	Idem	500
Olot, 62	15	Febrero	1919	635	Idem	500
Idem	13	Febrero	1923	464	Idem	500
Zaragoza, 63	7	Febrero	1923	519	Zaragoza	500
Zaragoza, 64	24	Enero	1923	1.028	Idem	500
Santander, 83	14	Febrero	1923	551	Santander	500
Idem	2	Febrero	1920	57	Idem	1.000
Idem	6	Octubre	1922	193	Idem	2.000
Torrelavega, 84	11	Febrero	1918	1.566	Barcelona	500
Idem	21	Agosto	1919	3.368	Idem	250
El Ferrol, 99	12	Enero	1920	275	Coruña	500
Mondónedo, 101	29	Enero	1923	593	Lugo	1.000
Oviedo, 109	18	Enero	1923	720	Oviedo	500
Idem	29	Enero	1920	844	Idem	500
Idem	1	Febrero	1922	2	Idem	500
Cangas de Ons, 110	16	Febrero	1923	629	Idem	500
Palma	8	Febrero	1922	261	Palma de Mallorca	1.000

que debe ser reintegrada, la cual percibirá el individuo que hizo el depósito, o la persona autorizada en forma legal, según previene el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley citada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 7 de Enero de 1924.

El General encargado del despacho.
LUIS BERMUDEZ DE CASTRO

Señores Capitanes generales de las primera, tercera, cuarta, quinta y sexta Regiones.

que se cita

CAJA DE RECLUTA	FECHA DE LA CARTA DE PAGO			Número de la carta de pago	Delegación de Hacienda que expidió la carta de pago	SUMA que debe ser reintegrada — Pesetas
	Día	Mes	Año			
Madrid, 2	14	Febrero	1921	1.813	Madrid	500
Toledo, 5	24	Enero	1921	449	Toledo	1.000
Villanueva de la Serena, 13	8	Enero	1923	64	Badajoz	1.000
Cartagena, 46	4	Febrero	1920	138	Cartagena	500
Cieza, 48	2	Febrero	1923	89	Murcia	1.000
Almería, 49	6	Febrero	1922	167	Almería	1.000
Tarrasa, 54	18	Febrero	1922	4.665	Barcelona	500
Balaguer, 60	6	Febrero	1923	160	Lérida	500
Zaragoza, 63	10	Febrero	1923	729	Zaragoza	500
Soria, 68	29	Enero	1923	3.989	Madrid	500
Bilbao, 80	27	Enero	1923	530	Vizcaya	500

ADMINISTRACION CENTRAL

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

HACIENDA

DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA Y CLASES PASIVAS

Señalamiento de pagos para la próxima semana.

Esta Dirección general ha acordado

que en los días 11, 12, 13 y 16 de los corrientes se entreguen por la Caja de la misma los valores consignados en señalamientos anteriores que no hayan sido recogidos, y además los comprendidos en las facturas siguientes:

Pagos de créditos de Ultramar reconocidos por los Ministerios de Guerra, Marina y esta Dirección general a los presentadores en Madrid y por giro postal a los demás de facturas del turno preferente, con arreglo al Real decreto de 18 de Octubre de 1915,

que se consignan en las relaciones que al fin se insertan.

Entrega de títulos de la Deuda perpetua al 4 por 100 interior, emisión de 1919, por renovación de los de 1900, hasta la factura número 27.374.

Entrega de títulos de la Deuda amortizable al 5 por 100, emisión de 1920, por los de las emisiones de 1900, 1902 y 1906, hasta la factura número 6.973.

Madrid, 9 de Febrero de 1924.—El Director general, Arturo Forcat.

RELACION de las facturas de créditos de Ultramar presentadas al cobro en el turno preferente que han de satisfacerse por la Tesorería de este Centro, con arreglo al Real decreto de 28 de Octubre de 1915

NÚMERO DE LA		PROVINCIA	NOMBRES Y APELLIDOS DE LOS INTERESADOS	IMPORTE Pesetas
Dirección	Delegación			
42.210	263	Oviedo.....	D Gregorio Vélez Flecha.....	97,00
62.565	1.581	Tarragona.....	Florencio Sa vador Tendero.....	15,00
73.121	3.150	Sevilla.....	Francisco Mora García.....	37,25
73.122	3.150 bis	Idem.....	Joaquín García Muñoz.....	31,00
73.123	3.151	Idem.....	Antonio Bersabé Gálvez.....	82,00
73.124	3.152	Idem.....	Juan Talavera Arjona.....	85,00
73.127	1.104	Cuenca.....	José Garbi Girón.....	150,00
73.129	4.388	Barcelona.....	Ramón Gui lamont Guillén.....	20,00
73.130	4.389	Idem.....	José Deulofeu Lladó.....	32,25
73.131	4.390	Idem.....	Isidro Estruch Bernadas.....	460,00
73.132	4.391	Idem.....	Antonio Bosch Martí.....	1.077,90
73.133	949	Ciudad Real.....	Pedro Ballesteros Prado.....	100,00
73.135	647	Almería.....	José Rueda Castelló.....	71,00
73.140	1.503	Salamanca.....	Pedro García García.....	311,00
73.141	633	Oviedo.....	Sebastián Hernández Martín.....	52,50
73.142	634	Idem.....	José Sánchez Sánchez.....	123,25
73.143	2.257	Zaragoza.....	José Rebla Llera.....	67,00
73.144	501	Alava.....	Pablo López de Arroyab Goya.....	100,00
73.145	1.679	Huelva.....	Miguel Martínez Domínguez.....	103,00
73.146	1.371	Albacete.....	Eduardo Notario Montemayor.....	71,00
73.147	1.372	Idem.....	Pedro Cuartero Fernández.....	81,00
73.148	1.373	Idem.....	Manuel García Martínez.....	296,00
73.149	1.374	Idem.....	Manuel García Martínez.....	28,00
73.150	1.375	Idem.....	Eugenio Rodríguez Maestre.....	43,00
73.151	»	Madrid.....	Antonio Cuenca Esteban.....	100,25
73.152	2.295	Alicante.....	Mariano Costa Buigues.....	27,75
73.153	504	Pontevedra.....	Miguel Reinaldo Rivas.....	326,00
73.154	1.964	Castellón.....	Ramón Fornos Soriano.....	88,00
73.155	808	Guipúzcoa.....	Pedro Aramburu Antía.....	63,00
73.156	4.319	Valencia.....	Juan G nzález Enquer.....	419,25
73.157	4.320	Idem.....	Antonio Gomis Ginestar.....	221,00
73.158	4.321	Idem.....	Pascual Gasant Andreu.....	82,00
73.159	4.322	Idem.....	Francisco Mengual Martí.....	100,00
73.160	4.326	Idem.....	Vicente Sánchez García.....	269,35
73.162	4.326 bis	Idem.....	Pascual Blasco Zaragoza.....	262,00
73.163	4.327	Idem.....	Salvador Romero Fernández.....	103,00
73.164	4.328	Idem.....	José Boluda Muñoz.....	95,50
73.165	4.329	Idem.....	Juan Prats Ciscart.....	152,00
73.166	4.330	Idem.....	Miguel Lacuerria Arnau.....	28,00
73.167	4.331	Idem.....	José Guillén Alfonso.....	26,00
73.168	4.332	Idem.....	Julián Copovi Such.....	39,00
73.169	4.333	Idem.....	Domingo García Sausaloni.....	85,25
73.171	4.335	Idem.....	Bernardo Izquierdo Muñoz.....	173,50
73.172	4.336	Idem.....	Bernardo Izquierdo Muñoz.....	5,75
73.173	4.337	Idem.....	José Sarrión López.....	233,00
73.174	4.338	Idem.....	Vicente Bahito Igualada.....	103,00
73.175	4.339	Idem.....	Salvador Gil Hidalgo.....	463,00
73.176	4.340	Idem.....	Francisco Albalat Pérez.....	328,25
73.177	4.341	Idem.....	Ramón Soler Romeu.....	317,00
73.179	4.343	Idem.....	Antonio Ballester Sabater.....	419,75

Madrid, 9 de Febrero de 1924.—El Director general, Arturo Forcat.