

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.

Ministerio de la Guerra.

Real decreto concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar al General de división del Ejército belga Mr. Borheim.—Página 413.

Otro ídem íd. íd. al Inspector general de Sanidad Militar del Ejército belga Mr. Leopold Melis.—Página 413.

Otro ídem íd. íd. al General de brigada del Ejército belga Mr. Maglinse.—Páginas 413 y 414.

Ministerio de Marina.

Real decreto aprobando con carácter provisional el Reglamento de seguridad de los buques mercantes en la mar, que se aplicará a los mismos desde el 1.º de Marzo próximo, en la forma que se publica.—Páginas 414 a 416.

Otro ídem íd. íd. el Reglamento de aparatos de salvamento de los buques mercantes.—Páginas 416 a 423.

Otro autorizando al Ministro de este Departamento para adquirir por gestión directa, en el extranjero, un equipo de

aguja giroscópica Sperry y cable de conexión para el acorazado "Alfonso XIII".—Página 423.

Ministerio de la Guerra.

Reales órdenes disponiendo se devuelvan a los individuos que se indican las cantidades que se mencionan, las cuales ingresaron para reducir el tiempo de su servicio en filas.—Página 424.

Real orden disponiendo se ajuste a las bases que se publican el concurso de proposiciones para la adquisición de terrenos con destino a la construcción de parques y alojamiento de la Sección de Intendencia en Bilbao.—Páginas 424 y 425.

Ministerio de Hacienda.

Real orden desestimando las reclamaciones que formulan los individuos que se mencionan, declarando bien clasificados a los recurrentes en el escalfón.—Página 426.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

Real orden resolviendo las instancias presentadas por varios Inspectores de Primera enseñanza solicitando les sean aplicados los beneficios de la Real or-

den de 26 de Noviembre último.—Páginas 325 y 427.

Ministerio de Fomento.

Real orden disponiendo que se inscriba a la entidad denominada "La Pola" transportes, Bilbao, en el Registro creado por la ley de 14 de Mayo de 1913.—Páginas 327 y 428.

Otra circular disponiendo que por los Gobernadores civiles se excite el celo de los Alcaldes para que, en vista de la baja de los trigos en los mercados reguladores, se llegue con la mayor rapidez a la pronta reducción en el precio del pan, para que la baja del citado cereal sea aprovechada por el consumidor.—Página 428.

Administración Central.

GRACIA Y JUSTICIA.—Subsecretaría.—Anunciando hallarse vacantes en los Juzgados que se mencionan las Secretarías judiciales que se indican.—Página 428.

ANEXO 1.º—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—OPOSICIONES.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES.

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

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.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES DECRETOS

En atención a los méritos y circunstancias que concurren en el General de división del Ejército belga, Mr. Borheim,

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

Dado en Palacio a cinco de Febrero de mil novecientos veintiuno.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
LUIS MARICHALAR Y MONREAL.

En atención a los méritos y circunstancias que concurren en el Inspector general de Sanidad Militar del Ejército belga, Mr. Léopold Melis,

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

Dado en Palacio a cinco de Febrero de mil novecientos veintiuno.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
LUIS MARICHALAR Y MONREAL

En atención a los méritos y circunstancias que concurren en el General de

brigada del Ejército belga, Mr. Maglinse,

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

Dado en Palacio a cinco de Febrero de mil novecientos veintiuno.

ALFONSO

El Ministro de la Guerra,
LUIS MARICHALAR Y MONREAL

MINISTERIO DE MARINA

EXPOSICION

SEÑOR: Uno de los asuntos tratados en la Conferencia de Londres de Noviembre de 1913 sobre la seguridad de la vida humana en la mar, es el referente a la de los buques mercantes en la mar, en lo que a los cargamentos se refiere.

Estudiada la legislación inglesa, consecuencia del citado Convenio, y lo reglamentado por el Board of Trade para su cumplimiento, se han hecho sólo las variaciones estrictamente indispensables para la adaptación a nuestra Nación, estableciendo solamente la única separación que materialmente puede hacerse entre las diversas cargas, pues fijar unas reglas distintas para cada carga sería labor prolija que ninguna nación ha abordado siquiera.

Redactado ya el unido Reglamento de seguridad de los buques mercantes en la mar, al cual han de sujetarse en adelante, es por lo que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la sanción de V. M. el unido proyecto de Real decreto, para que a él se sujeten los cargamentos de los buques mercantes.

a 17 de Enero de 1921

SEÑOR:

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

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba con carácter provisional el adjunto Reglamento de seguridad de los buques mercantes en la mar, que se aplicará a todos los buques mercantes desde el 1.º de Marzo próximo en la forma que en él se prescribe.

Los que necesiten hacer alguna variación en su estructura deberán solicitarlo de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, que concederá el plazo prudencial para cada caso.

Dado en Palacio a diez y ocho de Enero de mil novecientos veintiuno.

ALFONSO

El Ministro de Marina,

EDUARDO DATO.

REGLAMENTOS DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES MERCANTES EN LA MAR

A) Reglamento de los cargamentos de madera.

Artículo 1.º A los efectos de este Reglamento:

a) Se considerarán como "Mercancías ligeras de madera" las tablas, los listones y demás piezas de madera de dimensiones reducidas, con relación al barco que ha de transportarlas.

b) Se considerarán como "Mercancías pesadas de madera" los tablones, tosas, perchas, árboles y, en general, todas las piezas de madera de grandes dimensiones.

c) Se denominará "carga de cubierta" la que el buque conduzca en sus espacios descubiertos o en los cubiertos que no estén incluidos en el tonelaje neto de arqueo.

d) Se computará como espacio ocupado por una carga de cubierta, el volumen del prisma recto que circunscribe a la carga.

Artículo 2.º Sólo podrán embarcarse como "carga de cubierta" las "mercancías pesadas de madera" en buques de hierro o de acero que no sean de vela y tengan espacios cubiertos, como toldillas, ciudadelas, castillos o cubiertas de abrigo que, formando parte de la estructura del buque, satisfagan las siguientes condiciones:

a) Se extenderán de banda a banda del buque.

b) Los costados no tendrán más aberturas que las necesarias para el desagüe.

c) Estarán limitados en sentido longitudinal por mamparos de hierro o acero, cuyas aberturas no podrán tener mayor área total que $\frac{1}{4}$ de la del mamparo.

Artículo 3.º La estiva en el buque de las "mercancías pesadas de madera" que se lleven como "carga de cubierta", se ajustarán a las siguientes reglas:

a) Sólo podrán llevarse en los espacios cubiertos que se han definido en el artículo anterior.

b) No se almacenarán en forma que el buque resulte con estabilidad deficiente.

c) Se estivarán y afirmarán de modo que no puedan correrse a consecuencia de los balances y cabezadas.

Artículo 4.º Las "mercancías ligeras de madera" podrán embarcarse en cualquier buque "como carga de cubierta", siempre que cada unidad de mercancía tenga un volumen de madera que no exceda de 425 decímetros cúbicos.

Artículo 5.º La colocación en el buque de las "mercancías ligeras de madera" que se lleven como "carga de cubierta", obedecerá a las siguientes reglas:

a) Cuando vayan acondicionadas en espacios descubiertos, la altura que alcancen sobre cubierta será:

1.º De 91 centímetros si dichos espacios son la toldilla, la ciudadela o el castillo.

2.º La menor de las tres cantidades, 2,14 metros ($\frac{1}{4}$ de la manga interna del

buque y la altura de la borda o de pasamanos), si los referidos espacios son otros distintos de la toldilla, la ciudadela o el castillo.

b) Cuando vayan acondicionadas en espacios cubiertos, la altura que alcancen sobre cubierta será la total de estos espacios.

Artículo 6.º La debida protección de las tripulaciones contra el riesgo que suponen las "cargas de cubierta" en espacios descubiertos, exige que se observen las siguientes prescripciones:

a) Que a ambas bandas del buque se coloquen pasamanos o bordas provisionales en toda la extensión ocupada por la carga.

b) Que los referidos pasamanos o bordas provisionales no tengan altura inferior a 1,22 metros.

c) Que los candeleros o montantes de los referidos pasamanos o bordas se apoyen sobre la cubierta y tengan los escantillones apropiados a los esfuerzos que han de resistir, no distando unos de otros más de 1,22 metros.

d) Que los barrotes, cabos, cadenas, perchas o tablas que constituyan los pasamanos o bordas provisionales, estén bien asegurados a los candeleros o montantes, no dejando entre sí, en sentido vertical, claras mayores que 30 centímetros.

Artículo 7.º Los pasamanos o bordas provisionales a que se ha hecho referencia en el artículo que precede, podrán sustituirse por tablas colocadas verticalmente, bien aseguradas y juntas, dejando, sin embargo, huecos suficientes para que por ellas pueda evacuarse el agua que el buque embarque.

Artículo 8.º Todo buque español o extranjero que cargue mercancías de madera en puerto español, de 31 de Octubre a 16 de Abril de cada año, cumplirá los preceptos de este Reglamento, y si no lo hace se le prohibirá la salida a la mar.

Artículo 9.º Todo buque español o extranjero que conduzca en la época citada en el artículo anterior, a puerto español, cargamento de mercancías de madera en condiciones distintas de las que se fijan en este Reglamento, estará sujeto, a su llegada a puerto, a una multa, que pagará íntegra el Capitán y el propietario del buque (si también fuera culpable), que no excederá de 125 pesetas por tonelada Meerson de espacio, que contraviniendo este Reglamento ocupen las referidas mercancías.

Artículo 10. Quedan exentos de las multas que se prevén en el artículo anterior, el Capitán y propietario del buque que demuestren que la existencia de la mercancía de madera en lugares o en condiciones no autorizadas por este Reglamento, ha obedecido a tener que colocarlas en tales lugares o condiciones a consecuencia de avería o vía de agua sufrida por el buque después de haberse cargado las referidas mercancías.

B) Reglamento de los cargamentos de granos a granel.

Artículo 1.º Cuando en un puerto español se embarque cargamento de granos en buque español o extranjero, se tomarán cuantas precauciones sean necesarias y razonables para impedir que dicho cargamento pueda correrse.

Artículo 2.º Si las precauciones a que se ha hecho referencia no se hubieren tomado, el Capitán y el Agente a quien el propietario del buque autorizó la

carga de éste o su despacho para la mar quedarán sujetos a una multa que no excederá de 7.500 pesetas. A esta multa estará también sujeto el propietario del buque si no demuestra que es ajeno a la falta y tomó las medidas razonables para obligar a que se cumpliera el precepto del artículo 1.º

Los preceptos de este artículo sólo son aplicables a los buques extranjeros mientras estén en puerto español.

Artículo 3.º Cuando un buque español cargado de grano en el extranjero haga navegación por los Océanos, se adoptarán las precauciones indicadas en el artículo 11, para impedir que se corra la carga, a menos que el buque no se haya cargado siguiendo reglas aprobadas por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, o bien esté construido y cargado según un plan aprobado por la referida Dirección.

Artículo 4.º Si a la llegada del buque español a puerto español se observase que las precauciones a que se ha hecho referencia en el artículo anterior no se habían tomado, el Capitán, en todo caso, y el Agente del propietario del buque que lo hubiera cargado, si fuera español, quedarán sujetos a una multa de 1.500 a 7.500 pesetas, según los casos. Quedará también sujeto a la misma multa el propietario del buque español que no demostrase que es ajeno a la falta y que procuró por todos los medios razonables evitar que el buque se hiciera a la mar contraviniendo este Reglamento.

Artículo 5.º Nada de lo preceptuado en los artículos 2.º y 4.º eximirá a persona alguna de la responsabilidad civil o criminal que pudiera corresponderle por no haber adoptado todas las precauciones razonables para evitar que la carga del buque pudiera correrse.

Artículo 6.º Cuando un buque español cargado de grano en el extranjero haga navegaciones por los Océanos, el Capitán, antes de dejar el último puerto de carga redactará la nota que a continuación se indica, la cual entregará o hará que entreguen al Cónsul español del puerto extranjero dentro de las cuarenta y ocho horas, contadas desde que el buque haya salido a la mar.

La aludida nota comprenderá los puntos siguientes:

1.º Calado y franco-bordo del buque después de terminada la carga.

2.º Clase de grano y cantidad que conduce. (La cantidad podrá expresarse en litros, metros cúbicos o toneladas métricas).

3.º Modo en que el grano se ha estiviado.

4.º Precauciones que se han tomado para evitar que se corra la carga.

Artículo 7.º El Cónsul al que haya sido entregada la anterior nota, la enviará con toda urgencia a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

Artículo 8.º Si el Capitán de un buque español omitiera enviar al Cónsul la nota a que se hace referencia en los dos artículos que preceden, o intencionadamente hiciera en ella falsas declaraciones, u omitiera de propósito algún particular que fuera interesante, estará sujeto por cada falta a una multa que no excederá de 7.500 pesetas.

Artículo 9.º Para garantizar el cumplimiento de los preceptos de este Reglamento, todas las Autoridades marítimas de los puertos tendrán la facultad, cuando lo consideren oportuno, de mandar a los funcionarios a sus órdenes que ins-

peccionen los cargamentos de granos que hayan hecho los buques en puerto español o que traigan del extranjero.

Artículo 10. A los efectos de este Reglamento:

La palabra "grano" indicará los cereales, legumbres secas y todos los frutos cuya constitución sea un núcleo más o menos blando envuelto en cáscara dura, ya se embarquen en esta forma o desposeídos de cáscara.

La expresión "cargamento de grano" indicará que el buque conduce más cantidad que la tercera parte de su tonelaje neto de arqueo. Computándose las toneladas de grano a razón de 2.831 litros por tonelada de arqueo, o de dos toneladas métricas por tonelada de arqueo.

Artículo 11. Las precauciones generales que para evitar que la carga se corra habrán de observarse en los cargamentos de grano, aparte de las particulares que independientemente cada buque requiera, son las siguientes:

1.º No se llevará más grano a granel entre cubiertas, o si el buque tiene dos cubiertas, entre la principal y las que hacia arriba le suceden, que el que sea preciso en los alimentadores de las bodegas o compartimientos.

2.º Cuando se trate de conducir granos a granel en una bodega o compartimiento y no se hayan previsto debidamente los alimentadores para mantenerlo constantemente lleno, la cuarta parte por lo menos del grano que se cargue en la bodega o en el compartimiento tendrá que estar en sacos, los cuales se colocarán sobre plataformas apropiadas, que deberán establecerse sobre la superficie del grano que va a granel.

3.º La anterior precaución no será aplicable en los casos siguientes:

a) Cuando el grano que se haya cargado sea avena o pepitas de algodón.

b) Cuando el buque sea un velero de menos de 400 toneladas de registro y no navegue en el Atlántico.

c) Cuando el buque esté dividido en compartimientos por mamparos transversales eficientes, ya sean éstos permanentes o accidentales, construidos de madera. Pero en este caso será condición ineludible que en los compartimientos que no forman parte de la bodega no se podrá llevar más de una cuarta parte del cargamento total, ni en cada uno de ellos podrá haber más de 19 toneladas métricas, y además será preciso que cada uno de los compartimientos en que esté dividida la bodega tenga alimentador debidamente construido.

d) Cuando el buque no lleve como cargamento de grano mayor cantidad que la mitad de la carga total, estando el resto de ésta constituido por algodón, lana, lino, barriles o sacos de harina u otras substancias apropiadas que se haya estiviado en forma que impidan que el cargamento de grano pueda correrse.

4.º Cuando se cargue grano a granel en las bodegas o espacios entre cubiertas, es preciso que en estos lugares se prevean mamparos longitudinales, construidos de madera, si no los hubiese permanentes, los cuales deberán extenderse en la bodega, desde la carlinga a la cubierta que la limita, y en los espacios entre cubiertas, de la inferior a la superior. Estos mamparos se harán estancos al grano en toda la superficie y uniones a las cubiertas si aquél fuere a granel.

5.º Al cargar el grano se tendrá mucho cuidado de estivarlo y repartirlo

bien, así como asegurarlo para que no pueda desplazarse.

Artículo 12. Si un buque hubiese de dedicarse especialmente al transporte de granos y se construyera en consecuencia, su armador o propietario podría obtener un certificado capacitándolo para estos servicios, y, por tanto, eximiéndole de continuas inspecciones, siempre que así lo solicitara de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima y enviase los planos del buque, señalando en ellos la división de las bodegas y demás compartimientos y en cada espacio su capacidad y las condiciones en que se pretendía llevar el grano. Estos planos, que habrán de mandarse por duplicado, aprobado con las modificaciones que la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima estimase necesarias, servirán al buque para hacer sus cargamentos sin precisión de inspecciones; pero siempre que de ellos se apartase la forma en que se hiciera algún cargamento, o bien se introdujera alguna modificación en el buque sin avisar a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, el Capitán y el propietario del buque incurrirán en las mismas multas citadas en los artículos anteriores.

Artículo 13. También podrá un buque cualquiera tener certificado para conducir grano y evitarse las continuas inspecciones y demás requisitos del artículo 6.º, presentando a la aprobación unos planos de cargamento del buque, los cuales, estudiados y modificados, si procedía, serán devueltos al propietario para que sirvan de norma en todos los cargamentos de grano mientras que en el buque no se hicieren modificaciones.

C) Buques considerados como inseguros en la mar.

Artículo 1.º Si una persona envía, o trata de enviar, o es cómplice en el envío o en la tentativa de envío de un buque español a la mar, en tales condiciones de inseguridad que la vida de los que en él vayan pueda peligrar, estará sujeto a una multa que no bajará de 80 pesetas por cada tonelada de arqueo del buque. Sólo podrá eximirle de dicha multa el que en expediente que se forme pruebe que la salida del buque en las condiciones expuestas obedeció a circunstancias razonables y justas.

Artículo 2.º Si el Capitán de un buque sale a sabiendas con él a la mar en tales condiciones de inseguridad que la vida de los que en él vayan peligrar, estará sujeto a una multa que no bajará de 80 pesetas por cada tonelada de arqueo del buque, a menos que en el expediente que se instruya demuestre que la salida a la mar en tales condiciones obedeció a circunstancias razonables y justas.

Artículo 3.º En todos los contratos de servicio que en lo sucesivo se hagan entre los propietarios y los Capitanes o los tripulantes de los buques, cualquiera que sea la condición en que embarquen, se hará constar que el Capitán y el propietario del buque tendrán la obligación de no hacer que éste salga a la mar en condiciones de inseguridad.

Artículo 4.º Si un buque español que hallándose en puerto español dispuesto para hacerse a la mar se considera inseguro por razón del estado defectuoso de su casco, de sus equipos, de su máquina o, en fin, a causa de un exceso de carga o de estar ésta mal estiviada en el buque, será detenido provisionalmente

por la Autoridad de Marina del puerto, que inmediatamente ordenará, si fuere puerto de Comandancia de Marina, o pedirá al Comandante de Marina a cuya jurisdicción pertenezca si fuera Ayudantía de Marina, sea inspeccionado por una Comisión para confirmar la detención, si procede, en vista del informe de la Comisión, o bien dejar el buque en libertad si la Comisión informara que el buque estaba en condiciones de seguridad para la marcha.

Artículo 5.º La Comisión a que acaba de hacerse referencia la compondrán: un Oficial de Marina de la Comandancia y el Perito Inspector de la provincia.

Artículo 6.º Esta Comisión, sin pérdida de tiempo, examinará el buque en todos sus detalles y dará cuenta inmediata por escrito, al Comandante de Marina, de la opinión que se sustente, para que esta Autoridad pueda resolver lo que proceda.

Artículo 7.º La detención provisional de un buque deberá hacerse por escrito, en oficio dirigido al Capitán del buque, y en la misma forma se le comunicará la libertad si procediera o la detención definitiva. Estos documentos los firmará la Autoridad de Marina del puerto; y siendo detención definitiva, deberá indicarse en ellos qué reparaciones o alteraciones debe sufrir el buque, o qué es lo que debe descargar o cargar para que se pueda consentir su salida a la mar.

Artículo 8.º Antes que la Comisión indicada en el artículo 5.º proceda al reconocimiento del buque, podrá el propietario o el Capitán solicitar que una persona de su confianza presencie el reconocimiento, y de este acto tome las notas que crea convenientes para con ellas hacer la reclamación que considere que en justicia procede hacer a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, que es el Centro que en definitiva ha de resolver estos asuntos.

Artículo 9.º No sólo las sospechas de inseguridad de los buques por las Autoridades de Marina del puerto pueden dar motivo a que éstos sean detenidas provisionalmente, sino también que dichas sospechas se abriguen por entidades, sean de la dotación del buque o extrañas a él; pero en este caso ha de mediar la denuncia a la Autoridad de Marina del puerto, la cual, para ordenar la detención provisional del buque, si de él no había sospechado, exigirá que los denunciantes le den cuantas garantías sean necesarias de que podrán subvenir las cantidades que al buque haya que pagar, si del reconocimiento resultare que no era inseguro para la mar.

Artículo 10. A la Comisión nombrada por el Comandante de Marina para verificar el reconocimiento del buque se darán por parte de la tripulación de éste cuantos auxilios requieran para desempeñar su función lo antes posible y con las mayores garantías de éxito en sus informes.

El Perito Inspector que forma parte de esta Comisión devengará honorarios con arreglo a la tarifa de reconocimientos de buques en su totalidad, si el inspeccionado resultare que debe detenerse definitivamente. En caso contrario, nada tendrá que abonar el propietario del buque.

Artículo 11. Cuando la detención provisional del buque se hubiere efectuado a consecuencia de detención a la Autoridad de Marina del puerto y resultare que el buque estaba en condiciones de hacerse a la mar, los gastos que el

lador deberá abonar al propietario del buque se propendrán por éste a la Autoridad de Marina del puerto, la que la tramitará a la Comandancia de Marina a cuya jurisdicción pertenezca, y esta Autoridad juzgará de la procedencia de los mismos aprobándolos o no, según correspondiera, en cuyo juicio han de tener presente estas Autoridades que si es inadmisible que por represalias u otras razones se solicite la detención de un buque, también lo es que por temor a tener que pagar inmensas sumas nazca la abstención de señalar los peligros que pueden correr las vidas de los tripulantes de un buque que haya de hacerse a la mar.

Artículo 12. Los artículos de este Reglamento se aplicarán a los buques extranjeros que carguen en puertos españoles en cuanto afecta a exceso de carga o impropia colocación de ésta en el buque; pero la orden de detención provisional del buque de que trata el artículo 7.º se enviará al Agente Consular de la Nación del buque que haya en el puerto, y si no, al más próximo, en vez de hacerlo al Capitán de éste.

Este Agente Consular tendrá derecho a nombrar una persona de su confianza que presencie el reconocimiento del buque en las mismas condiciones que determina el artículo 8.º

EXPOSICIÓN

SEÑOR: Antes de la pérdida del "Titanic" se regulaban en Inglaterra los aparatos de salvamento de los buques mercantes por unas reglas dictadas por el Board of Trade, las cuales, estimulando la mayor subdivisión de los buques por medio de mamparos estancos, concedían reducciones en la capacidad total de botes que alcanzaban hasta el 50 por 100 del número total de personas que viajaban en ellos.

La pérdida de dicho buque fué motivo de que todo esto se modificase con arreglo al principio fundamental de "botes para todos", habiéndose redactado por el Board of Trade, después de estudios teórico-prácticos muy completos, el Reglamento de 8 de Mayo de 1914, en el que constan las modificaciones que acerca de la seguridad de las vidas en la mar se introdujeron en las reglas que estaban antes en vigor por la Conferencia internacional que acerca del particular se celebró en Londres en Enero de 1914.

En nuestra Nación sólo existe lo dispuesto en el Reglamento de Reconocimientos de embarcaciones mercantes, en el que se especifica los aparatos de salvamento que deben llevar los buques; pero al ratificar dicho Convenio por la ley de 29 de Diciembre de 1914, se ha contraído el compromiso de adoptar las disposiciones en el Convenio acordadas, y a este fin el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la sanción de V. M. en el unido proyecto de Real decreto el Reglamento para

aparatos de salvamento de los buques mercantes, que está basado en todo lo esencial en el del Board of Trade de 8 de Mayo de 1914 antes citado.

Madrid, a 17 de Enero de 1921.

SEÑOR:

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

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba con carácter provisional el adjunto Reglamento de aparatos de salvamento de los buques mercantes.

Dado en Palacio a diez y ocho de Enero de mil novecientos veintiuno.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
EDUARDO DATO.

REGLAMENTO DE APARATOS DE SALVAMENTO DE LOS BUQUES MERCANTES

ARTÍCULO 1.º

Definiciones.

En este Reglamento, a menos que es texto de otro modo lo exija,

Persona significará todo individuo de más de un año de edad;

Pasajero significará toda persona que vaya en un buque y no sea el Capitán, ni tripulante, ni dueño del buque, ni miembro de la familia de éste, ni su sirviente;

Estora será la de arqueo cuando se refiera a un buque;

Luz del día se contará desde una hora antes de la salida hasta una hora después de la puesta del sol.

ARTÍCULO 2.º

Botes de remo y vela.

Para los efectos de este Reglamento, estos botes se clasificarán como sigue:

Clase I:

A) Botes salvavidas, sin cubierta, con boyancia interna solamente.

B) Botes salvavidas, sin cubierta, con boyancia interna y externa.

C) Pontones salvavidas, con cubierta de pozo y falcas fijas y estancas.

Clase II:

A) Botes salvavidas, sin cubierta, con falcas amovibles.

B) Pontones salvavidas, con cubierta de pozo y falcas amovibles.

C) Pontones salvavidas, con cubierta corrida y falcas amovibles.

Clase III:

Única. Botes sin cubierta, que no tienen la boyancia requerida a los botes A) y B) de la clase I.

ARTÍCULO 3.º

Botes de la clase I A.

La boyancia de los botes de madera de este tipo, se obtendrá con cajas de aire estancas cuyo volumen total debe ser

no menor que el *décimo* de la capacidad cúbica del bote, calculada como más tarde se dirá.

Si el bote fuese metálico, se aumentará la capacidad cúbica de los compartimientos estancos al aire, en forma que la boyancia resulte igual a la de un bote de madera de iguales gálibos y dimensiones.

ARTÍCULO 4.º

Botes de la clase I B.

La boyancia interna de los botes de madera de este tipo, se obtendrá con cajas de aire estancas, cuyo volumen total debe no ser inferior al *siete y medio por ciento* de la capacidad cúbica del bote, calculada como más tarde se dirá.

Si la boyancia externa la proporcionan el corcho, su volumen en los botes de madera no será inferior a las *treinta y tres milésimas* de la capacidad cúbica del bote, calculada como más adelante se indica; y si dicha boyancia la proporcionara otro material diferente del corcho, su volumen y distribución deberá ser tal, que la boyancia y estabilidad del bote no sean inferiores a las que tendría si se hubiera utilizado el corcho.

En los botes metálicos se aumentará la capacidad cúbica de los compartimientos estancos al aire en lo que sea preciso, para que la boyancia resulte igual a la del bote de madera de iguales gálibos e iguales dimensiones.

ARTÍCULO 5.º

Botes de la clase I C.

En estos botes, el área del fondo del pozo será por lo menos de *treinta por ciento* del área total de la cubierta del bote.

La altura del fondo del pozo sobre la flotación en carga del bote no será en ningún punto inferior al *medio por ciento* de la eslora del bote; y en las extremidades del pozo dicha altura llegará al *uno y medio por ciento*.

El franco-bordo de los botes de este tipo debe ser tal que proporcione una reserva de flotabilidad igual por lo menos al *treinta y cinco por ciento*.

ARTÍCULO 6.º

Botes de la clase II A.

Los botes de este tipo deben tener boyancia interna suministrada por cajas de aire estancas, y boyancia externa debiendo cada una de estas boyancias acomodarse a las siguientes proporciones por persona que el bote haya de conducir:

Cajas de aire estancas, 43 decímetros cúbicos.

Fletadores externos de corcho, 6 decímetros cúbicos.

El franco-bordo mínimo de los botes del tipo a que este artículo se refiere, se fijará en relación con sus esloras y se medirá a la mitad de éstas en sentido vertical desde la flotación en carga hasta la superficie superior de la parte fija del casco del bote.

El franco-bordo para agua dulce no será inferior a las siguientes cantidades:

ESLORA DEL BOTE	FRANCO-BORDO MÍNIMO
7,90 metros.....	200 milímetros.
8,50 "	225 "
9,15 "	250 "

El franco-bordo de botes de esloras intermedias se determinará por interpolación.

ARTÍCULO 7.º

Botes de la clase II B

Todas las condiciones enunciadas para los botes de la clase I C se aplicarán a las embarcaciones del tipo II B, pues éstas sólo difieren de las primeras en tener las falcas amovibles.

ARTÍCULO 8.º

Botes de la clase II C.

El franco-bordo mínimo de los botes de este tipo es independiente de su eslora, y se fija únicamente en relación con el puntal, cuya dimensión se medirá al centro de la eslora en sentido vertical, desde la cara inferior de la tabla de apardura hasta la línea de encuentro de la superficie superior de la cubierta con la exterior del costado del bote.

El valor del franco-bordo habrá de medirse también al centro de la eslora del bote, desde la línea de encuentro de la superficie superior de la cubierta con la exterior del costado hasta la flotación en carga del bote, y el valor de este elemento para agua dulce no será inferior en ningún caso a las cantidades que a continuación se expresan, las cuales son aplicables sin ninguna corrección a los botes cuyos arrufos medios son iguales al *tres por ciento* de sus esloras:

PUNTAL DEL BOTE	FRANCO-BORDO MÍNIMO
310 milímetros...	70 milímetros.
460 " ...	95 "
610 " ...	130 "
760 " ...	165 "

El franco-bordo de las embarcaciones cuyos puntales sean intermedios entre los de la tabla que precede se obtendrán por interpolación.

Quando el arrufo de un bote del tipo a que se refiere este artículo sea menor que el normal que antes se ha definido, el franco-bordo mínimo en agua dulce se obtendrá añadiendo a las cifras de la tabla que precede la *séptima parte* de la diferencia entre el arrufo normal y el promedio de los arrufos reales del bote en la roda y en el codaste.

No se hará ninguna corrección al franco-bordo dado por la tabla que precede, por razón de arrufos superiores al normal ni con motivo de tener brusca la cubierta.

ARTÍCULO 9.º

Botes de la clase III.

Los botes de este tipo ya se ha dicho en el artículo 2.º que no precisan tener la boyancia que se exige a las dos clases I A, y I B, aunque en gálibos y demás circunstancias sean análogos a éstos.

ARTÍCULO 10

Botes automóviles.

Estos botes podrán sustituir a botes salvavidas en los términos que se indican en el artículo siguiente cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Tener las condiciones exigidas a los botes de la clase I y que los medios de botarlos al agua sean los adecuados

para que esta operación se realice lo más pronto posible.

b) Tener provisión adecuada de combustible y estar entretenido en tal forma que en todas ocasiones esté dispuesto para prestar servicio.

ARTÍCULO 11

Sustitución de botes salvavidas por automóviles.

Esta sustitución podrá hacerse en la proporción de un solo bote cuando el número de éstos sea menor que diez. Si esta cifra fuese superior a diez se podrán llevar dos automóviles en sustitución de dos botes salvavidas.

La Dirección general de Navegación y Pesca Marítima podrá autorizar, previa solicitud del propietario de un buque, las sustituciones de botes salvavidas por automóviles en mayor escala, cuando a su juicio no se aminore con ellos la eficacia del tren de salvamento del buque de que se trate.

ARTÍCULO 12

Boyancia de los botes-automóviles.

Al fijar la boyancia interna y la externa (si la lleva) de un bote-automóvil, se tendrá en cuenta la diferencia entre el peso del motor con sus accesorios y el de las personas que podrían acomodarse en el bote si se le suprimiera el motor y todos sus accesorios.

ARTÍCULO 13

Construcción de las embarcaciones en general.

a) Todas las embarcaciones deben estar construídas con esmero, y sus gálibos y proporciones serán tales, que las aseguren amplia estabilidad en mar libre y suficiente franco-bordo cuando estén cargados con todas las personas y armamento que deban conducir.

b) La resistencia estructural de las embarcaciones satisfará a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, y si la embarcación pertenece o va a pertenecer a un buque de pasaje de navegación de altura, su resistencia será la suficiente para que se la pueda arriar al agua en condiciones de seguridad, teniendo a bordo todas las personas que deba conducir, así como el armamento correspondiente.

c) En las embarcaciones sin cubierta, las bancadas y asientos laterales deberán colocarse tan bajos como sea posible, siendo en todo caso suficientes para que puedan sentarse todas las personas que deba conducir la embarcación. Los cuarteles del fondo se colocarán en forma que no disten de las bancadas más de 84 centímetros.

d) Los elementos que han de suministrar la boyancia interna a los botes, o sea las cajas de aire estancas, se construirán con plancha de cobre, latón u otro metal duradero, de no menos de 55 gramos por dm². Estas cajas de aire se colocarán a lo largo de los costados o en las extremidades, pero nunca en los fondos de los botes de la clase I.

e) Los elementos que han de proporcionar la boyancia externa de los botes, podrán fabricarse con corcho u otro material que apruebe la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima como igual en eficacia, debiéndose tener presente que está prohibido el uso de junco, viruta o granos de corcho, y en ge-

neral cualquier otra substancia granulada sin cohesión para la construcción de los referidos elementos, los cuales tampoco podrán en modo alguno consistir en aparatos cuya boyancia dependa de la previa insuflación del aire.

f) Las embarcaciones sin cubierta de la clase I deben tener un arrufo medio que no baje del cuatro por ciento de su eslora.

g) Las embarcaciones con cubierta podrán construirse de madera o metal. Si fuesen de madera, tendrán el fondo y la cubierta contruñidos en dos planos, entre los que habrá interpuesta una materia textil. Si, por el contrario, fuesen de metal, estarán divididas en compartimientos estancos con medios de acceso a cada uno e irán provistas con dos bombas de sentina por lo menos.

h) Todas las embarcaciones con cubierta tendrán dispositivos eficaces para el pronto desagüe de éstas. Los orificios que se destinen a este objeto se dispondrán en forma que el agua no pueda entrar de nuevo por ellos a la cubierta cuando intermitentemente se sumerjan. El número y tamaño de estos orificios se determinará por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima para cada tipo de bote, mediante una prueba especial.

Al objeto de esta prueba,

1.º Se cargará el bote con un peso de hierro igual al total de las personas y armamento que esté llamado a conducir.

2.º Se determinará el tiempo en que la cubierta desagüe cierta cantidad de agua, el cual, para que los orificios sean correctos, debe obedecer a las siguientes reglas:

Si la embarcación tiene 8,50 metros de eslora, dos toneladas de agua deben desaparecer de la cubierta en un tiempo no superior a los siguientes:

Botes de la clase I C.	60 segundos.
" " " II B.	60 "
" " " II C.	20 "

Cuando la eslora de la embarcación sea diferente de 8,50 metros, el peso de agua que debe salir de la cubierta en el mismo tiempo ha de ser proporcional a dicha eslora.

i) No se aceptará como bote salvavidas ninguna embarcación cuya boyancia dependa del previo ajuste de una de las principales partes del casco.

j) Todas las embarcaciones tendrán los dispositivos adecuados para el uso de la espadilla.

k) Todas las embarcaciones llevarán marcas permanentes en forma que claramente indiquen sus dimensiones y el número de personas que están autorizadas a conducir por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

ARTÍCULO 14

Número de personas que pueden conducir las embarcaciones.

El número de personas que un bote salvavidas puede conducir es el mayor número entero que se obtiene dividiendo la capacidad del bote en metros cúbicos o la superficie en metros cuadrados (calculada como más adelante se indica) por la unidad de capacidad o de superficie que más abajo se definen.

La capacidad cúbica en metros cúbicos de una embarcación en que el número de personas que deban ocuparla se haya determinado por su superficie en metros cuadrados, se reputará

que está definida por el producto del número de personas antes indicado, por 0'283.

Las unidades de capacidad y de superficie a que más arriba se ha hecho alusión, son:

CAPACIDAD

EMBARCACIONES	UNIDADES
Clase I A	0'283 m ³ .
" I B	0'255 m ³ .
" III	0'283 m ³ .

SUPERFICIE

EMBARCACIONES	UNIDADES
Clase II A	0'325 m ² .
" II C	
" I C	0'302 m ² .
" II B	

La Dirección general de Navegación y Pesca Marítima tendrá la facultad de aceptar en lugar de la cifra 0'302 otra más pequeña, si mediante ensayo se convence de que el número de personas para los que hay asiento en la embarcación es mayor que el que resulta de aplicar la cifra antes aludida; sin embargo, la que se adopte no podrá en modo alguno ser inferior a 0,279.

El número de personas que se obtenga por las reglas que anteceden se reducirá con arreglo a los siguientes preceptos:

1.º Si es mayor que el número de personas para los que exista asiento adecuado en la embarcación, debiendo obtenerse esta cifra con la condición de que las personas no han de estorbar en lo más mínimo el uso de los remos.

2.º Si el franco-bordo de una embarcación de clase que no sea la I, estando totalmente cargada, es menor que el requerido por el Reglamento.

Cuando un Perito Inspector tenga dudas acerca del número de personas para que se puede autorizar una embarcación, requerirá que se efectúe una prueba a flote con el número de personas que le resulta dudoso.

La Dirección General de Navegación y Pesca Marítima podrá limitar el número de personas que hayan de conducir las embarcaciones cuyas extremidades sean muy finas o en las que sean de formas muy llenas.

Dos niños menores de doce años pueden sustituir a un adulto en cuanto a los efectos de este artículo.

ARTÍCULO 15

Capacidad cúbica de los botes sin cubierta de la clase I.

La capacidad cúbica de los botes de la clase I, se determinará por la siguiente fórmula:

$$\text{Capacidad} = \frac{l}{12} (4 \times A + 2 \times B + 4 \times C)$$

en la que *l* denota la eslora del buque en metros, medida dentro de forros desde la roda al codaste. Cuando el bote sea de popa cuadrada, dicha eslora deberá medirse hasta la cara interna del espejo.

A, B y C denotan, respectivamente, las áreas de las secciones transversales situadas a la cuarta parte, a la mitad y a los tres cuartos de la eslora del bote, contados desde proa.

Las áreas A, B y C se determinarán en metros cuadrados por la aplicación sucesiva a cada una de las secciones transversales a que corresponden, de la siguiente fórmula:

$$\text{Area} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

en la que *h* designa el puntal medido en metros desde la cara interior del forro al lado de la quilla hasta el nivel de la regala, o, en algunos casos, hasta un nivel más bajo, que más adelante se indicará cómo debe determinarse: *a*, *b*, *c*, *d* y *e* representa las mangas fuera de miembros del bote expresadas en metros, medidas a la altura de los puntos extremos del puntal, así como en los tres puntos que se obtienen dividiendo *h* en cuatro partes iguales (*a* y *e* corresponden a los dos puntos extremos y *c* a la mitad de *h*).

Si el arrufo de la regala medido en alguno de los dos puntos situados a la cuarta parte de la eslora del bote, contada desde las extremidades, fuera mayor que un centésimo de la referida eslora, el puntal que se empleará para calcular el área de la sección transversal correspondiente a A o C se considerará que es igual a la suma del puntal de la embarcación al centro de su eslora y de la centésima parte de esta eslora.

Si el puntal de la embarcación en el centro de la eslora excede de las 45 centésimas de la manga, el puntal que deberá emplearse para el cálculo de la sección transversal B del centro de la eslora será el 45 por 100 de la manga de la embarcación, y el puntal que se utilizará para el cálculo de las áreas de las secciones transversales A y C se obtendrá aumentando el 45 por 100 de la manga en el centésimo de la eslora de la embarcación; pero debe tenerse presente que si esta suma excede del puntal que realmente tiene la embarcación en las secciones A o C, se utilizará para el cálculo de la sección en que esto suceda el puntal que allí exista.

Si el puntal de una embarcación fuese mayor que 122 centímetros, el número de personas a que conduzca la aplicación de la correspondiente regla se reducirá en la razón de 122 al puntal efectivo de la embarcación en centímetros, hasta que una prueba a flote con este último número de personas, provista cada una de chaleco salvavidas, permita fijar definitivamente el número para que se haya de autorizar la embarcación.

La capacidad cúbica de una embarcación puede estimarse como los seis décimos del producto de la eslora, por la manga y por el puntal, si es claro que este producto no conduce a un resultado mayor que el que daría la fórmula indicada más atrás.

En caso de apreciar la capacidad como acaba de indicarse, las dimensiones de la embarcación se medirán como sigue:

La eslora se tomará fuera de forros, entre las intersecciones de éstas con la roda y el codaste; y si la embarcación fuera de popa cuadrada, se medirá des-

de la intersección de la cara exterior del forro con la roda hasta la cara externa del espejo del bote.

La *manga* se medirá, la máxima de la sección transversal media fuera de forros.

El *puntal* se medirá al centro de la eslora y verticalmente desde la cara interna del forro al lado de la quilla hasta la altura de la regala; pero se tendrá presente que el puntal a emplear para el cálculo de la capacidad cúbica no debe exceder en caso alguno de 0,45 de la manga de la embarcación.

El propietario o armador del buque a que pertenezca una embarcación tendrá siempre derecho a exigir que la capacidad cúbica se determine exactamente por medio de la fórmula indicada más atrás.

Cuando los remos vayan en chumaceras, la parte baja de éstas se computará, que definirá la regala de la embarcación, en cuanto a la medida del puntal se refiere.

La capacidad cúbica de los botes automóviles se obtendrá deduciendo de la capacidad cúbica determinada, como antes se ha indicado, el volumen que ocupen el motor y sus accesorios.

ARTÍCULO 16

Superficie y capacidad de las embarcaciones de la clase II.

La superficie en metros cuadrados de esta clase de botes se determinará por la siguiente fórmula:

$$\text{Area} = \frac{(2 \times a + 1,5 \times b + 4c + 1,5 \times d + 2e)}{12}$$

en la que la *l* designa la eslora del bote en metros medida fuera de forros entre las intersecciones de éstos con la roda y codaste, y las cantidades *a*, *b*, *c*, *d* y *e* representan las mangas fuera de forros y expresados en metros que tenga la embarcación en los puntos que se obtienen dividiendo la eslora en cuatro partes y marcando los puntos medios de las dimensiones extremas (*a* y *e* corresponden a los puntos medios de las divisiones extremas, *c* corresponde a la división media y *b* y *d* a los puntos intermedios).

ARTÍCULO 17

Capacidad cúbica mínima que pueden tener las embarcaciones.

Ninguna embarcación se autorizará a los efectos de este Reglamento si no tiene capacidad superior o por lo menos igual a 3.500 m³.

ARTÍCULO 18

Balsas salvavidas.

Para que un tipo de balsa salvavidas pueda autorizarse a los efectos de este Reglamento, es preciso que satisfaga las siguientes condiciones:

a) Que pueda utilizarse por sus dos caras, teniendo en ambas falcas de madera, de tela o de otra materia apropiada, las cuales podrán o no ser rebatibles.

b) Que sus dimensiones, la solidez y el peso, permitan manejarla sin recurrir a aparatos mecánicos y arrojarla a la mar desde la cubierta si fuera necesario.

c) Que tenga cajas de aire o flotadores equivalentes a la proporción de 85

dm³ por lo menos por cada persona que haya de conducir.

d) Que tenga una cubierta cuya superficie total no sea inferior al producto de 3.720 cm² por el número de personas que deba conducir, y que esta cubierta se eleve sobre la flotación en carga no menos de 15 centímetros.

e) Que las cajas de aire o flotadores equivalentes estén lo más cerca que se pueda de los costados de la balsa.

Las balsas salvavidas que se autoricen por cumplir los anteriores preceptos, se marcarán a satisfacción de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, en forma tal que claramente indique el número de personas que la balsa debe conducir.

A los efectos del número de personas que puedan ocupar una balsa, debe tenerse presente que dos niños menores de doce años se considerarán equivalentes a una persona mayor.

En los buques que lleven balsas como aparatos de salvamento existirá suficiente número de escalas de cuerda u otros aparatos equivalentes en condiciones de inmediata utilización por las personas que hayan de ocupar las balsas.

ARTÍCULO 19.

Peso tipo de las personas.

Para las pruebas que prescribe este Reglamento al objeto de fijar el número de individuos que pueden acomodarse en una embarcación o balsa salvavidas se supondrá que una persona está representada por un adulto provisto de su chaleco salvavidas.

En las verificaciones de franco-bordo de embarcaciones con cubierta, se supondrá que un peso de 75 kilogramos es el menor de cada persona adulta.

ARTÍCULO 20.

Estiva en los buques de las embarcaciones y balsas.

Todas las embarcaciones y balsas de un buque se estivarán en forma que se cumplan los siguientes principios fundamentales:

a) Que se puedan echar al agua en el más breve plazo posible.

b) Que aun en el caso de escora y calados del buque desfavorables desde el punto de vista del manejo de las embarcaciones y balsas, puedan embarcar en ellas el mayor número de personas.

c) Que por cada costado del buque se puedan echar al agua el mayor número de embarcaciones y balsas salvavidas, valiéndose al efecto de aparatos que se hayan considerado eficientes por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima para el traslado de las embarcaciones y balsas de una y otra banda de la cubierta del buque o por razón de tener dispuesta la estiva de las embarcaciones y balsas que no vayan colgadas de pescantes, en hileras transversales sobre cubierta, o bien por que exista cualquier otra instalación que se reconozca es tan eficiente como las que se acaban de señalar.

Las embarcaciones y las balsas de un buque que no vayan colgadas de pescantes, se estivarán con arreglo a los siguientes preceptos:

a) Si son botes salvavidas, se podrán llevar debajo de los botes de la

clase I, que vayan colgadas de pescantes.

b) Si son botes salvavidas, se podrán colocar en filas verticales de dos o tres, o bien unos dentro de otros, sujetando esta instalación a las condiciones que pueda imponer la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

c) Si son botes o balsas, se podrán estivar en hileras transversales sobre la cubierta, la ciudadeta o la toldilla.

d) En todos los casos, deben existir medios a satisfacción de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, para colgar de los pescantes del buque los botes a que se refieren estos, apartados y echarlos al agua en el menor tiempo posible, debiendo, si no estuviesen estivados debajo de los pescantes, existir los medios que aseguren el más rápido transporte de la embarcación a dicho emplazamiento.

Cuando la estiva de los botes salvavidas se haga en filas verticales, tal como se indicó en el apartado b) que precede, deberán proveerse de soportes móviles u otras disposiciones a satisfacción de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, para evitar que el peso de unos botes gravite indebidamente sobre el que tienen debajo.

Sólo podrán llevarse botes en más de una cubierta cuando se hayan tomado todas las medidas adecuadas para evitar que las maniobras de los botes de las cubiertas más bajas estén empachadas por las de los estivados en las cubiertas más altas.

ARTÍCULO 21.

Aparatos para arriar los botes.

Los pescantes para arriar los botes serán de forma aprobada y estarán instalados debidamente a satisfacción de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima. Podrán existir en una o más cubiertas en posiciones tales que los botes puedan arriarse eficientemente, y estarán espaciados y colocados de modo que con facilidad puedan zallarse los botes. Menos en las amuras, podrán instalarse en cualquier parte de los costados del buque con tal de que los botes no caigan, al ser arriados, en la zona peligrosa de las hélices.

Los pescantes, las tiras, los motones y los demás elementos del guarnimiento necesario para arriar los botes al agua, tendrán la necesaria resistencia a satisfacción de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, para que, teniendo el bote a su bordo todas las personas y armamento que le correspondía llevar estando el buque escorado 15°, se pueda efectuar la maniobra sin ningún peligro.

Los pescantes irán provistos de mecanismos suficientemente potentes que permitan zallarlos teniendo el bote suspendido, aun en el caso de tener el buque la máxima escora con que sea posible arriar los botes.

Los requisitos de los párrafos que anteceden no se aplicarán a los buques cuyas quillas se hayan puesto antes del 31 de Diciembre de 1914, a menos que la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, basada en el informe del Perito Inspector, conceptúe que es práctico y razonable hacerlo.

Las tiras de los aparejos de los pescantes tendrán longitud suficiente para que los botes se puedan arriar sin peligro cuando el buque esté descargado.

De los penoles de los pescantes penderán salvavidas de cuerda, cuya longitud será suficiente para que toquen el agua cuando el buque esté descargado.

Los motones bajos de los aparejos para arriar los botes no llevarán ganchos.

Se preverán los medios adecuados para que los aparejos de arriar los botes se puedan zafar de éstos rápidamente, pero no necesariamente a un tiempo ni tampoco automáticamente.

Los botes que vayan estivados debajo de pescantes deberán tener engançados los aparejos que han de servir para arriarlos, y los puntos de enganche de los aparejos deberán estar suficientemente apartados de las extremidades del bote para que con facilidad pueda éste zallarse fuera del buque sin que toque a los pescantes.

Los calzos de los botes estarán contruídos y dispuestos en forma que satisfaga a la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

Cuando más de un bote haya de arriarse con un mismo par de pescantes se tomarán las medidas adecuadas para evitar que se enreden los aparejos al cerrarlos y, en particular, cuando con el mismo par de pescantes hayan de arriar se más de tres botes, deberán proveerse dispositivos adecuados que permitan hacer la operación por turno y rápidamente.

La Dirección general de Navegación y Pesca Marítima podrá aceptar, en lugar de pescantes o juegos de éstos, otros dispositivos o aparatos que, a su juicio, sean tan eficientes como aquéllos para arriar los botes al agua.

ARTÍCULO 22.

Armamentos de las embarcaciones y balsas salvavidas.

Las embarcaciones que lleve cualquier buque deberán estar equipadas como sigue:

a) Con la dotación completa de remos para boga de punta, más dos de respeto y otro para usarlo como espadilla.

b) Con dos tapones para cada espiche del bote amarrado con rabizas o cadenas y un juego y medio de toletes u horquillas amarradas al bote con fuertes rabizas. Los botes que lleven instaladas válvulas automáticas de desagüe adecuadas no precisan los tapones que antes se han indicado.

c) Con un ancla flotante, un achicador, un balde de hierro galvanizado, un timón, una caña o cruceta con guardines, una amarra de suficiente longitud y un bichero. El timón, el achicador y el balde estarán sujetos al bote con rabizas de longitud apropiada y listos para ser empleados.

d) Con una vasija capaz de contener un litro por persona que la embarcación deba conducir. Esta vasija se conservará siempre llena de agua dulce y tendrá una liara amarrada con una rabiza.

e) Con dos hachas, una en cada extremo de la embarcación, sujetas a ésta con rabizas.

f) Con un cabo bien asegurado alrededor del costado de la embarcación por medio de vinateras.

g) Con un buen farol arreglado que lleve en su recipiente aceite suficiente para arder ocho horas.

h) Con un palo o palos y, por lo

menos, una vela buena y guarnimiento adecuado para cada una. (Este precepto no es aplicable a los botes automáticos).

i) Con una aguja magnética en buen estado.

j) Con una caja estanca que contenga un kilogramo de galleta por cada persona que deba ocupar el bote.

k) Con un recipiente que contenga cinco litros de aceite vegetal o animal y que esté dispuesto en forma que con él se pueda esparcir fácilmente el aceite sobre el agua en mal tiempo. Dicho recipiente ha de poderse también asegurar al ancla flotante.

l) Con una docena de bengalas rojas de autoignición, encerradas en una caja de hoja de lata estanca y una caja de buenos fósforos también encerrada en caja de hoja de lata estanca.

Las balsas salvavidas que lleven los buques irán equipadas como sigue:

a) Con cuatro remos y cinco toletes u horquillas sujetas a la balsa por medio de fuertes rabizas, y un remo para espadilla.

b) Con un ancla flotante y una amarra de suficiente longitud.

c) Con una vasija capaz de contener un litro por persona que tenga asignada la balsa. Esta vasija estará siempre llena de agua dulce y tendrá una liara amarrada con una rabiza.

d) Con un cabo bien asegurado alrededor de la balsa por medio de vinateras.

e) Con una luz de guindola de autoignición.

f) Con un recipiente que contenga cinco litros de aceite vegetal o animal y que esté dispuesto en forma que con él se pueda esparcir fácilmente el aceite sobre el agua en mal tiempo. Dicho recipiente ha de poderse también asegurar al ancla flotante.

g) Con una caja estanca que contenga un kilogramo de galleta por cada persona que deba ocupar la balsa.

h) Con una docena de bengalas rojas de autoignición, encerradas en una caja de hoja de lata estanca y una caja de buenos fósforos encerrada también en caja de hoja de lata estanca.

Todos los botes y balsas salvavidas tendrán su armamento completo antes que el buque se haga a la mar, y este armamento se conservará en el bote o en la balsa todo el tiempo que el buque está en la mar.

Los objetos que puedan perderse o ser robados se sujetarán debidamente al bote o balsa.

Si no fuera práctico colocar todo el armamento de un bote o balsa a su bord, se guardaría en alacena situada en sus proximidades; lo que no se colocase en el bote o balsa, teniendo la precaución de marcar cada objeto con el número del bote o balsa a que perteneciera.

ARTÍCULO 23.

Guindolas.

Las condiciones que deben llevar las guindolas son las siguientes:

a) Ser de corcho mazzizo u otra materia equivalente.

b) Ser capaz de sostener en agua dulce durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro no inferior a 14 kilogramos.

Se prohíben las guindolas cuyo relleno esté hecho con juncos, con virutas

o con granos de corcho, o, en general, con cualquier substancia en pequeños trozos sueltos. También se prohíben las guindolas cuya boyancia dependa de compartimientos de aire que necesiten una insuflación previa.

Todas las guindolas llevarán guirnaldas sólidamente aseguradas, y por lo menos una de cada costado del buque irá provista de un cabo de salvamento no más corto de 27,5 metros.

El número de guindolas luminosas que lleve un buque no debe ser menor de la mitad del número total de guindolas que por este Reglamento le correspondan, y en ningún caso será menor de seis en los buques de pasaje.

Las luces de guindolas serán automáticas y no se extinguirán en el agua. Estas luces irán colocadas cerca de las guindolas a que correspondan y unidas a ellas en forma conveniente.

ARTÍCULO 24.

Chalecos salvavidas.

Las condiciones que debe tener un chaleco salvavidas son las siguientes:

a) Ser de material y construcción aprobados por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

b) Ser capaz de sostener en agua dulce durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de 6,800 kilogramos.

Se prohíben los chalecos cuya flotabilidad dependa de compartimientos de aire.

Los chalecos para niños tendrán tamaño y flotabilidad adecuada a juicio de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

ARTÍCULO 25.

Posición de las guindolas y chalecos salvavidas.

Todas las guindolas y todos los chalecos salvavidas se instalarán en los buques en forma que estén a mano de todas las personas que en él vayan embarcadas. Su posición se indicará claramente para que la puedan conocer todas las personas a quienes interesa.

Las guindolas se podrán en todo momento arrojar al mar instantáneamente y no llevarán ningún dispositivo para su fijación permanente.

ARTÍCULO 26.

Aparatos boyantes.

Los asientos boyantes de cubierta, las sillas boyantes de cubierta, y, en fin, cualquiera otros aparatos boyantes, para ser admitidos por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima como medios de salvamento de un buque, deben estar contruídos con materiales y en forma que satisfagan a la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

Si la boyancia de estos aparatos dependiese de aire, no necesitarán inflarse antes de usarlos.

El número de personas que pueden utilizar cada uno de estos aparatos debe estar claramente marcado en cada uno de ellos, y esta cifra se determinará dividiendo el peso de hierro en kilogramos que el aparato pueda soportar en agua dulce sin hundirse por 6.200.

ARTÍCULO 27.

División de los buques en cuanto a los aparatos de salvamento que deben llevar.

Al objeto de este Reglamento, los buques se dividirán en doce clases, cuya definición es como sigue:

Clase I:

Buques propulsados por máquinas de vapor motores de combustión interna o eléctricos, que se dediquen a navegaciones de altura o de gran cabotaje, conduciendo más de 12 pasajeros.

Clase II:

Buques propulsados por máquinas de vapor, motores de combustión interna o eléctricos, que se dediquen a navegaciones de altura o de gran cabotaje, conduciendo menos de 12 pasajeros o ninguno.

Clase III:

Buques de vela que se dediquen a navegaciones de altura o de gran cabotaje, conduciendo más de 12 pasajeros.

Clase IV:

Buques de vela que se dediquen a navegaciones de altura o de gran cabotaje, conduciendo menos de 12 pasajeros o ninguno.

Clase V:

Buques propulsados por máquinas de vapor, motores de combustión interna o eléctricos, que se dediquen a navegaciones de pequeño cabotaje, conduciendo cualquier número de pasajeros.

Clase VI:

Buques propulsados por máquinas de vapor, motores de combustión interna o eléctricos, que se dediquen a navegaciones de pequeño cabotaje, no conduciendo ningún pasajero.

Clase VII:

Buques de vela que se dediquen a navegaciones de pequeño cabotaje, conduciendo cualquier número de pasajeros.

Clase VIII:

Buques de vela que se dediquen a navegaciones de pequeño cabotaje y no conduzcan ningún pasajero.

Clase IX:

Buques propulsados por máquinas de vapor, motores de combustión interna o eléctricos, que se dediquen a navegaciones dentro de rías, estuarios o lagos, conduciendo cualquier número de pasajeros.

Clase X:

Buques propulsados por máquinas de vapor, motores de combustión interna o eléctricos, que se dediquen a navegaciones en ríos y canales, conduciendo cualquier número de pasajeros.

Clase XI:

Buques de pesca, barcasas y gánguiles de propulsión mecánica, remolcadores, dragas y pontones que salgan a la mar.

res, dragas y pontones que salgan a la mar.

Clase XII.

Buques de pesca, barcasas y gánguiles de propulsión mecánica, remolcadores, dragas y pontones que no salgan a la mar.

ARTÍCULO 28

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la primera clase.

Todo buque de esta clase debe en principio llevar el número suficiente de botes salvavidas para que en conjunto arrojen la capacidad cúbica necesaria para acomodar todas las personas que el buque haya de conducir. Cuando esta capacidad sea superior a la señalada por la columna C de la tabla I para la eslora del buque considerado, se exigirá esta última capacidad, siempre que no sea inferior a la que corresponde al 75 por 100 de las personas que el buque deba conducir, pues en este caso será esta última cifra la exigida.

La capacidad cúbica de las embarcaciones que falte para completar la necesaria para todas las personas que el buque haya de conducir, según el certificado de seguridad que se le debe expedir, se podrá completar, sea con bo-

tes o con balsas-salvavidas, de modelos aprobados por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

Todo buque de la clase a que se refiere este artículo, tendrá el mayor número de juegos de pescantes posible, y, desde luego, uno que no sea menor que el que a su eslora corresponde en la columna A de la tabla I, inserta más adelante, si es que este número no es mayor que el de botes suficientes para acomodar a todas las personas que el buque haya de conducir; pues, ocurriendo esto, el número de juegos de pescantes se definirá por el número de juegos de botes se definirá el número de botes.

En cada juego de pescantes, se llevará colgado un bote-salvavidas de la clase I, y del total de estos botes, serán sin cubierta, por lo menos, el número que en la columna B de la tabla I corresponde a la eslora del buque.

Todos los demás botes, que además de los colgados en los pescantes deba llevar el buque para completar los que le corresponde por el número de personas que haya de conducir, podrán ser indistintamente de la clase I o de la clase II.

El número de guindolas que debe llevar un buque de la clase a que este artículo se refiere lo fija la tabla II, que se inserta más adelante.

TABLA I

ESLORA DEL BUQUE EN METROS	Número mínimo de juegos de pescantes	Número mínimo de em- barcaciones sin cubierta de la clase primera	Capacidad mínima de las embar- caciones de salvamento en metros cúbicos
31 a 37 exclusive	2	2	28
37 a 43 "	2	2	35
43 a 49 "	2	2	44
49 a 53 "	3	3	53
53 a 58 "	3	3	68
58 a 63 "	4	4	78
63 a 67 "	4	4	94
67 a 70 "	5	4	110
70 a 75 "	5	4	129
75 a 78 "	6	5	144
78 a 82 "	6	5	160
82 a 87 "	7	5	175
87 a 91 "	7	5	193
91 a 96 "	8	6	214
96 a 101 "	8	6	235
101 a 107 "	9	7	255
107 a 113 "	9	7	273
113 a 119 "	10	7	301
119 a 125 "	10	7	331
125 a 133 "	12	9	370
133 a 140 "	12	9	408
140 a 149 "	14	10	451
149 a 159 "	14	10	499
159 a 168 "	16	12	530
168 a 177 "	16	12	576
177 a 186 "	18	13	620
186 a 195 "	18	13	671
195 a 204 "	20	14	717
204 a 213 "	20	14	766
213 a 223 "	22	15	808
223 a 232 "	22	15	854
232 a 241 "	24	17	908
241 a 250 "	24	17	972
250 a 261 "	26	18	1.031
261 a 271 "	26	18	1.097
271 a 282 "	28	19	1.160
282 a 293 "	28	19	1.242
293 a 303 "	30	20	1.312
303 a 314 "	30	20	1.380

TABLA II

ESLORA DEL BUQUE EN METROS	Número mínimo de guindolas
Menor de 122.....	12
De 122 a 183 exclusive	18
De 183 a 244 exclusive	24
De 244 en adelante,....	30

Por cada persona que vaya en un buque de la clase que se considera en este artículo, se llevará un chaleco salvavidas de modelo aprobado por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, y además un número de chalecos suficientes de tamaño adecuado para niños, cuyo modelo será también aprobado por la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima.

Los vapores cuya quilla haya sido puesta antes del 31 de Diciembre de 1914, se amoldarán a los preceptos de este artículo a menos que la Dirección general de Navegación y Pesca, basada en el informe del Perito Inspector, conceptúe que no es práctico y razonable hacerlo.

ARTÍCULO 29.

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase II.

Todo buque de esta clase llevará en cada costado el número de botes salvavidas de la clase I que sea necesario para sumar una capacidad total suficiente para acomodar todas las personas que haya a bordo.

Si el número de botes a que conduce la anterior regla excede de dos, uno de ellos podrá ser de la clase III; y si el referido número excediera de tres, dos podrían ser de la clase III.

Todos los botes, sea de la clase I como de la III, deberán llevarse colgados en pescantes.

Todos los buques de esta clase llevarán por lo menos seis guindolas de modelo aprobado y un chaleco salvavidas, también de modelo aprobado, por cada persona que exista a bordo.

ARTÍCULO 30

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase III

Todo buque de esta clase llevará el número de botes salvavidas con la capacidad total que sea necesaria para acomodar todas las personas que existan a bordo.

Todos estos botes salvavidas, en cuanto sea posible, irán colgados en pescantes.

Todos los buques de esta clase llevarán por lo menos seis guindolas de modelo aprobado, un chaleco salvavidas de modelo también aprobado por cada persona que exista a bordo y, además, el número suficiente de chalecos salvavidas de modelo aprobado en tamaño adecuado para niños.

ARTÍCULO 31

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase IV.

Todos los buques de esta clase llevarán los botes salvavidas de la clase I que sean necesarios para sumar una capacidad total suficiente para acomodar todas las personas que existen en el buque.

Si la anterior regla condujera sola-

mente a un bote salvavidas de la clase I, se exigirá que el buque lleve además un bote de la clase III; y si el número de botes salvavidas de la clase I que sean necesarios con arreglo a la misma regla, fuese mayor de dos, se consentirá que uno de dichos botes sea de la clase III.

Por lo menos, dos botes irán colgados en pescantes situados en una y otra banda del buque.

Todos los buques de la clase a que se refiere este artículo llevarán por lo menos cuatro guindolas de modelo aprobado y un chaleco salvavidas de modelo también aprobado por cada persona que exista a bordo.

ARTÍCULO 32

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase V.

Todo buque de esta clase tendrá el número de pares de pescantes que por su eslora le corresponda en la columna A de la tabla I que precede, y cada par de pescantes llevará colgado un bote salvavidas.

Al aplicar la anterior regla, se tendrá presente que a ningún buque se le exigirá que lleve mayor número de pares de pescantes de los necesarios para colgar todos los botes que sean precisos para acomodar todas las personas que el buque esté autorizado para conducir.

Los botes salvavidas que vayan colgados de pescantes podrán ser sin cubierta o con ella, pero en todo caso, el número de los de la primera clase que se lleven en las condiciones enunciadas no podrá ser inferior al que indica la columna B de la tabla I para la eslora del buque.

Cuando la capacidad de los botes salvavidas que vayan colgados de los pescantes (siendo éstos en número reglamentario) sea menor que la que se obtiene por la tabla III que se inserta a continuación, se exigirá que el buque lleve botes salvavidas adicionales hasta completar la capacidad reglamentaria dada en la referida tabla III.

Habrà de tenerse presente al aplicar esta regla, que en ningún caso se exigirá que un buque lleve más botes salvavidas de los necesarios para sumar una capacidad total, suficiente para acomodar a todas las personas que el buque esté autorizado para conducir.

Cuando los botes salvavidas que lleve un buque en cumplimiento de las reglas de este artículo no fuesen suficientes para acomodar todas las personas que el buque está autorizado a conducir, se exigirá que se lleven las balsas salvavidas o aparatos boyantes necesarios para completar acomodo para todas las personas.

TABLA III

ESLORA DEL BUQUE EN METROS	Capacidad mínima total de los botes salvavidas en m ³
31 a 37 exclusive.....	11
37 a 43 —	17
43 a 49 —	24
49 a 53 —	33
53 a 58 —	37

ESLORA DEL BUQUE EN METROS	Capacidad mínima total de los botes salvavidas en m ³
58 a 63 —	41
63 a 67 —	45
67 a 75 —	52
75 a 82 —	67
82 a 91 —	85
91 a 101 —	106
101 a 113 —	125
113 a 125 —	144
125 a 140 —	170

A los buques cuyas esloras sean inferiores a 31 metros o superiores a 140, les fijará la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima la capacidad total de los botes salvavidas.

Todo buque de la clase a que este artículo se refiere, llevará, por lo menos, diez guindolas de modelo aprobado y además un chaleco salvavidas de modelo también aprobado por cada persona que el buque haya de conducir, y el número suficiente de chalecos salvavidas en tamaño adecuado para niños.

Los preceptos de este artículo, a excepción del último párrafo que deberá ser cumplido íntegramente, no se aplicarán a los buques cuyas quillas se hayan puesto antes del 31 de Diciembre de 1914, a menos que la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, basada en el informe del Perito Inspector, conceptúe que es práctico y razonable hacerlo.

ARTÍCULO 33

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase VI.

Todo buque de esta clase, cuya eslora sea igual o mayor a 31 metros, llevará en cada costado los botes necesarios para sumar una capacidad total suficiente para acomodar a todas las personas que vayan a bordo. Estos botes irán colgados de pescantes, y a excepción de uno que podrá ser de la clase III, los demás serán salvavidas de la clase I.

Todo buque de la clase a que este artículo se refiere, si tiene menos de 31 metros de eslora, llevará por lo menos un bote sin cubierta de la clase I, estivo en forma tal que se pueda echar rápidamente al agua por ambos costados del buque. La capacidad de este único bote será la suficiente para acomodar todas las personas que vayan a bordo.

Todo buque de la clase a que se refiere este artículo llevará por lo menos cuatro guindolas de modelo apropiado si tiene 31 o más metros de eslora, y dos o más si esta dimensión del buque fuera inferior a la cantidad señalada.

En todo caso, para cada persona que vaya a bordo, existirá un chaleco salvavidas de modelo aprobado.

ARTÍCULO 34

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase VII.

Todo buque de esta clase llevará los botes salvavidas necesarios para sumar una capacidad suficiente para acomodar todas las personas que vayan a bordo.

En cuanto sea posible, los botes a que se acaba de hacer referencia irán equipados en pescantes.

Todo buque de la clase a que este artículo se refiere, llevará por lo menos cuatro guindolas de modelo aprobado y además un chaleco salvavidas para cada persona que esté el buque autorizado para conducir, así como un número suficiente de chalecos salvavidas de tamaño adecuado para niños.

ARTÍCULO 35.

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase VIII.

Todo buque de esta clase llevará el número de botes que sean necesarios para que sumen una capacidad suficiente para acomodar todas las personas que vayan a bordo.

Estos botes irán estivados en el buque en forma que rápidamente se puedan echar al agua por ambos costados, y por lo menos uno será de la clase I, sin cubierta.

Todo buque de la clase a que este artículo se refiere llevará, por lo menos, cuatro guindolas si su eslora es de 31 o más metros, y si dicha dimensión fuese menor de los referidos 31 metros, las guindolas serán, por lo menos, dos.

En todos los casos existirá a bordo un chaleco salvavidas de modelo aprobado para cada persona que vaya en el buque.

ARTÍCULO 36.

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase IX.

Todo buque de esta clase, cuya eslora esté comprendida entre 21 y 46 metros, llevará, por lo menos, un bote, y si dicha eslora fuese de 46 o más metros, deberá llevar, por lo menos, dos botes.

Estos botes irán colgados en pescantes y además de ellos llevará el buque otros botes, balsas salvavidas aprobadas o aparatos boyantes en número suficiente para que entre todos puedan acomodar el 40 por 100 del número total de personas que el buque esté autorizado para conducir.

Todo buque de esta clase que tenga menos de 46 metros de eslora llevará por lo menos cuatro guindolas aprobadas, y si la eslora fuera de 46 o más metros, las guindolas no serán menos de seis.

En todo caso se llevará un chaleco salvavidas para cada persona que el buque esté autorizado para conducir.

Si en algún caso se viera imposibilidad de cumplir con alguno de los preceptos de este artículo, el Perito Inspector dará de ello cuenta a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, que resolverá lo que sea práctico y razonable.

ARTÍCULO 37

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase X.

Todo buque de esta clase cuya eslora sea de 21 o más metros llevará un bote en tal posición que pueda echarse al agua rápidamente.

Además de este bote (si procediera) se llevarán otros botes, balsas salvavidas o aparatos boyantes en número suficiente para que en total permitan acomodar el 40 por 100 del número total de personas que el buque esté autorizado para conducir.

Todo buque de la clase a que este artículo se refiere llevará por lo menos cuatro guindolas, y además un chaleco salvavidas aprobado por cada persona que esté autorizado para conducir.

ARTÍCULO 38

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase XI.

Todo buque de esta clase cuya eslora esté comprendida entre 35 y 46 metros deberá llevar por lo menos un bote y un número suficiente de balsas que complete el salvamento de todos los tripulantes.

Los buques cuya eslora esté comprendida entre 25 y 35 metros que por la especialidad de la pesca a que se dediquen necesitan llevar a bordo un número tan grande de personas que sea difícil encontrar acomodo al único bote que correspondiera llevar reglamentariamente, podrá separarse en lo práctico y razonable de los preceptos de este Reglamento por autorización expresa de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, basada en informe del Perito Inspector.

La Dirección de Navegación, al examinar alguno de los casos previstos en el párrafo anterior procurará resolver con carácter de generalidad, sobre todo aquellos que revistan caracteres iguales o análogos, para evitar consultas inútiles sobre los casos ya conocidos y resueltos.

Los buques de menos de 21 metros de eslora no están obligados a llevar ningún bote, por considerarse ellos mismos como embarcaciones menores.

ARTÍCULO 39

Aparatos de salvamento que deben llevar los buques de la clase XII.

Todo buque de esta clase llevará un bote que sea suficiente para acomodar a todas las personas que existan a bordo, y además dos guindolas aprobadas y un chaleco salvavidas de modelo aprobado por cada persona que exista en el buque.

ARTÍCULO 40

Certificado de aparatos de salvamento de los buques.

Al verificar los Peritos Inspectores el reconocimiento de los aparatos de salvamento de un buque expedirán un certificado que tendrá sólo carácter provisional y duración que no excederá de sesenta días. En este plazo deberá el aludido funcionario elevar a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima la Memoria y croquis necesario para que este Centro forme juicio definitivo, en relación con este Reglamento, de los aparatos de salvamento del buque en cuestión, y expida el certificado definitivo, redactado como más adelante se indica, el cual se canjeará por el provisional que hubiere expedido el Perito.

Al ocurrir modificaciones en el buque que afecten a los aparatos de salvamento, o al terminar el plazo de validez del certificado expedido por la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, el Perito Inspector que corresponda reconocerá nuevamente los referidos aparatos de salvamento, y del resultado de esta operación se dará cuenta a dicha Dirección General, la que prorrogará la validez del certificado, si así procediera.

por continuar siendo reglamentarios los aparatos que lleve el buque, o bien ordenará lo que sea preciso para la expedición de nuevo certificado. Mientras estos trámites tienen lugar, el buque navegará con certificado provisional expedido por el Perito, cuya duración no podrá ser superior a sesenta días.

El modelo de estos certificados es el siguiente:

Certificado de aparatos de salvamento.

A la vista de lo informado por el Perito Inspector de buques de la provincia marítima de... y de los datos que ese funcionario oficial ha remitido, relativos al buque de la clase..., nombrado..., de la matrícula de..., de... toneladas de arqueo total, se comprueba que el referido buque cumple todos los preceptos del vigente Reglamento de aparatos de salvamento que por su clase y número de pasajeros le conciernen.

Y para que así lo haga constar donde convenga se expide el presente certificado, que conservará su valor sólo durante doce meses, terminados los cuales queda el armador del buque obligado a solicitar nuevo reconocimiento de los aparatos de salvamento."

La obligación de nuevo reconocimiento nacerá también de modificaciones introducidas en algún órgano de éste relacionado con los aparatos de salvamento.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Los buques deberán cumplir las partes de este Reglamento relativas a capacidad total de los botes, número de guindolas, chalecos salvavidas y calidad de estas dos últimas clases de aparatos al finalizar el año 1920.

En lo relativo a la clase de botes, colocación y número de pescantes para los mismos y demás requisitos de orden análogo del Reglamento se concede un plazo hasta fin del año 1921, que podrá prorrogarlo la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima hasta 1.º de Julio de 1922, siempre que una Comisión técnica que al efecto se nombre informe que realmente ha sido imposible cumplir en un todo el Reglamento antes de 31 de Diciembre de 1921.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al primero para adquirir, por gestión directa, en el extranjero, un equipo de aguja giroscópica Sperry y cable de conexión para el acorazado "Alfonso XIII", por hallarse comprendida su adquisición en el punto segundo del artículo 55 de la vigente ley de Contabilidad.

Dado en Palacio a veintinueve de Enero de mil novecientos veintinueve.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
EDUARDO DATO.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES ORDENES

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio, promovida por Rogelio Durán Caro, soldado del Depósito de Sementales de la octava Zona pecuaria, en solicitud de que le sean devueltas 500 pesetas de las 1.500 que ingresó para la reducción del 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 1.500 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Badajoz se devuelvan 500, correspondientes a la carta de pago número 170, expedida en 7 de Agosto 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 de Reclutamiento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 4 de Febrero de 1921.

VIZCONDE DE EZA

Señor Capitán general de la octava Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por José Rivero Fernández, soldado del Regimiento de Infantería Alava, número 56, en solicitud de que le sean devueltas las 250 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Sevilla, según carta de pago número 6, expedida en 2 de Agosto de 1920, para reducir el tiempo de servicio en filas, y teniendo en cuenta que el citado 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, 4 de Febrero de 1921.

VIZCONDE DE EZA

Señor Capitán general de la segunda Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por D. Luis Villalba Bru, Teniente de Artillería del sexto Regimiento ligero, en solicitud de que le sean devueltas las 1.000 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Valencia, según carta de pago número 3, expedida en 18 de Mayo de 1912, para reducir el tiempo de servicio en filas, como alistado para el reemplazo de dicho año, perteneciente a la Caja de Recluta de Valencia, número 37, y teniendo en cuenta lo prevenido en el caso segundo del artículo 86 de la vigente ley de Reclutamiento y párrafo segundo del 468 del Reglamento,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 1.000 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, 4 de Febrero de 1921.

VIZCONDE DE EZA

Señor Capitán general de la tercera Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por José Reina Montaña, soldado del Regimiento de Infantería Alava, número 56, en solicitud de que le sean devueltas las 250 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Sevilla, según carta de pago número 4, expedida en 2 de Agosto de 1920, para reducir el tiempo de servicio en filas, y teniendo en cuenta que el citado 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, 4 de Febrero de 1921.

VIZCONDE DE EZA

Señor Capitán general de la segunda Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por el soldado del Batallón de Cazadores Rondá, sexto de Montaña, Modesto Nolla Gual, en solicitud de que le sean devueltas las 250 pesetas que de-

positó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Barcelona, según carta de pago número 236, expedida en 13 de Septiembre de 1920, por el segundo plazo de la cuota militar, y teniendo en cuenta que el ingreso del indicado plazo lo efectuó el interesado con anterioridad a la fecha de referencia y, por tanto, la citada cantidad la tiene abonada de más,

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, 4 de Febrero de 1921.

VIZCONDE DE EZA

Señor Capitán general de la segunda Región

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido resolver que el concurso de proposiciones para la adquisición de terrenos con destino a la construcción de Parques y alojamiento de la Sección de Intendencia en Bilbao, que dispone el Real decreto de 19 del mes próximo pasado (D. O. número 15), se ajuste a las bases acordadas, que a continuación se insertan.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 4 de Febrero de 1921.

VIZCONDE DE EZA

Señor Capitán general de la sexta Región.

Bases para la celebración de un concurso de proposiciones de terrenos necesarios para la construcción de parques y alojamiento de la Sección de Intendencia en la plaza de Bilbao.

Base 1.ª Por el ramo de Guerra se abre un concurso de proposiciones para la adquisición del terreno necesario para la construcción de parques y alojamiento de la Sección de Intendencia en la plaza de Bilbao.

Base 2.ª Las proposiciones de terrenos comprenderán un plano general en escala de 1 : 500, con curvas de nivel de metro en metro, acompañando una Memoria en la que se expongan aquellas circunstancias que no puedan ser expresadas en el plano.

Base 3.ª Las proposiciones que so hagan comprenderán el precio total del solar o, mejor, el precio por unidad de superficie.

Base 4.ª Las condiciones que habrán de satisfacer los terrenos ofrecidos, en términos generales, serán las siguientes:

a) Situación dentro del término municipal de la ciudad, con vía de

tranca comunicación con ésta, prefiriendo la parte rural a aquellos en que existan centros fabriles o industriales. Será circunstancia preferente que por sus proximidades circule alguna línea de tranvías.

b) Extensión superficial no menor de 12.000 metros cuadrados.

c) Se preferirán aquellos cuya forma sea regular, sin entrantes ni salientes muy marcados en sus contornos y que ofrezcan una explanación adecuada para la distribución y asentamiento de los edificios; entre los que cumplan estas condiciones, serán preferidos los que estén limitados por algunos de sus frentes por vías públicas o accidentes naturales, carreteras, caminos de hierro, canales, ríos, etc., y será recomendable que el solar pueda ser fácilmente ampliable, si así conviniera a los intereses del Estado.

d) Suelo saneado o saneable fácilmente, que se preste a una conveniente evacuación de las aguas superficiales y residuales, y un subsuelo que ofrezca sólida y económica cimentación.

e) Situación soleada y aireada, resguardada, en lo posible, de la acción directa de los fuertes vientos reinantes y que permita, dada la forma del solar, que los edificios puedan tener una higiénica orientación.

f) Además de las condiciones que se especifican en estas bases, los terrenos habrán de reunir las establecidas por la Real orden de 27 de Agosto de 1918 (C. L. número 239).

Base 5.ª Podrán admitirse proposiciones que comprendan varias parcelas limítrofes pertenecientes a distintos propietarios, indicándose en tal caso la superficie o superficies correspondientes a cada uno de ellos; y en este caso se precisa que sea uno solo el que haga la proposición y que en ésta conste la conformidad de todos ellos, debiendo ser parcelario el plano que se presente.

Base 6.ª Si los terrenos no están servidos directamente por una vía pública, o no existe enlace con la carretera más próxima, las ofertas deberán completarse con las de los terrenos necesarios para la construcción de un camino que le una con la vía pública más inmediata; la zona para establecer este camino ha de ser de 10 metros de anchura, por lo menos, y es condición indispensable que en la oferta quede completamente resuelto este asunto, en lo relativo a la propiedad de los terrenos que dicha zona comprenda, debiendo acompañarse plano parcelario de la misma, la conformidad de los propietarios y el precio por unidad de superficie.

Base 7.ª No serán admisibles los terrenos que se hallen en barriadas insalubres o en las que existan fábricas o almacenes que produzcan emanaciones perjudiciales o molestas, ni aquellos formados por vertederos que hayan sido muladares, cementerios o tenido cualquier otro destino que pueda haber sido causa de infección del subsuelo.

Base 8.ª Los solares que se propongan deberán presentar facilidades para el abastecimiento de aguas potables y evacuación de las superficiales y residuales, debiendo indicarse el modo y lugar de evacuación, así como también completarse la oferta con la de los terrenos necesarios para el paso de tube-

rias y conductos, si se han de atravesar para ello propiedades particulares, fijándose en un metro de anchura la faja necesaria, y procediéndose respecto a estos terrenos en forma análoga a la que para los caminos indica la base 6.ª

Base 9.ª También deberán ofrecer facilidades para dotarles de energía eléctrica para el alumbrado y demás servicios para que pueda ser necesaria.

Base 10. No serán admitidas las ofertas de terrenos sujetos a servidumbres de paso, acequias de riego, cañadas (cabañeras), descansaderos, abrevaderos públicos, líneas eléctricas ni cualquiera otra que directa o indirectamente afecte a la plena propiedad del solar. Con el mismo fin se hará constar, con certificado del Registro de la Propiedad, que los terrenos ofrecidos están inscritos en él y libres de toda carga. Caso de existir servidumbres, se acompañarán las oportunas autorizaciones para poderlas variar en forma que el solar quede libre de ellas en absoluto.

Base 11. El proponente de la oferta que el ramo de Guerra acepte en definitiva responderá personal y subsidiariamente a las reclamaciones que puedan formular los propietarios de predios colindantes sobre servidumbres o cualquiera otra cuestión que pudiera afectar al pleno dominio del inmueble adquirido.

Base 12. No se señalan precios límites para los terrenos que han de adquirirse; pero, no obstante, los autores de las proposiciones deberán consignarlos para contribuir a formar el juicio necesario para la elección de la proposición que se juzgue más conveniente para el objeto, o desecharlas todas si ninguna se juzgara aceptable.

Base 13. Las proposiciones serán admitidas en el plazo de treinta días, contados a partir del que se señale en las oficinas del Gobierno militar de la provincia y plaza de Bilbao, constituyendo previamente una fianza de 5.000 pesetas por cada proposición presentada, la cual será devuelta a los autores de proposiciones no admitidas, inmediatamente después de hecha la adjudicación provisional y al autor o autores de la aceptada, en la forma que se determinará. Se presentarán en pliego cerrado, firmado y sellado por el concursante, entregándose al interesado nota del recibo de dicho resguardo.

Base 14. Para el examen e informe de las proposiciones presentadas se constituirá, bajo la presidencia del General Gobernador militar de la provincia, una Junta, de la que formarán parte como Vocales el Ingeniero Comandante, el Jefe de Propiedades, el Comisario de Guerra Interventor de la Comandancia de Ingenieros y un Jefe Médico designado por el Inspector de Sanidad de la Región; en esta Junta actuará como Secretario, con voz y voto, un Jefe u Oficial de Ingenieros, designado por el Comandante general de Ingenieros de la Región.

Base 15. En el día y hora preñados para término del plazo de admisión se reunirá la expresada Junta y procederá, en presencia de los concursantes (a cuyo efecto concurrirán por sí o por persona que debidamente los represente), a la apertura de los pliegos, confrontándose por medio de índice o relación

berán contener éstos, los documentos que comprende cada una, devolviéndose uno de los ejemplares del índice con la conformidad u observaciones que procedan.

Base 16. Con todos los antecedentes a la vista y previos los reconocimientos sobre el terreno que estime convenientes, emitirá la Junta su informe razonado, en el cual podrá proponer la aceptación de la proposición que considere más ventajosa, o que todas sean desechadas por no estimarlas compatibles con los intereses del Estado o con las condiciones fijadas. También podrá proponer la aceptación condicional de alguna de ellas, previa la modificación en la forma que estime más conveniente; en este caso deberá dirigirse por escrito al autor de la proposición correspondiente, haciéndole presente las variaciones que estime necesario se introduzcan en ella, a fin de que manifieste, también por escrito, si las acepta o no.

Base 17. Los proponentes podrán asistir a los reconocimientos que sobre el terreno realice la Junta; a este efecto, por la Secretaría de ésta se les comunicará por escrito la hora y el día en que han de verificarse; a su vez la Junta podrá exigir la asistencia a dichos reconocimientos de los proponentes cuya presencia juzgue necesaria para ampliar o aclarar extremos relacionados con sus proposiciones, a cuyo efecto serán citados por escrito que les dirigirá la Secretaría de la Junta.

Para la asistencia a los reconocimientos en cualquiera de los casos citados, los proponentes podrán ser representados por persona legalmente autorizada para ello.

Base 18. La propuesta de la Junta, en unión con los informes emitidos por el Comandante general de Ingenieros, el Intendente, el Interventor, el Inspector de Sanidad y el Auditor de la Región, será remitida al Ministerio de la Guerra por el Capitán general de la misma, quien podrá agregar el suyo propio si así lo creyera conveniente o necesario.

Base 19. Si, previos los trámites y requisitos legales, se acordase la aceptación definitiva de alguna de las proposiciones, se comunicará dicha resolución al proponente, y desde ese momento se considerará que los terrenos pasan a ser propiedad del ramo de Guerra, que entrará en posesión de ellos con todos sus contenidos y pertenencias y libres de todo gravamen y servidumbre, procediéndose seguidamente por el Jefe de Propiedades a formalizar la oportuna escritura con el autor de la proposición agraciada, dentro de las condiciones de precio y demás extremos contenidos en la oferta o en su modificación en el caso señalado en la base 16.

Base 20. El importe de los terrenos será satisfecho a los vendedores al otorgarse la escritura (o en la forma que se indique). De cuenta de éstos serán los gastos de otorgamiento de escrituras y el 1,20 por 100 de Pagos del Estado; los de primera copia y demás posteriores a la venta serán de cuenta del Estado en la forma que determinan las disposiciones vigentes.

Madrid, 3 de Febrero de 1921.—Vizconde de Eza.

MINISTERIO DE HACIENDA**REAL ORDEN**

Ilmo. Sr.: Vistas las instancias que llevan a este Ministerio D. Alejandro Rivera García, Jefe de Negociado de tercera clase de la Tesorería de Barcelona; D. Silverio Cerrada y Cerrada, Oficial primero de la Tesorería de Oviedo; don Ramón Molons y Angelet, Oficial tercero, Administrador de Rentas Arrendadas de Gerona, y D. Juan García Jiménez, Auxiliar primero de la Administración de Contribuciones de Jaén, en súplica de que se rectifique el escalafón, asignándoles en el mismo el lugar que les corresponde:

Resultando que los recurrentes alegan haber sido postergados, por no haberse tenido en cuenta el total de servicios al Estado, según previene el Real decreto de 8 de Abril de 1901:

Considerando que los funcionarios ascendidos en bloque conservan en la nueva clase el mismo orden que en el anterior, sin que sea de aplicación al caso el Real decreto aludido, porque el beneficio inherente a la antigüedad en la carrera administrativa, para el caso de que la antigüedad en la clase sea la misma, alcanza y afecta sólo al movimiento normal de escalas a que se contrae, a los ascensos aislados, pero no a los que son resultado y consecuencia de medidas de mejoramiento colectivo, que se producen de modo automático, para poder responder, sin restricciones ni entorpecimientos, a las necesidades que los motivaron, criterio éste que la Administración viene aceptando constantemente, sin que hayan prevalecido contra su observancia las reclamaciones entabladas acerca del particular, que no lograron éxito alguno,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido desestimar las cuatro reclamaciones de que se trata, declarando bien clasificados a los recurrentes en el escalafón.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 14 de Diciembre de 1920.

DOMINGUEZ PASCUAL

Señor Subsecretario de este Ministerio.

**MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA
Y BELLAS ARTES****REAL ORDEN**

Ilmo. Sr.: Vistas las instancias presentadas por varios Inspectores de Primera enseñanza solicitando que les sean aplicados los beneficios de la Real

orden de 26 de Noviembre último y, en su consecuencia, que se les señale a cada uno de ellos, como sueldo efectivo, el correspondiente a la respectiva categoría del Escalafón del Cuerpo de Inspectores de Primera enseñanza en que cada uno se encuentra situado:

Vistas las hojas de servicios que todos los solicitantes, excepto D. Higinio Pérez Vergara, remiten unidas a sus instancias, y vista la citada Real orden de 26 de Noviembre último:

Resultando que los Inspectores don Gerardo Alvarez Lineces, D. Ezequiel Cazalla Ruiz, D. Bernardo Ezquer y Jiménez, D. Ignacio García y García, don Emilio Soler y Pons, D. Alonso Olague y Bordas, D. Luis de Francisco Galdeano, D. Angel Orta y Gaitero, don Federico Ortega Valero, D. Luciano Seoane, D. Emilio Monserrat y Celás, D. Joaquín Salvador Artigas, D. Anselmo Rodríguez Sáenz, D. Juan Novás Guillén, D. Dámaso Miñón y Villanueva, D. Gonzalo Gálvez Carmona, don Luis Soto Menor, D. Juan García Magariño, D. Ricardo Luna Carné, doña Faustina Alvarez García, D. Angel Luengo y Encinas, D. Quirino Muñoz Araoz, D. Tomás de las Rivas Jiménez, D. Daniel Rodríguez Rubín, D. Lorenzo Olague Bordas, D. Juan Galisteo Soto, D. Ciriaco Juan Huerta, D. Pedro Riera Vidal, D. Antonio Couceiro Freijomil, D. Luis Siles Criado, D. Lorenzo Gordón Gómez, D. Gabriel Vera y Oria, doña Tomasa Piosa Lacueva, D. Mauricio Emiliano Morales y Guisado, D. Andrés García Martín, D. Angel Martínez Zapater, que en la actualidad disfrutan sueldo inferior al asignado a los de la categoría del Escalafón en que, respectivamente, se hallan colocados, han acreditado haber desempeñado cinco años de servicios en propiedad en Escuelas públicas o Secciones administrativas de Primera enseñanza:

Resultando que los también Inspectores D. Gaspar A. Sánchez Pérez, don Manuel Rueda González, D. Francisco Abad Gallego, D. Juan Llaréna y Luna, doña María de la Anunciación de los Moñoz y Varona, que también han solicitado acogerse a los beneficios de la Real orden citada, si bien han probado en debida forma que han desempeñado los cinco años de servicios exigidos, resulta también que en la actualidad ya disfrutan cada uno de ellos el sueldo que a su respectiva categoría se ha asignado por la Real orden de 25 de Agosto próximo pasado:

Resultando que el también solicitante D. Higinio Pérez Vergara no remite hoja de servicios por la que se pueda comprobar los que aduce:

Resultando que D. Gervasio Manrique Hernández, como Maestro propietario y mediante oposición libre, ingre-

só en 28 de Marzo de 1913 y cesó en 15 de Mayo de 1917 para pasar al Cuerpo de Inspectores, por lo que reúne en Escuelas públicas cuatro años exigidos para que, sumados dichos cuatro años al tiempo que cuenta de servicios como Inspector, tenga igual antigüedad que el más moderno de los Profesores Normales que en la actualidad perciben 7.000 pesetas:

Resultando que, en análoga circunstancia, D. Eusebio José Lillo, Inspector de Primera enseñanza de León, aunque sólo justifica haber servido en propiedad Escuela pública desde el 12 de Mayo de 1911 al 31 de Enero de 1914, se encuentra en iguales condiciones que el anterior:

Resultando que D. Julio Saldaña, en cuanto solamente acredita haber servido en propiedad Escuela pública durante cuatro años, ocho meses y cuatro días en diferentes periodos y ocasiones, sumado dicho tiempo al que lleva en el cargo de Inspector, da una antigüedad mayor que la del último Profesor Normal de los que cobran 11.000 pesetas:

Resultando que de la hoja de méritos y servicios del Inspector de Primera enseñanza de la provincia de Burgos D. Juan González Martín no aparece haber prestado ni un solo día de servicios en Escuela pública ni en Sección administrativa de Primera enseñanza:

Resultando que D. Félix Isaac Faro de la Vega, aunque sólo justifica haber servido en propiedad Escuela pública durante cuatro años, tres meses y trece días, reúne con ello el tiempo suficiente para tener igual o mayor antigüedad que el Profesor Normal más moderno de los que perciben 7.000 pesetas:

Considerando que la repetida Real orden que sirve de base a las peticiones que motivan esta resolución solamente faculta para acumular a los Inspectores los cinco años de servicios que tengan prestados en propiedad en Escuelas públicas o en Secciones de instrucción pública, o tiempo menor para que sirva para que, sumado al que cada Inspector lleve en este cargo de una antigüedad no menor a la del Profesor de Escuela Normal más moderno de la misma categoría, sin que puedan acumularse a otra clase de servicios ni aun los mismos de que queda hecho mérito, en lo que excedan del referido periodo de cinco años:

Considerando que los Inspectores que acreditan reunir esa circunstancia favorable, pero que en la actualidad se encuentran percibiendo el sueldo asignado a la categoría del Escalafón en que respectivamente se encuentran, no tiene por qué ser objeto en el momen-

te presente de especial declaración, toda vez que el fin perseguido por la resolución citada es únicamente capacitar a los Inspectores que ostentan aquellos servicios para que, equiparándoseles en el tiempo de ellos a los Profesores numerarios de Escuelas Normales de igual categoría, puedan percibir el sueldo que sin ese requisito no les podría ser asignado.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido resolver:

1.º Que los Inspectores D. Gerardo Alvarez Limeces, D. Ezequiel Cazañas Ruiz y D. Bernardo Ezquer Jiménez, que sirven en las provincias de Pontevedra, Murcia y Segovia, respectivamente, y que figuran en la tercera categoría del Escalafón, perciban el sueldo efectivo de 11.000 pesetas anuales, a esa categoría asignado, así como también D. Julio Saldaña, Inspector de Burgos.

2.º Que D. Ignacio García y García, de León; D. Alonso Olagüe y Bordás, de Valencia; D. Emilio Soler y Pons, de Barcelona; D. Luis de Francisco Galdeano, de Huesca; D. Angel Oria y Gaitero, de Valladolid; D. Federico Ortega y Valero, de Valencia; D. Luciano Seoane, de La Coruña, perciban el sueldo efectivo de 10.000 pesetas, que es el señalado a la cuarta categoría del Escalafón, en la cual figuran.

3.º Que D. Emilio Monserrat, de Castellón, perciba el sueldo anual de 9.000 pesetas, correspondiente a la quinta.

4.º Que D. Joaquín Salvador Artigas, Inspector de Albacete; D. Anselmo Rodríguez Sanz, de Alava; D. Juan Novás Guillén, de Orense; D. Lorenzo Olagüe, de Murcia, y D. Dámaso Miñón, de Ciudad Real, perciban el sueldo anual de 8.000 pesetas cada uno de ellos, que es el correspondiente a la sexta categoría del Escalafón, en que figuran:

5.º Que D. Gonzalo Gálvez Carmoña, Inspector de Granada; D. Luis Soto Menor, de Lugo; D. Juan García Magariño, de Badajoz; doña Faustina Alvarez García, de Murcia; D. Angel Luengo Encinas, de Zamora, D. Quirino Muñoz Araoz, de Zamora también; D. Daniel Rodríguez Rubín, de Orense; D. José Galisteo Soto, de Huesca; don Ciriaco Juan Huerta, de León; D. Pedro Riera Vidal, de Gerona; D. Antonio Couceiro y Freijomil, de Orense; D. Luis Siles Criado, de Huelva; don Lorenzo Gordón Gómez, de Badajoz; D. Gabriel Vera y Oria, de Guadalajara; doña Tomasa Piosa Lacueva, de Guadalajara también; D. Mauricio Emilio Morales y Guisado, de la zona de Inspección de Algeciras; D. Ricardo Luna, de Tarragona; D. Andrés García

Martín, de Salamanca; D. Tomás de la Riva y Jiménez, de Soria, y D. Félix Isaac Faro de la Vega, perciban cada uno de ellos el sueldo anual de 7.000 pesetas, categoría en que todos ellos figuran, así como también D. Eusebio José Lillo, Inspector de Primera enseñanza de León.

6.º Que D. Angel Martínez Zapater, Inspector de Primera enseñanza de la provincia de Huelva, perciba el sueldo anual de 5.000 pesetas, correspondiente a los que se encuentran, como él, en la novena categoría del Escalafón repetido.

7.º La diferencia de los nuevos sueldos y los que en la actualidad disfrutaban les será abonado a cada uno de los expresados Inspectores desde el día 26 de Noviembre último, fecha de la Real orden en virtud de la cual se les reconoce a percibir esas diferencias.

8.º Que se desestimen las instancias de D. Gaspar A. Sánchez, D. Manuel Rueda González, D. Francisco Abad Gallego, D. Juan Llarena Luna y doña María de la Anunciación de los Mozos Varona, porque en la actualidad ya disfruta cada uno de ellos el sueldo que les corresponde con arreglo a la categoría que ocupan en el Escalafón; que de igual modo se desestime la de don Higinio Pérez Vergara, que no presenta hoja de méritos y servicios, y la de D. Juan Gonzalo Martín, por no reunir los años de servicios en Escuela pública exigidos con arreglo a la Real orden citada.

9.º Que en los respectivos títulos administrativos que actualmente poseen cada uno de los Inspectores a quienes por esta Real orden se concede la efectividad del sueldo en ellos consignado, se extienda una diligencia, según el modelo que a continuación se inserta, en la que se haga constar cómo en virtud de la Real orden citada y con la antigüedad de 26 de Noviembre último cada uno de ellos entra en el disfrute de la totalidad de dicho sueldo, debiendo cada interesado, de conformidad con lo dispuesto en la vigente ley del Timbre, reintegrar mediante la póliza correspondiente la diferencia entre el valor efectivo del haber que hasta entonces cobraba y el también efectivo que ahora se le asigna.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1921.

MONTEJO

Señor Director general de Primera enseñanza

Modelo de la certificación que se cita.

D..., certifico que D..., Inspector de Primera enseñanza de esta provincia, que continúa desempeñando dicho cargo, ha comenzado desde el 26 de Noviembre último, y en virtud de lo dispuesto en la Real orden de dicha fecha, a percibir la efectividad del sueldo anual de .. pesetas que al citado cargo asigna el Real decreto de 5 de Agosto último y la Real orden de 25 del mismo mes, haciendo constar que se ha completado el reintegro del título.

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Viste el dictamen de la Junta Consultiva de Seguros, de acuerdo con el informe del Negociado correspondiente, en el expediente de la entidad "La Polar", transportes, Bilbao:

Resultando que del capital social autorizado por los Estatutos de esta entidad, y que son diez millones de pesetas, conserva en cartera cinco millones, y se halla el resto totalmente suscripto:

Resultando que del capital de cinco millones suscriptos solamente ha sido desembolsado por los accionistas el 4 por 100, según testimonio notarial de 22 de Noviembre de 1920:

Considerando que el apartado 4.º del artículo 2.º de la ley de 14 de Mayo de 1908 exige de las Compañías aseguradoras el desembolso del 25 por 100 del capital social y que las disposiciones transitorias quinta y sexta dispensan de hacer el desembolso en el caso de que la reserva estatutaria acumulada, sujeta a los desembolsos efectivos realizados, alcance la cifra igual a dicho 25 por 100; pero que, no siendo este el caso de "La Polar", procede que se efectúen estos desembolsos por quintas partes en cinco años:

Considerando que no habiendo desembolsado los accionistas de "La Polar" más que el 4 por 100 del capital suscripto, está obligada a efectuar el desembolso del resto hasta el 25 en cinco anualidades:

Considerando que no puede aceptarse el criterio sustentado por los Estatutos de la Sociedad, según el cual, ha de tenerse por desembolsado el capital tan sólo por que esté adelantada la obligación de aportarlo en caso de ser exigido, y que la Compañía General de Seguros ha de atenerse en este respecto al criterio legal que establece el único posible con carácter de generalidad, para todas las entidades que realicen el seguro:

Considerando que el resto del expediente de inscripción está completo, pudiendo ser acordada la misma en el

ramo de transportes para que pueda operar en él, si bien las pólizas y demás documentos en que se insertan cifras del capital social distintas de las realmente suscriptas y desembolsadas, no pueden ser mantenidas sin la debida corrección, de conformidad con el artículo 13 de la ley de Seguros,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que se inscriba a la entidad denominada "La Polar", transportes, Bilbao, en el Registro creado por la ley de Seguros de 14 de Mayo de 1908 en su artículo 1.º, autorizándola para operar en el ramo de transportes, yiniendo obligada la referida entidad a exigir de los accionistas el desembolso del 21 por 100 del capital que falta para completar el 25 exigido por la ley para dar derecho a operar, y deberá realizarlo en cinco anualidades por quintas partes.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 20 de Enero de 1921.

ESPADA

Señor Comisario general de Seguros.

REAL ORDEN CIRCULAR

La baja que ofrecen los trigos en los mercados reguladores debe influir directamente en el precio del pan; pero siendo, cuanto con este asunto se relaciona, una cuestión municipal, con arreglo al apartado 3.º de la Real orden de 7 de Septiembre último, que determina que compete a los Ayuntamientos lo que se refiere a la calidad, tipos, venta y precio del pan, con sujeción a las normas establecidas en la Circular de la Comisaría general de Subsistencias de 28 de Agosto pasado, y como también han experimentado descenso otras substancias alimenticias de primera necesidad,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer excite V. S. el celo de los Alcaldes de esa provincia para que, en vista de la baja de los trigos en los mercados reguladores, se llegue con la mayor rapidez a la pronta reducción en el precio del pan, para que la baja del citado cereal sea aprovechada por el consumidor. Asimismo ha dispuesto Su Majestad que por la Junta de Subsistencias de su digna presidencia se estudien los medios de hacer llegar al consumidor los beneficios de la baja obtenida en los puntos de producción de las demás substancias alimenticias consideradas como de primera necesidad.

De Real orden lo comunico a V. S., esperando de su reconocido celo preste a este asunto la atención que merece, por ser de gran importancia para el aba-

ratamiento de la vida. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 7 de Febrero de 1921.

ESPADA

Señor Gobernador civil, Presidente de la Junta provincial de Subsistencias de...

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

SUBSECRETARIA

En el Juzgado de primera instancia de Baltanás se halla vacante, por excedencia de D. Fernando Varela, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El secretario, José Martínez Acacio.

En el Juzgado de primera instancia de Brihuega se halla vacante, por promoción de D. Evaristo Casado, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1921, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El Subsecretario, José Martínez Acacio.

En el Juzgado de primera instancia de Coin se halla vacante, por promoción de D. Cándido García y Caamaño, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El Subsecretario, José Martínez Acacio.

En el Juzgado de primera instancia de Infiesto se halla vacante, por defunción de D. José Antonio Muñiz, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El Subsecretario, José Martínez Acacio.

En el Juzgado de primera instancia de Laredo se halla vacante, por promoción de D. Julio Sáinz, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El Subsecretario, José Martínez Acacio.

En el Juzgado de primera instancia de Manacor se halla vacante, por defunción de D. Antonio Obrador, la Secretaría judicial, de categoría de ascenso, que debe proveerse por traslación, como comprendida en el tercero de los turnos establecidos en el párrafo primero del artículo 12 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El Subsecretario, José Martínez Acacio.

En el Juzgado de primera instancia de Ramales se halla vacante, por promoción de D. José de Molinuevo, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 3 de Abril de 1914.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto de 1.º de Junio de 1911, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 7 de Febrero de 1921.—El Subsecretario, José Martínez Acacio.