

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal.
Teléfono núm. 2.549.



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

GACETA DE MADRID

ULTIMADO Á LAS DOCE DE LA NOCHE DEL DÍA ANTERIOR, SÁBADO

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de Estado:

CANCILLERÍA.—Convento de arbitraje entre España y Grecia, firmado en Atenas el 3/16 Diciembre del año anterior.

Presidencia del Consejo de Ministros:

Reales decretos nombrando Gobernadores civiles de las provincias de Cáceres y Zamora, á D. Santos Arias Miranda y á D. Jaime Aparicio, respectivamente.

Ministerio de la Gobernación:

Real decreto declarando jubilado á D. Angel Rodríguez Rubí y Pacheco, Jefe de Administración civil de tercera clase, Oficial de la de segundos de este Ministerio.

Otro nombrando Jefe de Administración civil de tercera clase, Oficial de la de segundos del Ministerio de la Gobernación, á D. José Ignacio Ayuso y Reyes.

Otro nombrando, por traslación y á su instancia, Oficial de la clase de terceros del Ministerio de la Gobernación, á D. Manuel Luengo Prieto, Secretario del Gobierno civil de la provincia de Canarias.

Otro ídem Jefe de Administración civil de cuarta clase, Secretario del Gobierno de la provincia de Canarias, á D. Francisco Portela de la Cueva.

Ministerio de Fomento:

Real decreto convocando un concurso entre españoles ó entidades españolas constituidos como navieros ó armadores nacionales, para la contratación de los servicios de comunicaciones marítimas y regulares, comprendidas en el artículo 17 y el cuadro C, tercer grupo «África», de la Ley de 14 de Junio del año último.

Ministerio de Gracia y Justicia:

Reales órdenes nombrando para los Registros de la Propiedad que se expresan, á los señores que se indican.

Ministerio de la Guerra:

Real orden disponiendo queden anulados, por haber sufrido extravío, los documentos que se expresan en la relación que se acompaña, pertenecientes á los individuos que se indican.

Otra disponiendo se devuelvan á los interesados las 1.500 pesetas que depositaron para redimirse del servicio militar activo.

Ministerio de Hacienda:

Real orden disponiendo que los Jefes de los Centros y los Delegados de Hacienda reclamen de los de Sección y Dependencia, informe acerca de los funcionarios que tengan á sus inmediatas órdenes, en relación con las gestiones que realicen cerca de las oficinas públicas, ya como apoderados, representantes ó meros recomendantes de asuntos que en alguna manera se relacionen con la gestión en las oficinas de Hacienda pública.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:

Real orden nombrando, en virtud de concurso de ascenso, Profesora numeraria de la Sección de Letras de la Escuela Normal Superior de Maestras de Cáceres, á D.^a Teodora Queimadelos y Vieitez.

Otra ídem id. id. Profesora numeraria de la Escuela Normal Superior de Maestras de Burgos, á D.^a Micaela Clavijo y Torralba.

Administración Central:

ESTADO.—Asuntos contenciosos.—Anunciando el fallecimiento en el extranjero de los súbditos españoles que se citan.

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso á los Navegantes.—Grupos 71, 72, 73, 74, 75 y 76.

GOBERNACIÓN.—Subsecretaría.—Relación (rectificada) de los Oficiales de primera clase de Administración civil dependientes de este Ministerio que han solicitado verificar los ejercicios para obtener el título de aptitud para el ascenso á Jefe de Negociado.

Suscripción á favor de los damnificados por las inundaciones en Castilla, León y Galicia.—Duodécima lista de donativos.

FOMENTO.—Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.—Rectificación á la Tabla de servicios anejas al pliego de condiciones para la contratación de los servicios de Comunicaciones marítimas rápidas y regulares, segundo grupo, Baleares.

ANEXO 1.º.—BOLSA.—INSTITUTO METEOROLÓGICO.—OBSERVATORIO DE MADRID.—OPOSICIONES.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ANUNCIOS OFICIALES.

ANEXO 2.º.—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

GUERRA.—Relación de devolución de cantidades ingresadas para redimirse del servicio militar activo.

Relación de documentos extraviados que se anulan.

GOBERNACIÓN.—Subsecretaría.—Personal.—Movimiento del personal administrativo, verificado durante el mes de Marzo último.

FOMENTO.—Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.—Comunicaciones Marítimas Regulares.—Cuadro C.—Segundo grupo.—Baleares.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY D. Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA D.^a Victoria Eugenia, y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes D. Jaime y D.^a Beatriz, continúan sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutaban las demás personas de la Augusta Real Familia.

MINISTERIO DE ESTADO

CANCILLERÍA

Convenio de arbitraje entre España y Grecia, firmado en Atenas el 3/16 Diciembre de 1909.

S. M. el Rey de España y

S. M. el Rey de los Helenos,

deseosos de arreglar, en cuanto sea posible, por la vía del arbitraje, las diferencias que pudieran surgir entre Sus respectivos países, han decidido concluir un Convenio á dicho efecto, y han nombrado como Plenipotenciarios suyos:

S. M. el Rey de España: Al Excelentísi-

mo Sr. D. Pedro de Prat, Marqués de Prat de Nantouillet, Su Gentilhombre de Cámara, con ejercicio, y Su Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario cerca de S. M. el Rey de los Helenos, y

S. M. el Rey de los Helenos: Al Sr. Kyriakoulis Mauromichalis, Su Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Negocios Extranjeros,

Los cuales, después de comunicarse sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido los artículos siguientes:

ARTÍCULO 1.º

Las altas Partes contratantes se comprometen á someter al Tribunal perma-

mente de Arbitraje, establecido en El Haya por el Convenio de 25 de Julio de 1899, las diferencias que pudieran surgir entre ellas, en los casos enumerados en el artículo 3.º, por cuanto no toquen al honor ni á los intereses vitales, ni á la independencia ó á la soberanía de los países contratantes, y siempre que una solución amistosa no haya podido lograrse mediante negociaciones diplomáticas directas ó por cualquier otra vía de conciliación.

ARTÍCULO 2.º

Corresponde á cada una de las altas Partes contratantes el apreciar si la diferencia que se haya producido plantea cuestiones relativas á sus intereses vitales, su honor, su independencia ó su soberanía, y es, por consiguiente, de naturaleza tal que deba ser comprendida entre las diferencias que, conforme al artículo anterior, están exceptuadas del arbitraje obligatorio.

ARTÍCULO 3.º

El arbitraje será obligatorio entre las altas Partes contratantes, bajo las reservas señaladas en el artículo 1.º

1.º En caso de discusiones acerca de la aplicación ó de la interpretación de todos los convenios concluidos ó que se concluyan entre Ellas, excepto aquéllos á los cuales hayan participado ó se hayan adherido terceras Potencias.

2.º En caso de discusiones relativas á reclamaciones pecuniarias que se basen en perjuicios, cuando el principio de indemnización esté reconocido por las Partes.

ARTÍCULO 4.º

Cuando haya lugar á un arbitraje entre Ellas, las altas Partes contratantes, á falta de cláusulas compromisorias contrarias, se conformarán, en todo lo que atañe á la designación de árbitros y al procedimiento arbitral, á las disposiciones establecidas por el Convenio de El Haya de 25 de Julio de 1899, por el arreglo pacífico de los conflictos internacionales, salvo en lo que mencionan los puntos que á continuación se señalan.

ARTÍCULO 5.º

Ninguno de los árbitros podrá ser súbdito de los Estados signatarios del presente Convenio, ni estar domiciliado en sus territorios, ni interesado en las cuestiones asunto del arbitraje.

ARTÍCULO 6.º

El compromiso previsto por el artículo 31 del Convenio de 25 de Julio de 1899, fijará un plazo, durante el cual deberá verificarse el cambio, entre las Partes, de las Memorias y documentos relativos al litigio. Este cambio deberá terminarse, en todo caso, antes de la apertura de las sesiones del Tribunal arbitral.

ARTÍCULO 7.º

La sentencia arbitral contendrá la indicación de los plazos en que haya de ser ejecutada, si ha lugar á ello.

El presente Convenio se concluye por un período de cinco años.

Entrará en vigor un mes después del cange de ratificaciones.

En el caso de que ninguna de las Altas Partes contratantes hubiere notificado, seis meses antes del término de dicho período, su propósito de que cesen de surtir los efectos del presente Convenio, éste continuará siendo obligatorio hasta la expiración de un año, contado á partir del día en que una de la Altas Partes le denunciare.

ARTÍCULO 9.º

El presente Convenio será ratificado en el más breve plazo posible, y las ratificaciones se canjearán en Atenas.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado el presente Convenio y le han sellado con el sello de sus Armas.

(L. S.) firmado: K. P. Mauromichalis.

(L. S.) firmado: El Marqués de Prat de Nantouillet.

Este Convenio ha sido debidamente ratificado, y las ratificaciones canjeadas en Atenas el 24 de Marzo del corriente año.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REALES DECRETOS

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Cáceres á D. Santos Arias Miranda, que desempeña igual cargo en la de Zamora.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Presidente del Consejo de Ministros,
José Canalejas.

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Zamora á D. Jaime Aparicio, que desempeña igual cargo en la de Cáceres.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Presidente del Consejo de Ministros,
José Canalejas.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REALES DECRETOS

Con arreglo á lo dispuesto en el artículo 7.º de la Ley de 14 de Abril de 1908,

Vengo en declarar jubilado, con el haber que por clasificación le corresponda, á D. Angel Rodríguez Rubí y Pacheco, Jefe de Administración civil de tercera clase, Oficial de la de segundos del Ministerio de la Gobernación; concediéndole al propio tiempo honores de Jefe

superior de Administración, libre de gastos, de conformidad con lo dispuesto en la base letra D, de la ley de Presupuestos de 29 de Julio de 1867, como recompensa á sus méritos y servicios.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

En el turno tercero de los establecidos por el artículo 2.º de la Ley de 14 de Abril de 1908,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de tercera clase, Oficial de la de segundos del Ministerio de la Gobernación á D. José Ignacio Ayuso y Reyes, que figura en el escalafón de activos de la clase inmediata inferior del mismo Departamento.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

Vengo en nombrar, por traslación y á su instancia, Oficial de la clase de terceros del Ministerio de la Gobernación, á D. Manuel Luengo Prieto, Secretario del Gobierno de la provincia de Canarias, con la categoría de Jefe de Administración civil de cuarta clase.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

En el turno primero de los establecidos por el artículo 2.º de la Ley de 14 de Abril de 1908,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de cuarta clase, Secretario del Gobierno de la provincia de Canarias, á D. Francisco Portela de la Cueva, que le corresponde figurar en el escalafón de activos del Ministerio de la Gobernación con el número 1 de los de la clase inmediata inferior.

Dado en Palacio á nueve de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,
Fernando Morino.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la ley de 14 de Junio de 1909, procede que los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, se establezcan por medio de contratación, en las condiciones que se establecen en los cuadros respectivos anexos á dicho artículo.

En el tercer grupo del cuadro C se comprenden las diversas comunicaciones marítimas regulares correspondientes al servicio de Africa, y con el fin de dar cumplimiento á la base primera del citado artículo, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 8 de Abril de 1910.

SEÑOR:

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

REAL DECRETO

Á propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

1.º Para la contratación de servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, comprendidas en el artículo 17 y el cuadro C, tercer grupo, Africa, de la ley de 14 de Junio de 1909, y á tenor de cuanto ésta prescribe, se convoca un concurso público entre españoles ó entidades españolas constituidas como navieros ó armadores nacionales, según el párrafo 6.º del artículo 33 de la citada ley.

2.º Las proposiciones se presentarán en pliego cerrado, al Director general de Agricultura, Industria y Comercio, en el Ministerio de Fomento, el día 10 de Mayo próximo, de once á once y media de la mañana y simultáneamente el resguardo definitivo de haber constituido una fianza provisional de 125.000 pesetas en metálico ó en valores públicos, al tipo que previenen las disposiciones vigentes sobre fianzas para la contratación de servicios del Estado.

3.º En las proposiciones, que se redactarán sin sujeción á modelo, se consignará el precio enunciado en pesetas, por el que se compromete el proponente á realizar los servicios de las líneas que comprende la tabla anexa al pliego de condiciones, sin que el importe total pueda en ningún caso exceder del fijado en dicha tabla, y se consignará que el proponente acepta todas las cláusulas del pliego de condiciones que se inserta á continuación de este Real decreto para la contratación de los servicios, en cuanto no resulten mejoradas por su proposición y á reserva de lo que sobre esas mejoras el Gobierno resuelva en el acuerdo de adjudicación; consignando además en las proposiciones el número y circunstancias de los buques como previene el artículo 7.º del pliego de condiciones.

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

5.º A las once y media de la mañana del día 10 de Mayo del corriente año, se procederá por el Director General de Agricultura, Industria y Comercio á la admisión, apertura y lectura de las proposiciones, recepción de los documentos que las acompañen y expedición de los oportunos recibos, de todo lo cual se levantará acta notarial correspondiente para la resolución que proceda.

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

7.º Para firmar el contrato, el adjudicatario acreditará documentalmente que además de ser español ó entidad española, constituida como «naviero ó armador nacional», según el párrafo 6.º del artículo 33 de la ley de 14 de Junio de 1909, dispone de los buques y demás elementos necesarios para el desempeño de los servicios de su exclusiva propiedad y con las condiciones exigidas en el contrato, ó que dispondrá de ellos en igual forma en la fecha que, con arreglo al contrato, deban los buques ser admitidos para prestar los servicios.

Si el adjudicatario fuese una sociedad, acreditará asimismo el cumplimiento de lo prevenido en la base 10 del artículo 17 de la referida ley, sobre su constitución de capital, de su Consejo de Administración y Gerencia, libros de actas y fondos reservados.

Dado en Palacio á ocho de Abril de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Fermín Calbetón.

Pliego de condiciones para la contratación de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, comprendidos en el artículo 17 y el cuadro C, tercer grupo (Africa), anexo al mismo, de la ley de 14 de Junio de 1909.

CAPÍTULO PRIMERO

OBJETO DEL CONTRATO

Artículo 1.º Es objeto del contrato la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, determinados en la Tabla de Servicios (anexa á este pliego), y, en relación con ellos los de carácter comercial, postal, de transportes del Estado, auxiliares de la Marina Militar y extraordinarios que en este pliego se expresan.

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

Art. 3.º El Gobierno, en consonancia

con lo establecido en el Convenio de la Unión Universal de Correos y Reglamentos para su ejecución, se reserva el derecho de aprovechar todas las comunicaciones marítimas establecidas ó que se establezcan por buques nacionales ó extranjeros para el envío de la correspondencia, que de este modo aventaje en su llegada al punto de destino á la conducción de los buques afectos á este contrato, no pudiendo por ello, ni si por efecto de itinerarios aprobados legalmente, alguno de los buques subvencionados de otras líneas tocarse en los puertos de su itinerario y condujese correspondencia, reclamar indemnización de ninguna clase.

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

CAPÍTULO II

DE LA DURACIÓN DEL CONTRATO

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

Art. 6.º Siendo conveniente que lo antes posible empiecen á funcionar las comunicaciones consignadas en la tabla del tercer grupo del cuadro C, que no tienen servicio en la actualidad, y terminando dos de los servicios actuales en Junio de 1912 y Marzo de 1913, el contratista tendrá la obligación de implantar los servicios en la fecha que se fije en el acuerdo de adjudicación, y de anticipar la realización de cualquiera de los servicios de referencia, si alguno de los contratos vigentes en la actualidad se diera por terminado, en atención á que con arreglo á la Ley no pueden ser prorrogados.

Si el contratista no cumpliera lo dispuesto en el párrafo anterior, quedará á favor del Gobierno la parte de fianza correspondiente de los servicios no implantados, sin que esto le exima de hacerlo dentro de un plazo que no será mayor de seis meses.

Art. 7.º En las proposiciones se detallará el número y clase de buques que han de hacer cada itinerario, así como los de reserva necesarios que han de estar afectos al servicio, expresando el tonelaje y velocidad de unos y otros, y como uno de los fines principales es el abastecimiento de agua, uno de los buques habrá de tener aljibe.

CAPITULO III DE LA SUBVENCIÓN

Art. 8.º La subvención por la que se adjudicarán los servicios, será la comprendida en la Tabla de los mismos, aneja á este pliego, y en la cuantía que corresponda al número de expediciones y recorrido en millas de cada uno, y consecuentemente con ello, el contratista cobrará la cantidad que corresponda arregladamente á las expediciones contratadas y verificadas, no pudiendo en ningún caso cobrar más subvención que la que corresponda á los servicios implantados.

Art. 9.º El pago del importe de la subvención se verificará mensualmente en la capital de provincia que designe el contratista, por dozavas partes, con cargo al presupuesto del Ministerio de Fomento, en el que se consignará anualmente el crédito correspondiente.

Art. 10. Para cobrar la subvención que corresponda por los servicios realizados, presentará el contratista por mediación de los Delegados del Gobierno encargados de la vigilancia y cumplimiento de los servicios, cuenta y justificación de haberlos verificado.

Art. 11. Todas las cantidades que el Estado haya de satisfacer al contratista en concepto de subvención, se pagarán precisamente en metálico y sin más deducción ni descuento que el impuesto á que se refiere el artículo 8.º de la ley de Presupuestos de 30 de Junio de 1892.

CAPÍTULO IV DEL CONTRATISTA

Art. 12. El contratista conservará siempre la condición de naviero ó armador nacional, según el párrafo 6.º del artículo 33 de la ley de 14 de Junio de 1909, así como la exclusiva propiedad de los buques y sus elementos afectos á este contrato, no pudiendo, por tanto, vender ni enajenar ninguno de ellos sin presentar antes el que lo haya de sustituir, el cual deberá ser, por lo menos, de igual tonelaje é iguales ó mayores condiciones de velocidad y confort que el que sustituya.

De igual modo queda el contratista especialmente obligado á conservar los libros de toda obligación y gravamen, á cuyo efecto deberá presentar antes de firmar la escritura de contratación los títulos de propiedad de los expresados buques y certificación del Registro mercantil de no hallarse gravados ni dados en garantía de ninguna clase, excepción de la que pueda alcanzarse caso que el contratista tenga Obligaciones emitidas conforme reglamenta el Código de Comercio, y en tal estado de irresponsabilidad deberá conservarlos para todo el tiempo de duración del contrato, llevando consigo la infracción, la responsabilidad á que hubiere lugar.

Art. 13. Si el contratista fuese una entidad ó sociedad, sus acciones ó participaciones de capital serán nominativas é intransferibles á extranjeros; el Consejo ó Junta de Gobierno de la Sociedad estará formado por españoles; su Director ó Gerente será también español, y sus Estatutos no autorizarán libros de actas reservados, ni la existencia de fondos con ese carácter reservado para el Gobierno ó sus Delegados, en cuanto se refiera á los servicios, cuyos extremos se justificarán en el concurso.

Art. 14. Si el contratista tuviera su domicilio fuera de la Corte, tendrá en ella una persona completamente autorizada

para la resolución de cuantas cuestiones ó dificultades surgieren, así judiciales como extrajudiciales, referentes á su contrato que no quiera ó no pueda intervenir personalmente el contratista.

Art. 15. Los representantes, agentes ó consignatarios de los buques afectos á este contrato serán precisamente españoles ó súbditos españoles, establecidos estos últimos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de ellos ó del personal idóneo para el caso podrá otorgar el contratista la referida consignación á súbditos de otras naciones, dando de ello cuenta al Gobierno.

Art. 16. El contratista no podrá ceder ni traspasar los servicios objeto del presente contrato sin la previa autorización del Gobierno.

CAPITULO V DE LOS ITINERARIOS

Art. 17. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con los de Guerra, Marina, Gobernación y Estado, y el contratista, formará y aprobará los itinerarios, fijando los días y horas de salida de cada puerto, así como igualmente los períodos de tiempo de parada en los puertos intermedios ó de escala, reservándose el derecho de introducir las modificaciones que juzgue necesarias ó convenientes, por sí ó á propuesta del Ministerio de la Guerra, para el mejor servicio, si bien teniendo en cuenta las necesidades de tiempo del contratista para que sus buques puedan llevar á efecto las operaciones de carga y descarga de pasajeros, equipajes y mercancías.

Art. 18. Para comprobar si el promedio de la velocidad anual á que el contratista realiza los servicios se ajusta á lo establecido en la Tabla de Servicios, á los efectos de la sanción penal á que hubiese lugar, la Dirección General de Navegación formará, al final de cada año, un estado para cada buque, de la duración de cada travesía que haya verificado, deduciendo de las distancias recorridas y tiempo invertido cumpliendo la ruta de itinerarios, la velocidad media alcanzada.

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

Art. 19. Los buques afectos á este contrato no quedarán adscriptos exclusivamente á ninguna línea determinada, excepción hecha de los que en la Tabla de Servicios unida á este pliego deban hacer los itinerarios señalados con los seis números primeros A, B, C y D, por tener que atender á las necesidades del Ejército en las plazas de guerra que se mencionan y necesitar condiciones especiales para el servicio que han de prestar, que se considerarán preferentes á los demás servicios públicos y particulares.

Art. 20. La existencia de epidemias, huelgas, motines y similares en los puertos de itinerario no releva en nada la obligación del contratista de llevar á efecto los servicios con toda la regularidad que permitan las circunstancias, poniendo en servicio activo el buque de reserva si fuera preciso para asegurar las comunicaciones. A igual fin podrá variarse el puerto de salida ó el de llegada si la epidemia, huelga ó motín estuviera circunscrito á uno ó más puertos y los hubiera libres de tales calamidades. Los cambios de ruta ó destinos deberá resolverse con el Gobierno ó Delegados del mismo con atribuciones bastantes para ello. Entre los Delegados del Gobierno deberán figu-

rar precisamente representantes del Ministerio de la Guerra.

Art. 21. En caso de guerra el Gobierno decidirá si debe ó no el contratista continuar los servicios, y en caso afirmativo, el citado Gobierno será responsable de las eventualidades que puedan resultar á los buques de dicha guerra, á no ser que el contratista haya dejado de prestar los servicios.

Las indemnizaciones que deberá pagar el Gobierno al contratista por la pérdida de alguno de sus buques como consecuencia de lo expresado, se ajustará al valor que se le asigna al *empezar la guerra por la Comisión que se menciona en el artículo 73*, quedando relevado el contratista de todas las indemnizaciones que pudieran caberle ante el personal de sus buques y familias del mismo, perdidos, inutilizados ó muertos por tales circunstancias de guerra. Las expresadas responsabilidades las asumirá el Gobierno.

Art. 22. Los buques afectos al presente contrato no podrán salir de ninguno de los puntos de itinerario sin antes haber recibido y entregado, en su caso, la correspondencia, y firmado los correspondientes recibos, los cuales serán extendidos y formalizados por duplicado, ó en forma reglamentaria de Correos, anotándose además en los libros registros de cada parte el número de sacas, despachos, paquetes postales y demás objetos que entreguen ó reciban.

Ultimadas dichas formalidades, no podrán los buques demorar su salida á no ser por causa de fuerza mayor, cuya circunstancia deberá justificar debidamente con certificación de la Autoridad de Marina ó visada por ésta, si fuera otra la entidad que la debiera justificar.

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

Art. 23. El Gobierno tendrá la facultad de retardar la salida del buque veinticuatro horas consecutivas, sin abono de indemnización alguna.

Si la retardara por más tiempo, abonará al contratista la cantidad de 30 pesetas por hora, ó sean 720 por día.

Art. 24. Los buques que el contratista tenga afectos á los servicios subvencionados disfrutará de los privilegios y ventajas que por disposiciones generales se otorguen á los de la Marina mercante española y de las especiales que conceden los Reglamentos y Ordenanzas de Marina á los vapores correo, concediéndoles además en todos los puertos donde conduzcan el correo, y materialmente sea posible, atraque fijo de costado en uno de sus muelles para la mayor prontitud y seguridad del embarque y desembarque de la correspondencia, objetos del Estado, pasajeros, equipajes, ganados y mercancías.

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

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

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

Art. 25. Si los relevos periódicos de los destacamentos de las plazas y fuertes dependientes del Gobierno Militar de Melilla no pudieran realizarse en los viajes ordinarios, podrá disponerse uno con el itinerario que se fije por dicho Gobierno Militar, alterándose si fuera preciso la ruta ordinaria, quedando el contratista obligado á efectuarlo sin aumento de subvención ni retribución de ninguna clase.

Art. 26. También cuando tenga lugar la concentración anual de reclutas de nuevo ingreso en el servicio militar y los licenciamientos, podrán alterarse los itinerarios, y si fuera preciso adelantar ó retrasar alguna de las expediciones ordinarias, así como disponer de la mayor capacidad del buque, con arreglo á la disposición anterior.

CAPITULO VI

DE LA CONTABILIDAD

Art. 27. El contratista llevará para cada línea ó servicio, subvencionado por este contrato, una contabilidad especial que el Gobierno podrá examinar en todo momento mediante sus Delegados, para el debido conocimiento de los gastos é ingresos de cada servicio.

Art. 28. Dicha contabilidad se llevará en la forma siguiente:

1.º Se abrirá una cuenta especial para cada uno de los servicios que estará obligado á verificar el contratista en cumplimiento del contrato, cuidando de anotar escrupulosamente los productos é ingresos realizados, y enfrente de éstos los gastos siguientes:

A). Los corrientes de entretenimiento del buque y los del puerto;

B). Una parte proporcional de los gastos generales en la explotación de los servicios contratados;

C). El 6 por 100 del valor, según inventario, del buque que haga el servicio, como prima del seguro;

D). El 5 por 100 del capital del buque y de su mobiliario, como amortización;

E). El 5 por 100 del valor del buque, según inventario (beneficio industrial);

F). El 5 por 100 como fondo de reserva;

G). Los gastos de nóminas, mantenimiento de hombres, carbón, grasas, conservación de máquinas, útiles, etc., etc.

El cálculo de los tantos por ciento mencionados en los apartados A., B., C., D., deberá basarse sobre el valor, ó justificar por los libros el que los buques tuviesen en la época en que fueron dedicados á los servicios de las líneas del contrato.

El cálculo de la parte proporcional de los gastos generales deberá establecerse sobre el valor de cada buque, según balance, en relación al de la flota entera del contratista.

CAPÍTULO VII

DE LOS BUQUES Y SUS DOTACIONES

Art. 29. Para el desempeño del servicio objeto del contrato, el contratista se obliga á mantener á flote, y aptitud necesaria, el número y clase de los buques que se fijen en la proposición á que se refiere el artículo 7.º, del tipo, desplazamiento, marcha en prueba y demás condiciones especificadas en la Tabla de Servicios.

Dichos buques, además de ser propiedad exclusiva del contratista, deberán haber sido abanderados y matriculados

en España, con arreglo á las disposiciones legales que rijan en la materia, y estar comprendidos en la primera categoría de Lloyd Register, Bureau Veritas, ó Sociedad clasificadora española que se constituya con suficientes garantías, á juicio del Gobierno, bajo cuya inspección deberá conservarlos todo el tiempo que esté vigente el contrato.

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

Art. 30. Los reconocimientos y pruebas de los citados buques serán llevados á efecto por el personal que designen las Autoridades de Marina de la provincia marítima ó matrícula á que estén inscritos, el cual librará los correspondientes certificados justificativos de la velocidad obtenida en las pruebas, del estado y fuerza de sus máquinas, calderas y calderetas, máquinas auxiliares, motores y dinamos, piezas de recambio, de seguridad, de salvamento, así como igualmente del número de botes y su estado, de la capacidad de carboneras y cámaras, número de literas, número de chalecos salvavidas, de botiquines, de aparatos contra incendios y de todo lo que constituya necesaria y conveniente habilitación para la seguridad de los importantes servicios á que han de estar dedicados.

Dichas habilitaciones y pertrechos deberán permanecer constantemente en cada buque y en buen estado de servicio, lo cual será comprobado por reconocimientos reglamentarios, á que vienen obligados por las Ordenanzas de Marina y Reglamentos de la Marina mercante nacional, ó por visitas especiales que podrá llevar á efecto la Autoridad de Marina del puerto de inscripción de los citados buques, siempre y que lo juzgue conveniente.

Los gastos de los reconocimientos reglamentarios serán de cuenta del contratista, y gratuitos ó por cuenta del Gobierno los extraordinarios que dimanen de la Autoridad de Marina.

Art. 31. Los buques de nueva construcción deberán reunir las condiciones de seguridad y confort modernos, y sus cascos, máquinas y calderas, deberán estar sólidamente contruidos, conforme con las buenas reglas y sistemas de la moderna construcción naval, dotándoles de las máquinas y aparatos auxiliares más perfeccionados, para la ejecución rápida y segura de las diferentes faenas y servicios á bordo.

Art. 32. Podrán ser adquiridos en España ó en el extranjero los buques necesarios para el establecimiento inmediato de los servicios, pero de todos los precios para la reposición de ellos ó la ampliación de servicios subvencionados, las dos terceras partes serán de nueva construcción, dando preferencia á la española sobre la extranjera.

Art. 33. Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional:

A). Cuando comparados en igualdad

de condiciones el precio de esa construcción nacional y el de la extranjera, y computando en el primero las primas á la construcción, y en el segundo los derechos arancelarios, el nacional excediese al extranjero en más del 10 por 100 de éste;

B). Cuando el plazo de construcción nacional exceda al de la extranjera en cantidad comprendida entre la mitad y las dos terceras partes de éste, según el porte del buque;

C). Siempre y que no reuna el constructor nacional las garantías que sean reglamentarias para dejar á salvo la responsabilidad del concesionario de los servicios subvencionados.

Art. 34. Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara ó perdiera, el contratista vendrá obligado á sustituirlo por otro, cuyo tonelaje, máquinas, velocidad, alojamiento para pasajeros y demás condiciones, no podrán ser inferiores á las del buque que se haya de sustituir, no pudiendo exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido ó excluido; pero si el sustituyente fuera de construcción nacional, este plazo podrá ser prorrogado por seis meses más.

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

Art. 35. Siempre que no resultare perjuicio de tercero ni de los trabajos urgentes de los buques de guerra, los buques del contratista previo permiso de las Autoridades de Marina, serán admitidos para su reparación en los Arsenales, diques, varaderos ó otros establecimientos del Estado, mediante el pago de los gastos que ocasione.

Art. 36. La dotación de los buques será la correspondiente á la cabida y condiciones de los mismos y á su mejor servicio, debiendo ser todos españoles, é inscritos como individuos de la marina mercante nacional.

Art. 37. El contratista se compromete á admitir gratuitamente en sus buques cuando el Gobierno lo determine, los alumnos de los Institutos Náuticos oficiales ó Escuelas especiales de Industrias Marítimas, que según su clase le corresponda á tenor de lo que prescribe el Reglamento para la aplicación de la ley de 14 de Junio de 1909.

También se compromete, sin perjuicio de cumplir las prescripciones de la ley de Accidentes del Trabajo, á contribuir en la proporción que fija el Reglamento antes citado, al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión que el Estado funde, ó fomento para el personal náutico, ó á costear por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, en proporción no inferior á la que por los Reglamentos le corresponda para atender á las instituciones del Estado.

De los buques que hagan los itinerarios primero y segundo A de la Tabla de Servicios, uno por lo menos de cada itinerario dispondrá de albiges en que puedan conducir en cada viaje 1500 hectólitros de agua cuando menos, contando con máquina especial para mover las bombas de llenar y achicar los albiges, cuatro embarcaciones menores convenientemente pertrechadas para su peculiar servicio, y un bote con un marinero á disposición de la Autoridad militar y Co-

misaría de Guerra, encargado de los transportes, para utilizarlo en los asuntos del servicio en que pueda necesitarlos.

CAPÍTULO VIII

DE LOS SERVICIOS COMERCIALES

Art. 38. El contratista podrá efectuar en sus buques toda clase de transportes de pasajeros, ganados y mercancías de fletito comercio, con entera libertad de tarifas, y hacer todas las operaciones comerciales propias de las comunicaciones marítimas regulares, subordinándose a las prescripciones de este pliego, siendo sus productos de la propiedad exclusiva del contratista.

Deberá, no obstante, atemperarse a las disposiciones que se determinan en la ley de la Protección a las industrias y comunicaciones marítimas, de 14 de Junio de 1909, y en los Reglamentos para su aplicación, en cuanto se refieren al fomento del turismo, transportes combinados y demás que tiendan al desarrollo de las comunicaciones en general.

Art. 39. Los buques subvencionados, al ser presentados para su admisión a los servicios, competirán en condiciones de comodidad para el pasaje con sus similares extranjeros.

Art. 40. El contratista iniciará contratos con las Compañías de Ferrocarriles, con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos, con tarifas especiales a fletes corridos que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa de los principales artículos de producción nacional.

Art. 41. El contratista someterá anualmente a la aprobación del Ministerio de Fomento las tarifas máximas que hayan de regir sus transportes de pasajeros y mercancías, las cuales no podrá modificar elevándolas sin la previa autorización del citado Ministerio.

Art. 42. A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos en puntos visibles varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, comprensivos de los derechos y deberes de los pasajeros, y a disposición de éstos habrá un libro de registro para recibir en él las quejas referentes al servicio, con relación al expresado Reglamento.

Art. 43. El contratista transportará gratuitamente de bordo a bordo los productos u objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación o concurso del Gobierno.

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

CAPÍTULO IX

DE LOS SERVICIOS ORDINARIOS DEL ESTADO Y DE LA CORRESPONDENCIA

Art. 44. El contratista se obliga, bajo su responsabilidad directa, a realizar gratuitamente la recepción, conducción en los buques afectos a las líneas subvencionadas y entrega, tanto de la correspondencia pública y de oficio, como de los paquetes postales, entendiéndose comprendido en el concepto de correspondencia a todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan a la circulación por el correo, así como los efectos que se destinen ó hayan destinado al transporte de dicha corresponden-

cia y que se envíen a las Oficinas de Correos.

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

Los buques adscritos a estos servicios usarán, como vapores correos del Estado, la bandera nacional que marca el artículo 2.º, título 1.º del tratado IV de las Ordenanzas de la Armada, y sus dotaciones, esto es, sus Capitanes, Pilotos, Maquinistas y Oficiales, deberán vestir en todos los actos del servicio el uniforme siguiente:

En otoño, invierno y primavera, traje de paño azul oscuro, compuesta de americana abrochada con doble hilera de botones dorados con las insignias de Correos. La gorra será de igual paño con visera de charol y galones de oro, distintivo según ancho y número de categoría; en el centro llevarán el escudo de Correos bordado en oro con el ancla, y debajo de ésta la palma cruzada con una rama de encina, y en el centro la carta que se adopta para Correos; el uniforme de verano no variará del de las otras estaciones más que en la clase de tela que será de drill ó blanca.

Art. 45. El contratista se obliga a transportar, sin más abono que el de la subvención de la línea, caudales, valores ó pastas para la acuñación de moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado.

Art. 46. La correspondencia y efectos será recibida y entregada por los Capitanes de los buques ó por los Oficiales ó Delegados del mismo, pero siempre bajo la responsabilidad del primero, el cual acusará formal recibo en la forma que tenga establecida la Dirección General de Correos, y de igual modo procederá el Administrador de Correos ó su delegado en el punto de destino, cuando el Capitán, Oficial ó Delegado le haga entrega de la correspondencia.

De la correspondencia certificada, así como de los pliegos de valores declarados y objetos asegurados, se harán cargo los Capitanes previa confrontación de los que se reciban, y se introducirán en una saca, que será precintada por medio de lacre, en cuyo intacto estado deberá entregarla al Administrador del punto de llegada, para quedar exentos de la responsabilidad que pueda caberles por la falta de alguno ó de parte de los despachos de referencia.

Los Capitanes serán responsables, previa la formación de expediente, de las indemnizaciones que deba abonar el Estado por extravío, sustracciones ó averías (salvo las ocasionadas por fuerza mayor), tenidas lugar durante el curso del viaje; ésto, aparte de las responsabilidades personales que puedan caberles, según los casos y circunstancias de la cosa. Lo expresado quedará sin efecto si se establecieran oficinas ambulantes en los buques con personal de Correos.

Art. 47. Queda completamente prohibido el transporte en los buques subvencionados de otra clase de correspondencia que no sea la procedente ó autorizada de las Administraciones de Correos.

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

Art. 48. Para el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques del contratista el viaje empezado no pu-

diera concluirse, los Capitanes ó Agentes de aquél cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia a los puertos de destino por los medios más expeditos que estén a su alcance.

Art. 49. Si por causa de fuerza mayor debidamente justificada coincidiera la salida de dos ó más buques del contratista en igual hora y día para el mismo destino, podrá el contratista diferir la salida de uno de ellos para el día siguiente en beneficio del servicio, y si también hubiera salida para el mismo punto, suprimir la expedición duplicada sin responsabilidad ni descuento en la subvención; no obstante, por la Administración de Correos se llevará cuenta de tales casos, si se presentaran, y en justa reciprocidad, si el Estado necesitara algún servicio extraordinario en igual línea, el contratista estará obligado a efectuarlo sin aumento de subvención ni retribución de ninguna clase, excepción hecha de los gastos extraordinarios, si los hubiera por la índole del servicio.

Art. 50. Si el Gobierno estimare conveniente establecer oficinas ambulantes en los buques subvencionados, tendrá el contratista y Capitán la obligación de admitir como de dotación del buque, y por tanto gratuitamente, a uno ó dos empleados de Correos con sus equipajes, que el Gobierno designe para los servicios postales, sin perjuicio de los deberes que conforme a lo estipulado corresponden al contratista, si bien quedando dichos funcionarios encargados y responsables de la conducción de las cartas certificadas y los valores declarados; dichos funcionarios irán: el Jefe, en primera cámara, y los Oficiales en segunda, poniendo además a su disposición un departamento seguro dispuesto para cerrarse con llave, debidamente habilitado con caja para caudales y escritorio, para el mejor desempeño del servicio y seguridad de la correspondencia. Tendrán igualmente a su disposición un bote convenientemente tripulado y habilitado como los llamados salvavidas, para las necesidades del servicio.

Los Jefes y Oficiales encargados de las estafetas ambulantes que se instalen en los buques subvencionados, serán admitidos en las mesas para comida que por categoría les corresponda en iguales horas, juntamente con los Oficiales de a bordo, abonando al Mayordomo igual precio que el que tenga estipulado con el Armador para los Oficiales del buque. De iguales beneficios disfrutarán los Inspectores y demás empleados de Correos y Telégrafos que por razones de servicio tengan que realizar algún viaje en los buques afectos a la contrata.

Art. 51. El Gobierno, avisando al contratista con diez días de anticipación, podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas a bordo de los buques para pasajeros, y hasta de la tercera parte, avisando con antelación de quince días, con el fin de transportar en el curso de los viajes de las líneas comprendidas en la Tabla de Servicios, a los individuos activos y licenciados del Ejército y Armada; a los funcionarios de las demás carreras del Estado; a los comisionados que designe el Ministerio de Fomento para su representación ó participación en los Museos Comerciales ó Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con la aprobación ó concurso del Gobierno; a los licenciados de Establecimientos penales y a los individuos que a ellos sean conducidos; a las Hermanas de la Caridad y a los Misioneros que se

dirijan de uno á otro territorio español; á los deportados; á los naufragos; á los pobres que se hallen bajo el amparo de la Autoridad, y, finalmente, á las mujeres, viudas, huérfanos y madres viudas de los Jefes y Oficiales del Ejército y Armada, de los funcionarios públicos que quedan expresados y de los individuos de la Guardia Civil que se hallen en el mismo caso.

Se exceptúan los buques que hagan los seis números primeros itinerarios señalados en la Tabla de Servicios, en los que para servicio exclusivo del Ministerio de la Guerra se reservará la parte destinada á pasaje y carga militar que se detalla en el capítulo siguiente, así como los precios á que habrán de satisfacerse al contratista.

Art. 52. Los precios de transportes para todos los pasajes de las personas comprendidas en el artículo anterior, se rebajarán en las expediciones regulares de los buques en un 60 por 100 de las tarifas generales del contratista, establecidas para el público.

Para las expediciones especiales ó extraordinarias registrarán precios también especiales, concertados entre el Gobierno y el contratista en cada caso.

Art. 53. El Gobierno se obliga á transportar á todas las personas de las clases mencionadas en los artículos anteriores, por los buques del contratista, siempre y que con arreglo á las disposiciones vigentes en la materia, haya de abonarlos ó anticiparles pasaje por cuenta del Estado, pues de verificarlo ellos por cuenta propia, quedarán libres de dirigirse á sus destinos por la vía que más les convenga.

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

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

Art. 54. El contratista se obliga á admitir á bordo de sus buques, recibiendo orden con quince días de anticipación, hasta la décima parte del tonelaje disponible en cada buque, deducido lo reservado para el Ministerio de la Guerra en los seis primeros itinerarios de la Tabla de Servicios para carga de efectos y toda clase de material ó servicio del Estado, efectuándose el envase y conducción de explosivos en forma conveniente».

Rebajará un 50 por 100 en los fletes de estos efectos del precio marcado en las tarifas adoptadas para el público.

Art. 55. El Gobierno se obliga á transportar en los buques del contratista todo el material del Estado que se expida á los puertos servidos por las líneas comprendidas en la Tabla de Servicios, salvo las limitaciones establecidas para el pasaje por el artículo anterior.

CAPÍTULO X

DE LOS SERVICIOS PROPIOS DEL MINISTERIO DE LA GUERRA

Art. 56. En cada uno de los buques que hagan las líneas señaladas con los números 1.º, 2.º, 3.º y 4.º de la Tabla de Servicios, se reservarán para el pasaje del personal dependiente del Ministerio de la Guerra 40 literas de 1.ª clase, 20 de 2.ª, espacio para poder colocar 150 caballos ó mulos espardeck ó sollado donde el pasaje de 3.ª clase pueda colo-

carse al abrigo de las inclemencias del tiempo, con la amplitud suficiente para que puedan instalarse 200 hombres, disponiendo de 2,25 metros cúbicos por individuo, con la ventilación é higiene necesarias.

De la cabida total disponible para carga se reservará también el espacio suficiente para colocar 200 toneladas ó metros cúbicos de víveres, caldos, efectos y material de todas clases para atenciones del ejército, teniendo además pañoles bien acondicionados para colocar la pólvora y materias explosivas que hayan de transportarse.

Art. 57. En los buques que hagan los itinerarios quinto y sexto, entre Ceuta y Algeciras, se reservarán para Guerra 18 literas de 1.ª clase, 18 de 2.ª, espacio para poder colocar 30 caballos y para el pasaje de 3.ª, en iguales condiciones que se determinan en el artículo anterior, para poder instalar 100 hombres, así como para transportar 100 toneladas de carga, teniendo pañoles bien acondicionados.

Art. 58. Los Generales, Jefes, Oficiales, sus familias y los individuos de tropa viajarán aisladamente ó en corporación, así como el ganado, caudales, víveres, armas y toda clase de efectos y material perteneciente al Ejército, será transportado entre la Península y los puertos de las líneas citadas, y entre estos mismos, en la parte reservada de cada buque, con arreglo á lo determinado en las condiciones anteriores.

Art. 59. Los Generales, Jefes y Oficiales, así como sus familias, serán colocados en las literas de 1.ª y 2.ª clase, guardándose el conveniente orden de preferencia, según graduación. Los individuos de tropa se instalarán sobre cubierta y en sollado, según se acuerde por el Capitán del buque y el Comisario de Guerra de transportes del puerto de embarque, manifestándolo al Jefe de la fuerza embarcada, para que no impidan las maniobras, y siempre con arreglo al porte del buque y á la parte reservada para el personal militar.

Art. 60. El Capitán del buque no recibirá á bordo más pasaje militar, ni más efectos correspondientes á los mismos, que los que resulten de las órdenes ó papeletas de embarque que expedirán los Comisarios de Guerra de transportes de cada puerto, en las que se consignarán empleo y nombre de la persona, clase que le corresponde y número de bultos, con el peso en kilogramos, que constituyen su equipaje.

Art. 61. El material de todas clases, ganado y equipaje que constituyan la carga los admitirá y entregará el Capitán del buque al costado del mismo que haya de conducirlos ó alijarlos, sin que para dejar de hacerlo en buenas condiciones sirva de pretexto el menor número de tripulantes del barco. Dicho Capitán recibirá los víveres, caldos y efectos de todas clases que se transporten, bien acondicionados y empacados, no pudiendo rechazar ninguna parte de ellos mientras no excedan de la capacidad del buque, reservada para servicios de Guerra, cuidando de su buena colocación á bordo y procurando queden bien estibados.

Art. 62. El transporte de caudales, víveres, caldos, ganados, efectos y material de todas clases pertenecientes á los servicios militares, Cuerpos ó dependencias del Ejército se verificará en virtud de órdenes ó guías que expedirán los Comisarios de Guerra del servicio en los puertos de embarco, expresivas del número y clases de bultos, con su peso en kilo-

gramos. Dichos documentos se extenderán en duplicado ejemplar, uno de los cuales devolverá el Capitán del buque, con el recibo, al citado funcionario, y conservando el otro, lo presentará al Comisario de Guerra de transporte del puerto de destino al hacer la entrega de lo remesado, para que por este Comisario de Guerra se estampe su conformidad ó protesta consiguiente á las faltas ó averías que note, para proceder como haya lugar.

Art. 63. Las pérdidas de efectos y equipajes de los pasajeros militares serán satisfechas por el contratista con arreglo á la tarifa establecida con anticipación; y las de efectos y material pertenecientes á los servicios, cuerpos y dependencias militares, por el valor que tengan señalado en los inventarios ó cuentas respectivas, siempre que procedan de descuido del Capitán ó de los empleados de la Empresa; y sólo en el caso de naufragio, incendio, fuerza mayor ó averías debidamente justificadas, quedarán exentos de responsabilidad el contratista y el Capitán del buque.

Art. 64. Los Capitanes de los buques ó un representante suyo, se presentarán á los Gobernadores militares de Ceuta y Melilla y á los Comisarios de Guerra de transportes de los puertos para recibir verbalmente las órdenes é instrucciones que procedan, y entregarán á dichas Autoridades superiores militares las listas de pasajeros de todas clases que con destino á aquellas plazas haya formado la Administración de la Empresa.

Art. 65. Cuando en los precios fijados para pasaje no esté incluida la alimentación, los Capitanes de los buques facilitarán hornillos y combustible para cocción de ranchos á la tropa embarcada si fuera preciso, siempre que el estado del mar lo permita, así como el agua potable para beber y preparar las comidas.

Art. 66. Los gastos que se originen por toda clase de impuestos del Tesoro, incluso los de embarque y desembarco del personal, serán de cuenta del contratista, así como los de carga y descarga del ganado y material, que recibirá y entregará siempre al costado de los buques.

Art. 67. Los Comisarios de Guerra de transportes de los puertos inspeccionarán los servicios de los buques en lo referente al pasaje y carga militar, forma en que se verifican, aplicación de las tarifas, incidentes y reclamaciones que se originen, así como en todo lo referente al cumplimiento del contrato, á cuyo efecto el personal de á bordo les auxiliará en cuanto considere necesario para el mejor cumplimiento de su cometido.

Art. 68. En los viajes en que no fuese necesario ocupar el total del pasaje y carga reservado para Guerra, podrá utilizar el contratista la parte sobrante, previa orden escrita del Comisario de Guerra de transportes, que le comunicará veinticuatro horas antes de la fijada para salir el buque.

Art. 69. Entre los buques que el contratista deberá tener como reserva, dos de ellos han de reunir precisamente las condiciones de los que prestan servicio en los itinerarios primero y segundo, dispuestos en todo tiempo para sustituirlos.

Art. 70. Cuando por circunstancias extraordinarias y principalmente por operaciones de guerra en Marruecos, no bastaran para atender al Ejército en operaciones los buques que hagan los servicios ordinarios, podrá disponer el Ministerio de la Guerra de uno de los de reserva, celebrándose contrato de fletamento en

pecial, limitándose el coste al que importarian los pasajes y carga en condiciones normales, según su porte, valorados según las tarifas fijadas para el público.

Si por no ser suficiente precisara fletar más barcos por la Administración Militar en igualdad de condiciones, será preferido el contratista á los demás navieros ó armadores.

CAPITULO XI

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

Art. 71. Los buques del contratista quedan obligados á prestar al Estado los servicios extraordinarios, auxiliares de la Marina Militar que éste requiera y sean adecuados á la clasificación que el Ministerio de Marina haya hecho de dichos buques, ajustándose á las prescripciones de los artículos anteriores.

Art. 72. En casos de guerras marítimas ú hostilidades en alguno de los mares ó puertos visitados por los buques del contratista en las líneas comprendidas en la Tabla de Servicios, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudiera resultar de dicha guerra, á no ser que haya dejado á aquél en libertad de suspender el servicio ó de no tocar en los puertos donde hubiere hostilidades.

Art. 73. En el caso de suspenderse el servicio, el tiempo transcurrido desde la suspensión hasta su nuevo establecimiento, se comprenderá ó no en la duración del contrato á elección del contratista.

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

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

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

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

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

Art. 74. Si el Gobierno no usare la facultad que le corresponde, según el artículo que antecede, abonará asimismo al contratista, desde el día en que cesare el servicio hasta la terminación de la guerra, un 5 por 100 del capital que representan los buques y pertrechos, según avalúo de la Comisión.

Art. 75. Tanto en los casos de guerra como en cualquiera otros, el Gobierno podrá fletar uno ó varios buques del contratista para el servicio del Estado, mediante un contrato de fletamento adaptado á las circunstancias del caso, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 70.

Art. 76. Cuando el Gobierno en virtud del artículo anterior, dispusiera de más de un buque, el contratista no estará obligado á hacer el número de viajes estipulados en el contrato; un arreglo

especial hecho de común acuerdo, fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y épocas de los viajes.

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

Art. 77. Al terminar la guerra, el Gobierno podrá relevar al contratista del cumplimiento del contrato si los acontecimientos de aquélla le hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

CAPITULO XII

DEL CUMPLIMIENTO É INSPECCIÓN DEL CONTRATO

Art. 78. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la interpretación, cumplimiento, rescisión y efectos del contrato se resolverán por el Ministro de Fomento, con arreglo á la legislación por que se rigen los contratos del Estado, y al hacerse contenciosas se tramitarán ante el Tribunal competente.

Art. 79. La inspección del Gobierno sobre los servicios se ejecutará por el Ministerio de Fomento, mediante la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, de Obras Públicas, de Agricultura, Industria y Comercio, de Correos y Telégrafos y del Ministerio de la Guerra, mediante las autoridades militares de los puertos respectivos.

Art. 80. A la Dirección General de Obras Públicas corresponderá iniciar los conciertos con las Compañías de Ferrocarriles á que se refiere el artículo 40 y cuantos afecten á su competencia; á la de Navegación y Pesca Marítima corresponderá cuanto afecte á la recepción, reconocimientos y pruebas de los buques, al mantenimiento de éstos en las debidas condiciones, al cumplimiento de los itinerarios y al de los servicios todos en su parte naval y náutica y auxiliar de la Marina Militar, así como en los casos extraordinarios y de guerra, y en los ordinarios de la policía del buque y del trato á los pasajeros.

Art. 81. A la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio corresponderá la inspección de todos los servicios comerciales y ordinarios del Estado, á excepción de los de Correos que serán inspeccionados por la Dirección General del Ramo, y los de Guerra que lo serán por los Comisarios de Guerra de transportes de los puertos en representación de las autoridades militares, así como cuanto afecta á la contabilidad de esos servicios y de los buques que los presten, á las tarifas de carga y pasaje, á los incidentes, reclamaciones y sanciones diversas á que den lugar, y al cumplimiento del contrato sobre dichos extremos.

Art. 82. El Director General de Navegación y Pesca Marítima será el Inspector general de los servicios en la parte marítima de los mismos, que es de su competencia, y á su vez, el Director General de Agricultura, Industria y Comercio, será el Inspector General de los servicios en la parte restante, comercial y administrativa y de servicios ordinarios del Estado, y el Director General de Correos el Inspector de los de este ramo, que le son peculiares.

Art. 83. Para el reconocimiento y las pruebas de los buques que requiera la recepción de éstos, el Director General

de Navegación nombrará una Comisión que presida por él ó por la persona en quien delegue, y formada por un Jefe ú Oficial de la Armada, un Ingeniero Naval y un Maquinista de la Armada, verificará en la medida que fuese necesaria, esos reconocimientos y pruebas en el puerto de matrícula de los buques ó en el que se convenga de antemano.

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

Art. 84. Ante esa Comisión presentará el contratista, en unión del buque los documentos que acrediten la época en que fué construido y empezó á prestar servicios, así como los referentes á sus máquinas y calderas y demás aparatos vitales del buque, acompañados de los comprobantes necesarios sobre su construcción y estado de vida, el certificado de su clasificación, el de señalamiento de la línea de máxima carga y las del último reconocimiento del casco, máquinas y demás aparatos auxiliares.

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

Art. 85. La Comisión procederá al examen y reconocimiento:

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

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

De la cabida de los albiges.

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

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

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

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

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

Art. 86. Concluido el reconocimiento, formará la Comisión un estado en que se presente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al Director General de Navegación, quien tendrá la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que juzgue conveniente, remitiéndolo al Ministerio de Fomento para su resolución

con las observaciones y propuestas que crea oportunas.

Art. 87. Reconocidos los buques en la forma expresada, se procederá á las pruebas de velocidad, poniendo los buques en las circunstancias normales en que suelen verificar los servicios, recabando para ello los datos que juzguen necesarios.

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

Art. 88. La Comisión formará un estado ó dictamen general de las pruebas, detallando las condiciones de funcionamiento de las máquinas, el carbón consumido, la velocidad obtenida y demás observaciones que crea convenientes, enviando dicho documento, por mediación del Director general de Navegación, al Ministerio de Fomento, á los mismos efectos prevenidos en el artículo 86.

Art. 89. El Ministro de Fomento, en vista del resultado de los reconocimientos y pruebas practicadas por la Comisión, decidirá lo que estime conveniente acerca de la admisión definitiva del buque ó buques para el servicio de que se trata, previo informe, cuando lo crea necesario, del Ministerio de Marina.

Podrá, sin embargo, autorizar la admisión provisional ó definitiva de los buques con antelación á dichos reconocimientos y pruebas en los casos en que la mejor implantación y marcha de los servicios y su combinación con los actuales lo aconsejen, ó cuando se trate de continuidad de servicios y de buques del mismo contratista, adjudicatario de los de este contrato, siempre y que presente oportunamente certificados y justificantes que acrediten cumplidamente que el buque ó buques reúnen las condiciones necesarias, según este pliego de condiciones para el servicio que va á desempeñar; todo ello sin perjuicio de los reconocimientos y pruebas que se estimen inexcusables para la admisión definitiva, y que habrán de verificarse oportunamente, sin alterar los itinerarios, en comprobación de los documentos presentados. Y podrá, además, autorizar para la admisión provisional de buques durante un año, tolerancias por defectos en la velocidad que no exceda de media milla.

Art. 90. Los reconocimientos periódicos de los buques se verificarán en puertos, en la forma prevenida por el Ministerio de Marina para los demás buques de la Marina Mercante nacional y sin perjuicio ni detrimento del buen cumplimiento del itinerario, á cuyo fin el contratista propondrá oportunamente el puerto en que pueda verificarse el reconocimiento, si es que no puede hacerse en el de inscripción ó matrícula de los buques, y el Director general de Navegación dispondrá que una Comisión constituida en debida forma verifique dicho reconocimiento.

Art. 91. Además de los reconocimientos periódicos citados en el artículo anterior, el Gobierno podrá disponer, cuando las circunstancias lo hagan necesario, que un Jefe de la Armada realice visitas de inspección sobre los servicios generales de las líneas y al particular de los buques en puerto ó navegando.

Para dichas inspecciones, que serán objeto en cada caso de instrucciones especiales, el contratista se obliga á facilitar al Inspector pasaje de primera clase, camarote independiente, bote tripulado y otros medios inexcusables para el ejercicio de la inspección.

Art. 92. Los Capitanes de los buques tendrán la obligación de presentar los cuadernos de Bitácora y de vapor y máquinas siempre y que lo pidan los Directores locales de navegación en los puertos de partida, á fin de que el Gobierno pueda informarse siempre, y que lo crea conveniente, de la regularidad, exactitud y diligencia con que se verifica el servicio, y exija las responsabilidades á que hubiere lugar por las faltas en el cumplimiento del contrato.

Los referidos cuadernos deberán llevarse en la misma forma que en los buques de guerra.

Art. 93. El Ministro de Fomento, ó el Director general de Agricultura, Industria y Comercio, dispondrá que por el Jefe del Negociado de Industria, ó por los Inspectores de la Sección de Industrias Marítimas, se hagan las inspecciones de contabilidad de las líneas y buques de que tratan los artículos 27 y 28 y demás correspondientes, presentando los estados y Memorias que formulen como consecuencia de dichas inspecciones.

CAPITULO XIII

DE LAS FIANZAS

Art. 94. Los buques destinados á estos servicios quedarán esencialmente obligados y afectos al cumplimiento del contrato, sin que en ningún caso, ni por ningún concepto, pueda el contratista hacerlos responsables preferentemente de ninguna otra obligación ni en crédito que las exceptuadas en el segundo párrafo del artículo 12 de este pliego.

Al efecto, el contratista, al presentar los buques que se fijan en la proposición con arreglo al artículo 7.º, justificará en la forma prevenida en el artículo 12, párrafo 2.º, que no se hallan previamente hipotecados ni gravados, ni dados en garantía de cualquiera forma en el Reino ó en el extranjero en daño del servicio, obligándose á mantenerlos así por todo el tiempo de duración del contrato. Al mismo fin, y en igual forma, se admitirá en cualquier tiempo á quien quiera que la presente la justificación del gravamen de dichos buques, anterior ó posterior á la época de su presentación, mediante la cual se exigirán las responsabilidades correspondientes que procedan.

Art. 95. El contratista garantizará el cumplimiento de lo pactado con una fianza definitiva de 220.543 pesetas en metálico ó en efectos públicos del Estado, al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitución de fianzas.

Dicha fianza quedará reducida á 132.325 pesetas cuando todos los buques de las líneas contratadas estén en servicio; la reducción se hará proporcionalmente, según vayan siendo admitidos los buques del contratista.

CAPITULO XIV

DE LAS SANCIONES PENALES

Art. 96. Si el contratista no presenta con la antelación suficiente para su reconocimiento y admisión antes de la fecha en que deban implantarse los servicios los buques que se fijan en la proposición con arreglo al artículo 7.º, perderá la fianza que tenga constituida para optar al concurso, quedando además al arbitrio del Gobierno declarar nula la adjudicación.

Art. 97. Si el contratista dejare de hacer desde el puerto de salida alguna de las expediciones á que viene obligado, según la Tabla de Servicios, salvo las determinadas en el artículo 49, incurrirá en

la multa del duplo de lo que debía percibir como subvención si hubiese realizado el viaje.

Art. 98. Si la salida de los buques del puerto de partida se retardase más de dos horas y fuera por culpa del contratista, pagará una multa equivalente á un 25 por 100 de la subvención que le corresponda cobrar por la travesía, pudiéndose las reincidencias castigarse hasta con multas equivalentes al total de la subvención del viaje, y además las responsabilidades que puedan alcanzarse por los perjuicios del incumplimiento del contrato.

Art. 99. En el caso de que la marcha anual señalada á los buques dejare de complementarse, se hará al concesionario un descuento de la subvención asignada en la proporción siguiente:

Si la marcha realizada durante el año, por término medio fuese inferior al mínimo obligatorio en un cuarto de milla por hora, el descuento será de 0,50 céntimos por 100 del total de la subvención correspondiente al recorrido total anual del buque que haya faltado á la condición de velocidad; si fuese inferior á media milla, el descuento será de una peseta; si fuese de tres cuartos de milla, será de 1,50 pesetas, y si alcanzara á una milla, el descuento será de dos pesetas sobre el total de la subvención correspondiente al recorrido total anual del buque que haya faltado á las condiciones de velocidad.

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

Y siempre y que los buques hubiesen sido admitidos provisionalmente por un año, con tolerancia en la velocidad en prueba, no acreditaran durante dicho año esa velocidad en una nueva prueba de la marcha media obligatoria para el servicio, será también requerido el contratista para reemplazarlo.

Art. 100. El contratista estará obligado al reemplazo de cada uno de los barcos en el término de dieciséis meses, á contar de la fecha del requerimiento, prorrogables á veinte si construyese el buque en España, y el importe de los referidos descuentos, por la incumplimentación de velocidad, se deducirá de las sumas que por subvenciones deba satisfacer el Estado al contratista.

Art. 101. Cuando hubiese transcurrido el plazo estipulado para la reposición del buque perdido, inutilizado ó deficiente en velocidad, sin que el contratista hubiese presentado el que haya de sustituirlo, incurrirá en una multa de 25.000 pesetas, y quedará obligado á presentarle en nuevo plazo de seis meses, pagando, de no hacerlo, otra multa de igual cantidad.

Art. 102. Si el contratista dejase de hacer, sin causa justificada, alguna escala obligatoria con arreglo á los itinerarios aprobados, incurrirá en una multa equivalente á la mitad de la subvención que deba cobrar por la travesía.

Art. 103. Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida, se entenderá para los efectos de este contrato por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que le corresponda cobrar por la travesía.

Art. 104. Por las faltas en que incurra el contratista ó sus dependientes en el cumplimiento de las obligaciones que por este pliego de condiciones se les impone,

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

Art. 107. El contratista queda sujeto a las disposiciones vigentes sobre contratación de servicios públicos, y como consecuencia de ellas serán de su cuenta los gastos de escritura y sus copias, la cual deberá ser formalizada en Madrid.

Art. 105. Las multas se impondrán gubernativamente, con sólo tener noticia oficial de los hechos que las motivasen, y se harán efectivas desde luego, sin perjuicio de los recursos legales que pudiera ejercitar el contratista, tomándolas de la fianza. El contratista deberá reponer ésta en el plazo improrrogable de ocho días, contados desde que por la Caja de Depósitos se haga la oportuna retención.

Art. 106. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil o criminal á que hubiese lugar

y no estuviesen especialmente penadas en el presente capítulo, se exigirán á aquél multas graduales y proporcionadas á la falta, á juicio del Gobierno, hasta la suma de 5.000 pesetas.

Si las faltas afectasen exclusivamente al Servicio de Correos, la Dirección General del ramo propondrá al Ministro de Fomento la imposición de la multa que estime procedente.

COMUNICACIONES MARÍTIMAS REGULARES

CUADRO C.—TERCER GRUPO.—MARRUECOS

Tonelaje mínimo.	Toneladas.	Andar mínimo en prueba. Millas.	Andar mínimo en servicio anual. Millas.	VIAJES		TOTAL Millas.	Precio por milla. Pesetas.	TOTAL Pesetas.
				SEMANALES	ANUALES			
1.000	1.000	11,5	10,5	Dos de ida y vuelta.	104 de 393 millas....	40.872	8	326.976
1.000	1.000	11,5	10,5	Cinco de ídem ídem....	260 de 287 ídem....	74.620	8	596.960
750	750	11,5	10,5	Uno de ídem ídem....	52 de 197 ídem....	10.244	8	81.952
750	750	11,5	10,5	Uno de ídem ídem....	52 de 313 ídem....	16.276	6	97.656
750	750	11,5	10,5	Dos de ídem ídem....	104 de 30 ídem....	3.120	6	18.720
		11,5	10,5	Dos de ídem ídem....	104 de 68 ídem....	7.472	6	42.432
		11,5	10,5	Uno de ida....	52 de 59 ídem....	3.068	8	24.544
		11,5	10,5	Uno de vuelta....	52 de 88 ídem....	3.068	8	24.544
		11,5	10,5	Uno de ida....	52 de 88 ídem....	4.576	8	36.608
		11,5	10,5	Dos de ida....	104 de 104 ídem....	10.816	8	86.528
		11,5	10,5	Dos de vuelta....	104 de 104 ídem....	10.816	8	86.528
		11,5	10,5	Uno de ida....	52 de 191 ídem....	9.932	8	79.456
		11,5	10,5	Uno de vuelta....	52 de 191 ídem....	9.932	8	79.456
		11,5	10,5	Uno de ida, mensual.	12 de 1.497 ídem....	17.964	8	143.712
		11,5	10,5	Uno de vuelta, ídem.	12 de 1.497 ídem....	17.964	8	143.712
		11,5	10,5	Uno de ida, mensual.	12 de 1.018 ídem....	19.416	8	155.328
		11,5	10,5	Uno de vuelta, ídem.	12 de 1.497 ídem....	17.964	8	143.712
				TOTALES.....		282.296		2.205.432

Resulta por milla á pesetas 7,81.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Alcántara, de cuarta clase, á D. Juan Chacón Hervás, que sirve el de Almazán, y resulta el más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Colmenar, de cuarta clase, á D. Antonio Rave Ruiz, que sirve el de Grazelema, y resulta el más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Ayora, de cuarta clase, á D. Emilio Guerrero Torres, que sirve el de Arnedo, y resulta el más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Garrovillas, de cuarta clase, á D. Antonio Galindo Navarro, que sirve el de Sequeros, y resulta el más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Medinaceli, de cuarta clase, á D. Félix María Carazon y Liceras, que sirve el de Cifuentes, y resulta el más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Cuenca, de cuarta clase, á D. José María Aldrich de Pagés, que sirve el de Ordenes, y resulta el más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), con sujeción á lo dispuesto en la regla 3.^a del artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Granadilla, de cuarta clase, á D. Mariano Aguilar Linares, que es electo del de Cañete y el único que lo ha solicitado.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Abril de 1910.

RUIZ VALARINO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES ÓRDENES

Circular. Excmo. Sr.: El REY (q. D. g.) se ha servido disponer que queden anulados, por haber sufrido extravío, los documentos que se expresan en la siguiente relación (*Véase Anexo núm. 2*), pertenecientes á los individuos que se indican; aprobando al propio tiempo que las Autoridades militares hayan dispuesto la expedición de pases por duplicado á los que pertenecen al Ejército y de certificados de servicios á los licenciados absolutos.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 1.^o de Abril de 1910.

AZNAR.

Señor...

Excmo. Sr.: Hallándose justificado que los reclutas que figuran en la siguiente relación (*Véase el Anexo núm. 2*), pertenecientes á los Reemplazos que se indican, están comprendidos en el artículo 175 de la vigente ley de Reclutamiento,

El REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se devuelvan á los interesados las 1.500 pesetas con que se redimieron del servicio militar activo, según cartas de pago expedidas en las fechas, con los números y por las Delegaciones de Hacienda que en la citada relación se expresan; cantidad que percibirá el individuo que hizo el depósito ó la persona autorizada en forma legal, según dispone el artículo 189 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley indicada.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 2 de Abril de 1910.

AZNAR.

Señores Capitanes generales de la segunda, tercera, cuarta, quinta y octava Regiones y de Baleares.

MINISTERIO DE HACIENDA

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: El artículo 6.^o del Real decreto de 23 de Agosto de 1903 establece la prohibición en absoluto para los funcionarios dependientes de este Ministerio, sea cualquiera su categoría, de ser agentes, representantes ó apoderados de toda persona, entidad ó Corporación que tuviese asuntos en trámite, ó bien relacionados con la gestión de los intereses públicos.

Como pudiera ocurrir que la eficacia del precepto, á pesar de lo terminante y categórico, se hubiese debilitado por el transcurso del tiempo, y siendo de notoria conveniencia su estricta aplicación,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.^o Que los Jefes de los Centros y los Delegados de Hacienda reclamen de los de Sección y dependencia informe acerca de los funcionarios que tengan á sus inmediatas órdenes, en relación con las gestiones que realicen cerca de las Oficinas públicas, ya como apoderados, representantes ó meros recomendantes de asuntos que en alguna manera se relacionen con la gestión de las Oficinas de Hacienda pública.

2.^o Que recibida la información aludida por los Jefes de los Centros y Delegados de Hacienda, comunicarán su resultado á este Ministerio, quedando responsables los funcionarios que la hubieran facilitado de las inexactitudes que contenga.

3.^o La omisión de noticias referentes á inteligencias de funcionarios de Hacienda con arrendatarios del cobro de

contribuciones, del impuesto de Consumos ó con agentes de negocios que gestionen en las Oficinas de Hacienda reclamaciones de cualquier índole, dará lugar á que se instruya expediente gubernativo al Jefe inmediato en averiguación de las causas que determinaron la omisión observada.

4.º En el plazo de diez días, á contar de la fecha de la publicación de esta soberana disposición, darán cuenta á este Ministerio los Jefes de los Centros y los Delegados de Hacienda del resultado de la información que se practique.

De Real orden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 9 de Abril de 1910.

COBIAN.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien nombrar, en virtud de concurso de ascenso, á D.^a Teodora Queimadelos y Vieitez, Profesora numeraria de la Sección de Letras de la Escuela Normal Superior de Maestras de Cíceres, con el sueldo anual de 2.500 pesetas.

Es asimismo la voluntad de S. M. que, en cumplimiento de lo prevenido en el Real decreto de 31 de Julio de 1904 y 1.º de Septiembre siguiente, se considere á la interesada desde esta fecha como alta en el referido cargo y como baja en el de Profesora de la Normal de Zamora, que se declara vacante.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 5 de Abril de 1910.

ROMANONES.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Extracto de la hoja de servicios de D.^a Teodora Queimadelos.

Maestra de primera enseñanza Normal. Por Real orden de 8 de Marzo de 1909 fué nombrada Profesora numeraria de la Sección de Letras de la Escuela Normal Elemental de Zamora, en virtud de oposición.

Nombrada Profesora numeraria, en comisión, de la misma Sección y Escuela, por Real orden de 2 de Octubre de 1909, al ser elevada á Superior la citada Escuela.

Tiene satisfechos los derechos para la expedición del título profesional de Profesora numeraria de Escuelas Normales.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien nombrar, en virtud de concurso de ascenso, á D.^a Micaela Clavijo y Torralba, Profesora numeraria de la Sección de Letras de la Escuela Normal Superior de Maestras de Burgos, con el sueldo anual de 2.500 pesetas.

Es asimismo la voluntad de S. M. que, en cumplimiento de lo prevenido en el Real decreto de 31 de Julio de 1904 y 1.º de Septiembre siguiente, se considere á la interesada desde esta fecha como alta en el referido cargo y como baja en el de Profesora de la Normal de Soria, que se declara vacante.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 5 de Abril de 1910.

ROMANONES.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Extracto de la hoja de servicios de D.^a Micaela Clavijo y Torralba.

Maestra de primera enseñanza Normal. Por Real orden de 6 de Abril de 1908 fué nombrada Profesora numeraria de la Sección de Letras de la Escuela Normal Elemental de Maestras de Soria, en virtud de oposición.

Nombrada Directora de la citada Escuela por Real orden de 15 de Junio de 1909.

Se halla en posesión del título profesional de Profesora numeraria de Escuelas Normales.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

MINISTERIO DE ESTADO

Asuntos contenciosos.

El Cónsul de España en La Plata, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Francisco Lauruagaray é Iparraguirre, natural de Elizondo (Navarra), de treinta y un años, soltero, ocurrido en el Hospital Misericordia, el 9 de Enero último.

Madrid, 8 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña. 1274

El Cónsul de España en La Plata, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español José Jardín, ocurrido en aquella ciudad el 20 de Septiembre último en el Hospital Misericordia.

Madrid, 8 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña. 1275

El Cónsul de España en La Plata, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Juan P. Carricaburu, natural de Guipúzcoa, ocurrido en Las Flores, el 18 de Enero último.

Madrid, 8 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña. 1276

El Cónsul de España en San Juan de Puerto Rico, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Florencio Francisco Alonso, natural de Galicia, de sesenta y cinco años, casado, agricultor, ocurrido el 18 de Marzo último.

Madrid, 9 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña.

El Cónsul de España en San Juan de Puerto Rico, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Lo-

renzo Anadón y Menos, natural de Aragón, de sesenta y cinco años, casado, industrial, ocurrido el 26 de Febrero último.

Madrid, 9 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña.

El Cónsul de España en San Juan de Puerto Rico, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español José Fernández Araujo, natural de Cádiz, de cincuenta y un años, casado, industrial, ocurrido el 22 de Febrero último.

Madrid, 9 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña.

El Cónsul de España en San Juan de Puerto Rico, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Jaime Astola, de ochenta y dos años de edad, natural de Valencia, soltero, industrial, ocurrido el 16 de Febrero último.

Madrid, 9 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña.

El Cónsul de España en San Juan de Puerto Rico participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Guillermo Escalós y Palmer, natural de Palma de Mallorca (Balears), de cien años de edad, viudo, carpintero, ocurrido en Guayama el 8 de Febrero último.

Madrid, 9 de Abril de 1910.—El Subsecretario, R. Piña.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección General de Navegación y Pesca marítima.

Sección de Hidrografía.

AVISO Á LOS NAVEGANTES

Grupo 71.—CANAL DE LA MANCHA.—**Francía.**—Rada de Dunkerque.—**Casco.**—Boya luminosa.—Rectificación.—*Avis aux Navigateurs* número 87/531. París, 1910.

Número 324.—La boya luminosa con luz fija roja que señala el casco de la goleta *Hermann*, á pique sobre el banco Braek, está fondeada á 1.950 metros al Este de la boya «Braek Bank número 13», y no á 150 metros como se dijo en el Aviso número 303 de 1910.

Situación aproximada de la boya: 51º 4' 16" N. y 8º 33' 50" E. (2º 21' 30" E. de Gw.)

Cuaderno de faros serie B, página 120. Carta número número 219 A. de la sección II.

Derrotero número 35, página 371.

Isla de Guernesey.—Petit Russel.—Instalación de una luz sobre los **Plates Fougères.**—señal de niebla proyectada.—*Avis aux navigateurs* número 88/538. París, 1910.

Número 325.—En el lado Oeste de la entrada Norte del Petit Russel, y á 0,5 cables al S. 10º W. de la baliza que marca la extremidad Norte del banco de los **Plates Fougères**, se instaló una luz cuyas características son las siguientes:

Carácter: De un destello blanco cada 10 segundos.—PERMANENTE.

Altura sobre p'eamar: 15 metros.

Faro: Torre de mampostería.

Situación aproximada, 49º 30' 40" N. y 3º 43' 7" E. (2º 29' 13" W. de Gw.)

Observaciones: El 15 de Marzo de 1910

se estableció en el faro de Plates Fougères una sirena de niebla que produce un sonido cada 90 segundos (sonido, 2,5 segundos; pausa, 87,5 segundos). En el caso de que esta señal sonora no funcionase, se hará otra señal con una sirena instalada en el Fort Doyle, extrema punta NE. de Guernessey, que producirá 2 sonidos graves de 2,5 segundos de duración cada uno, en sucesión rápida cada 90 segundos.

Cuaderno de faros serie B., página 84.
Carta número 207 de la sección II.

Derrotero número 35, página 273.

Inglaterra.—Puerto de Portland.—

Extracción de un casco.—*Avis aux navigateurs* número 82/502. París, 1910.

Número 326.—Se extrajo el casco del barco-piloto que estaba á pique á unos 225 metros al N. 1° W. del faro del brazo Norte del rompeolas.

Situación aproximada: 50° 36' N. y 3° 46' 34" E. (2° 25' 46" W. de Gw.)

Carta número 207 de la sección II.

MAR DEL NORTE.—Holanda.—Bancos

exteriores del Mosa.—Desaparición accidental de la boya de reconocimiento Maas.—*Avis aux navigateurs* número 89/545. París, 1910.

Número 327.—Habiendo desaparecido accidentalmente la boya de reconocimiento de fajas horizontales rojas y blancas (Maas), será reemplazada por otra tan pronto como sea posible.

Situación aproximada: 51° 57' 18" N. y 10° 12' 11" E. (3° 59' 51" E. de Gw.)

Carta número 44 de la sección II.

Alemania.—Jade.—Modificación de

la luz de Schillighörn.—*Avis aux navigateurs* número 84/515. París, 1910.

Número 328.—El sector fijo blanco de la luz de Schillighörn que sirve de dirección aguas arribas de esta luz, ilumina ahora del S. 45° E. al S. 43° E.

No estando claramente definidos los límites de este sector con los de los sectores de destellos inmediatos, debe observarse esta luz con gran cuidado.

Situación aproximada: 53° 42' 21" N. y 14° 14' 2" E. (8° 1' 42" E. de Gw.)

Cuaderno de faros serie B., página 220.

Carta número 782 de la sección II.

Grupo 72.—MAR DEL NORTE.—Inglaterra.

Casco por fuera de Naze Point.—*Avis aux navigateurs* número 83/509. París, 1910.

Número 329.—La barca *Arthur Colson* se fué á pique en 2,5 metros de agua en bajar; está tumbada conservando todo el aparejo. Se balizó con una boya verde marcada «Wreck», fondeada en 2,7 metros de agua en bajar, situada en las siguientes marcaciones: *Naze Tower* á 1,1 millas al S. 23° W., y la boya de *Stone Bank* á 9,5 cables al S. 77° E.

Situación aproximada: 51° 53' N y 7° 30' 34" E. (1° 18' 14" E. de Gw.)

Carta número 207 A de la sección II.

MAR MEDITERRÁNEO.—Italia.—Puerto

de Nápoles.—Casco.—Balizamiento.—Luzes.—*Avis aux navigateurs* número 85/521. París, 1910.

Número 330.—Un remolcador cuyo palo emerge, se fué á pique en el puerto de Nápoles, sobre la línea que une los morros de los muelles San Vicente y Martello, á unos 150 metros de este último.

El casco está marcado de día por dos globos, y de noche por dos luces rojas.

Situación aproximada: 40° 50' N. y 20° 28' 34" E. (14° 16' 14" E. de Gw.)

Cuaderno de faros serie C., página 106.

Carta número 825 de la sección III.

Derrotero número 4, página 551.

Sicilia.—Puerto de Augusta.—Cambio de carácter de dos luces.—*Avis aux navigateurs* número 84/516. París, 1910.

Número 331.—Las dos luces fijas, una roja y otra verde, encendidas á cada lado de la entrada de la Cala del Molo, puerto de embarcaciones de Augusta, se reemplazaron por dos luces de una ocultación cada 5 segundos (luz, 3 segundos; ocultación, 2 segundos), roja á la izquierda y verde á la derecha, entrando en la Cala, encendidas sobre candelabros de hierro, á 5 metros de altura sobre el mar, con alcance de 5 millas.

La luz verde está oculta entre el Sur y S. 45° E. (45°).

La luz roja está oculta entre el S. 53° W. y 22° E. (75°).

Situación aproximada: 37° 13' 50" N. y 21° 25' 24" E. (15° 13' 4" E. de Gw.)

Cuaderno de faros, serie C. página 120.

Carta número 154 A de la sección III.

OCÉANO ATLÁNTICO DEL OESTE.—Estados Unidos.—Proximidades de la

bahía inferior de Nueva York.—Entrada del Canal Sur.—Casco y boya luminosa.—*Avis aux navigateurs* número 85/522. París, 1910.

Número 332.—Una boya luminosa á fajas horizontales rojas y negras con luz fija roja, se fondeó en 6,3 metros de agua, á unos 36 metros al Sur de un casco que se fué á pique á la entrada del Canal Sur, en las proximidades de la bahía inferior de Nueva York, $\frac{3}{8}$ de milla al S. 2° W. de la boya Lump.

Situación aproximada de la boya Lump: 40° 28' 15" N. y 67° 44' 26" W. (73° 56' 46" W. de Gw.)

Carta número 587 de la sección IX.

Grupo 73.—OCÉANO ATLÁNTICO DEL OESTE.

Estados Unidos.—Bahía Chesapeake.—Hampton Roads.—Canal de nueve metros de Newport News Middle Ground.—*Avis aux navigateurs* número 89/546. París, 1910.

Número 333.—Modificaciones hechas en el balizamiento del canal de nueve metros de Newport News Middle Ground:

a). Una boya luminosa de forma cónica pintada de rojo con luz roja de una ocultación cada 10 segundos (luz, 5 segundos; ocultación, 5 segundos), se fondeó en nueve metros de agua á la entrada Este del canal, en las siguientes marcaciones: el faro de la isla Craney, al S. 42° E.; el faro del río Nansemond, al S. 66° W., y el faro de Newport News Middle Ground, al N. 23° W. Esta boya sustituye á la antigua boya roja número 2;

b). Una boya luminosa de forma cónica igual á la anterior, se fondeó en nueve metros de agua en el recodo del canal, en las siguientes marcaciones: el faro de Newport News Middle Ground, al N. 6° 30' E.; el faro de la isla Craney, al S. 47° Este, y el faro del río Nansemond, al Sur 65° W. Esta boya sustituye á la antigua boya roja número 4;

c). Una boya luminosa igual á la precedente se fondeó en nueve metros de agua en el segundo recodo del canal en las siguientes marcaciones: el faro de Newport News Middle Ground, al N. 32° Este; el faro de la isla Craney, al S. 49° E., y el faro del río Nansemond al S. 60° W. Esta boya sustituye á la antigua boya roja número 6.

d). Una boya luminosa igual á la precedente se fondeó en nueve metros de agua en el tercer recodo del canal en las siguientes marcaciones: el faro de Newport News Middle Ground, al N. 63° E.; el faro de la isla Craney, al S. 49° E., y el

faro del río Nansemond, al S. 50° W. Esta boya sustituye á la antigua boya roja número 8.

Situación aproximada del faro de Newport News Middle Ground: 36° 56' 41" Norte y 70° 11' 14" W. (67° 23' 34" W. de Gw.)

Cuaderno de faros número 5, página 209.

Carta número 586 de la sección IX.

Banco de Fenwick Island.—Sustitución de una boya luminosa por una boya luminosa de silbato.—*Avis aux navigateurs* número 84/517. París, 1910.

Número 334.—La boya luminosa que marcaba el banco de Fenwick Island, se reemplazó por una boya luminosa de silbato, de forma cónica con pirámide de armadura marcada «4 F. I. S.»

Las características de la luz no se han modificado.

Situación aproximada: 38° 28' 47" N. y 68° 38' 25" W. (74° 50' 45" W. de Gw.)

Cuaderno de faros número 5, página 196.

Carta número 586 de la sección IX.

Banco Winter Quarter.—Sustitución de una boya luminosa por una boya luminosa de silbato.—*Avis aux navigateurs* número 87/532. París, 1910.

Número 335.—La boya luminosa que marcaba el banco Winter Quarter, se reemplazó por una boya luminosa de silbato, de forma cónica, con pirámide de armadura, marcada «6 W. Q. S.»

Las características de la luz no se han modificado.

Situación aproximada: 37° 55' 33" N. y 68° 53' 18" W. (75° 5' 38" W. de Gw.)

Cuaderno de faros número 5, página 196.

Carta número 586 de la sección IX.

Entrada de la bahía Chesapeake.—Cabo Henry.—Modificación de la señal de niebla.—*Avis aux navigateurs* número 83/511. París, 1910.

Número 336.—La sirena de niebla instalada en el cabo Henry emitirá desde ahora un sonido de 4 segundos de duración cada 45 segundos.

Situación aproximada: 36° 55' 35" N. y 69° 48' 8" W. (76° 0' 28" W. de Gw.)

Cuaderno de faros número 5, página 198.

Carta número 586 de la sección IX.

Grupo 74.—OCÉANO ATLÁNTICO DEL OESTE, Estados Unidos.—Entrada del Doboy Sound.—Traslado de boyas del canal principal.—*Avis aux navigateurs* número 87/533. París, 1910.

Número 337.—Las boyas fondeadas á la entrada del canal principal, en el Doboy Sound, han sido trasladadas, y se encuentran actualmente fondeadas:

a). La boya cónica roja número 2, en 3,2 metros de agua, en las marcaciones: la punta Sur de la isla Wolf, al S. 74° W.; la punta Norte de la misma isla, al N. 64° 30' W., y el faro de Sapelo, al N. 47° 30' W.;

b). La boya plana negra número 1, en 4,8 metros de agua, en las marcaciones: la punta Sur de la isla Wolf, al S. 70° 30' W.; la punta N. de la misma isla, al N. 64° W., y el faro de Sapelo, al N. 46° W.

c). La boya plana negra número 3, *Middle buoy*, en 4,8 metros de agua, en las marcaciones: la punta Sur de la isla Wolf, al S. 61° W.; la punta Norte de la misma isla, al N. 61° W., y el faro de Sapelo, al N. 45° 30' W.;

d). La boya cónica roja número 4,

North Breaker, en 4,6 metros de agua, en las marcaciones: la punta Sur de la isla Wolf, al S. 58° W.; la punta Norte de la misma isla, al N. 71° W., y el faro de Sapelo, al N. 48° 30' W.;

e). La boya plana negra número 5, *Channel Turn*, en 6,6 metros de agua, en las marcaciones: la punta Sur de la isla Wolf, al S. 45° W.; la punta Norte de la misma isla, al N. 80° 30' W., y el faro de Sapelo, al N. 51° W.

Situación aproximada del faro de Sapelo: 31° 23' 33" N. y 75° 4' 36" W. (81° 16' 56" W. de Gw.)

Carta número 34 A de la sección IX.

Arrecifes de la Florida.—Canal Hawk.—Reemplazo de la baliza de Loggerhead Key por una boya.—*Avis aux Navigateurs* número 86/526. París, 1910.

Número 338.—En el canal Hawke se fondeó una boya cónica roja marcada 12 LK, para indicar el emplazamiento de la baliza Loggerhead Key, que ha sido destruida.

Situación aproximada: 24° 35' 40" N. y 75° 15' 4" W. (81° 27' 24" W. de Gw.)

Cartas números 472, 113, 539 y 98 de la sección IX.

Uruguay.—Río de la Plata.—Río Uruguay.—Boya.—*Avis aux Navigateurs* número 87/534. París, 1910.

Número 339.—En la entrada del río Uruguay, al lado Oeste de las rocas, se fondeó una boya cónica negra con mira cónica roja, á unas 3,5 millas al N. 23° E. del faro de la isla Martín García.

Situación aproximada: 34° 8' S. y 52° 2' 26" W. (58° 14' 46" W. de Gw.)

Carta número 70 de la sección VIII.

Río de la Plata.—Modificaciones en el balizamiento.—*Avis aux Navigateurs* número 86/528. París, 1910.

Número 340.—a). Se fondeó una boya cónica al lado Sur de una roca cubierta con 1,8 metros de agua y á 1,4 millas al N. 88° E. del pico de la punta Yeguas.

Situación aproximada: 34° 54' 15" S. y 50° 4' 11" W. (56° 16' 31" W. de Gw.)

b). Una boya cónica se fondeó en el cantil Oeste de un banco, á 8 cables al S. 84° W. de la extremidad NW. de la punta Espinillo.

Situación aproximada: 34° 50' 0" S. y 50° 13' 56" W. (56° 26' 16" W. de Gw.);

NOTA.—Los buques que suban el río dejarán estas boyas por estribor;

c). La boya fondeada á la entrada del río Santa Lucía, se reemplazó por una baliza erigida sobre una roca á dos millas al N. 23° E. de la punta Espinillo.

Situación aproximada: 34° 48' 0" S. y 50° 12' 11" W. (56° 24' 31" W. de Gw.)

Carta número 70 de la sección VIII.

GOLFO DE MÉJICO.—Estados Unidos.—Entrada del puerto de Galveston. Luz del nuevo faro del muelle Sur.—*Avis aux Navigateurs* número 85/523. París 1910.

Número 341.—Se ha reconstruido el faro de la extremidad del muelle Sur, que había sido destruido.

Consiste en una casa cuadrangular negra de madera sobre una pirámide cuadrangular truncada negra, colocada sobre cuatro pilotes.

La luz encendida á 15 metros sobre el mar es fija blanca como anteriormente.

Situación apr. ximada: 29° 19' 45" N. y 88° 38' 4" W. (94° 50' 24" W. de Gw.)

Cuaderno de faros número 6 página 34. Carta número 180 de la sección IX.

Grupo 75.—Océano Atlántico del Este. España.—Puerto de Cádiz.—Casco y boya luminosa.

Número 342.—En el casco de la balandra *Pepita* (Aviso número 291 de 1910) fué retirado del fondo, y no constituyendo peligro para la navegación, se suprimió la boya luminosa que lo balizaba.

Cuaderno de faros serie A, página 24.

Plano número 22 A de la sección II.

Derrotero número 2, página 88.

Océano Atlántico del Este.—Portugal.—Río Guadiana.—Extinción de la luz provisional de San Antonio.—*Avis aux Navigateurs* número 91/558. París, 1910.

Número 343.—Se apagó la luz provisional fija blanca que estaba encendida en la punta San Antonio, al lado Oeste de la entrada del Río Guadiana.

Situación aproximada: 37° 10' 30" N. y 1° 12' 26" W. (7° 24' 46" W. de Gw.)

Cartas números 703 A y 115 A, de la sección II.

Derrotero número 2, página 169.

Francia.—Punta de Penmarc'h.—Funcionamiento irregular de la luz de Men Hir.—*Avis aux Navigateurs* número 94/572. París, 1910.

Número 344.—La luz de ocultaciones (un sector blanco, un sector rojo) de la roca Men Hir de Penmarc'h, tiene un funcionamiento irregular, que será arreglado tan pronto el estado del mar lo permita.

Situación aproximada: 47° 47' 45" N. y 1° 48' 22" E. (4° 23' 58" W. de Gw.)

Cuaderno de faros serie B, página 56.

Carta número 851 de la sección II.

CANAL DE LA MANCHA.—Francia.—Puerto de Saint-Malo.—Extinción de la luz provisional y funcionamiento de la luz definitiva del muelle des Noires.—*Avis aux Navigateurs* número 94/573. París, 1910.

Número 345.—La luz provisional fija blanca, encendida sobre la galería del faro del muelle des Noires, ha sido apagada, y se reemplazó por la luz definitiva de grupos de dos destellos blancos, anunciada en el Aviso número 1.069 de 1909.

La característica de esta luz no consiste en la duración de las ocultaciones, sino en su ritmo; la duración de la ocultación en cada grupo de destellos es de un tercio de la ocultación entre los grupos.

Situación aproximada: 48° 38' 38" N. y 4° 10' 32" E. (2° 1' 48" W. de Gw.)

Cuaderno de faros serie B, página 78.

Carta número 207 de la sección II.

Inglaterra.—Torquay.—Sector de iluminación de las luces del puerto.—*Avis aux Navigateurs* número 93/569. París, 1910.

Número 346.—Luz de la cabeza del rompeolas Este. Esta luz es fija roja hacia fuera, y fija blanca sobre el puerto.

Luz del muelle del puerto interior. Esta luz es fija roja del S. 28° W., al N. 62° W. por el Oeste (90°), y fija blanca en el resto.

Situación aproximada: 50° 27' 30" N. y 2° 40' 19" E. (3° 32' 1" W. de Gw.)

Cuaderno de faros serie C, página 20.

Carta número 220 de la sección II.

Grupo 76.—MAR DEL NORTE.—Holanda.—Puerto de Amsterdam.—Modificaciones en el alumbrado.—*Avis aux Navigateurs* número 91/555. París, 1910.

Número 347.—a). Se suprimió la boya negra luminosa con luz roja de un destello cada 3 segundos, situada al Este del muelle de H., y á 100 metros al Sur se co-

locó un poste, sobre el que se encendió una luz roja de un destello cada 3 segundos;

b). Las dos luces fijas rojas, encendidas al Oeste de la entrada del canal Merwede, han sido apagadas;

c). Se suprimió la boya negra luminosa con luz roja, de un destello cada 3 segundos, situada al Este de la entrada de la esclusa (Willem III), reemplazándola por un poste, sobre el que se encendió una luz roja de un destello cada 3 segundos.

Situación aproximada de las dos luces fijas rojas al Oeste de la entrada del Canal de Merwede: 52° 22' N. y 11° 9' 34" E. (4° 57' 14" E. de Gw.)

Cuaderno de faros serie B, página 171. Carta número 44 de la sección II.

Zeegat de Zieriksee.—Luces de Wulpenburg y de Vere.—Modificaciones en el alumbrado.—*Avis aux Navigateurs* número 90/551. París, 1910.

Número 348.—a). La luz de Wulpenburg se modificó del siguiente modo:

Carácter: Fija, tres sectores blancos, sectores rojos.

Sectores de iluminación:

Fija blanca desde la costa de Vere, aguas abajo, hasta el N. 8° W.

Fija roja desde el N. 8° W. hasta el N. E. por el Norte (11°).

Fija blanca desde el N. 3° E. hasta S. 75° E. por el Este (102°).

Fija roja desde el S. 75° E. hasta la boya plana de cono truncado número 7.

Fija blanca en el resto del horizonte.

Situación aproximada: 51° 31' 48" N. 9° 53' 11" E. (3° 40' 51" E. de Gw.)

La luz de Vere sobre la torre de Kamveer, se modificó del siguiente modo:

Carácter: Fija, dos sectores blancos, y sector rojo.

Sectores de iluminación:

Fija blanca del N. 42° W. al S. 47° por el Norte y el Este (175°).

Fija roja del S. 47° E. al S. 28° E. (19°)

Fija blanca aguas arriba de este límite.

Situación aproximada: 51° 33' 0" N. 9° 52' 30" E. (3° 40' 10" E. de Gw.)

Cuaderno de faros serie B, página 15. Carta número 802 de la sección II.

Bancos exteriores del Mosa.—Colocación en su lugar de la boya «Maas».—*Avis aux Navigateurs* número 95/577. París, 1910.

Número 349.—La boya «Maas» de 1 jas horizontales rojas y negras que hab desaparecido, ha sido colocada en su lugar.

Situación aproximada: 51° 57' 23" N. 10° 11' 29" E. (3° 53' 39" E. de Gw.)

Carta número 802 de la sección II.

Escalda oriental.—Puerto de Wemeldinge.—Casco.—*Avis aux Navigateurs* número 92/562. París, 1910.

Número 350.—Al Este del rompeol Este del puerto de Wemeldinge se fijó á pique un casco en los 51° 31' 24" N. 10° 12' 41" E. (4° 0' 21" E. de Gw.)

Carta número 802 de la sección II.

Alemania.—Weser.—Balizamiento de Grossensiel á Brake.—*Avis aux Navigateurs* número 92/563. París, 1910.

Número 351.—Las boyas planas rojas que se dejaban por estribor, al remont el Weser, desde Grossensiel á Brake, han sido reemplazadas por boyas de huso c mismo color.

Situación aproximada de Grossensiel: 53° 28' 0" N. y 14° 41' 4" E. (8° 28' 44" de Gw.)

Carta número 782 de la sección II.

El Director general, José Barrasa.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

Subsecretaría.

Por haberse padecido un error, se reproduce á continuación la siguiente relación, que se publicó en la GACETA de ayer:

Relación de los Oficiales de primera clase de Administración civil dependientes de este Ministerio, que han solicitado verificar los ejercicios que para obtener el título de aptitud imprescindible para el ascenso á Jefe de Negociado determina el párrafo 7.º del artículo 2.º de la Ley de 14 de Abril de 1908:

D. Cipriano Fernández de Angulo y Semprún.

Agustín Carbonell y Querreda.

Eduardo Lastres y Ramírez.

Modesto Ogea de Cabo.

Juan López Pelegrín.

Rafael Afán de Rivera.

Eduardo Barroeta.

Manuel Fernández Reyes.

Antonio Baamonde y Rodríguez.

Antonio de Cereceda y González.

Teodoro Jiménez y Hernández.

Mariano Pedregas Moros.

Ernesto Escat.

Francisco Toledo y Torrubia.

Francisco Jaques y Aguado.

Joaquín Sastrón de la Torre.

Madrid, 1.º de Abril de 1910.—El Subsecretario, F. Latorre.

Subscripción á favor de los damnificados por las inundaciones en Castilla, León y Galicia.

DUODÉCIMA LISTA DE DONATIVOS

	Pesetas.
Importe de los donativos anteriores ingresados en el Banco de España.....	113.667,75
Gobierno Civil de Coruña..	15,00
Ayuntamiento de Cachorri- lla.....	15,00
D. Constantino Eleno.....	1,00
D. Segundo Pedraza.....	1,00
D. Fernando Montero.....	1,00
D. Eusebio Llanos.....	1,00
D. Leonardo Modenes.....	1,00
D. Damián Gutiérrez.....	1,00
D. Anselmo Llanos.....	1,00
D. Jerónimo Martín.....	1,00
D. Marcos Blanco.....	1,00
D. Ruperto Gutiérrez.....	1,00
D. Isidoro Blanco.....	0,50
D. Cándido Pedraza.....	0,50
D. Julián Gutiérrez.....	0,50
D. Aniceto Claros.....	0,50
D.ª Juana Pedraza.....	0,25
D. Pascasio Llanos.....	0,25
D. Luis Nieves.....	0,25
Ayuntamiento de Vayar....	28,00
Idem de Aice.....	27,20
Vecindario de Goizueta....	82,45
Ayuntamiento de Burgui...	50,00
Vecinos de Burgui.....	50,00
Diputación provincial de Na- varra.....	500,00
Ayuntamiento de Ochaga- via.....	40,00
Idem de Aras.....	30,45
Idem de Añora.....	100,00
Vecinos de Añora.....	38,25
Ayuntamiento de Espiel....	50,00
D. Benito Carro.....	5,00
D. Rafael Jiménez Núñez...	5,00

	Pesetas.
D. Alfredo Gavilán.....	1,00
Ayuntamiento de Carcabuey.	25,00
D. Rafael Benítez.....	2,00
D. Rafael Delgado.....	1,00
D. Rafael Montes.....	1,00
D. Francisco Caracuel.....	1,00
D. Angel Sicilia.....	1,00
Ayuntamiento de Villa del Río.....	25,00
Vecinos de Villa del Río...	67,50
Ayuntamiento de Bélmez...	25,00
Vecinos de Fuente Palmera.	55,00
Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Terrible.....	100,00
Sociedad Casino El Terrible.	15,00
Sociedad obrera La Amis- tad.....	5,00
Ayuntamiento de Puente Ge- nil.....	100,00
Alcalde de Puente Genil....	25,00
D. Pascual Crespo.....	10,50
Ayuntamiento de Santa Ma- ría Rivarredonda.....	25,00
Vecinos de Santa María Ri- varredonda.....	45,80
Ayuntamiento de Miraveche.	5,00
Vecinos de Miraveche.....	24,75
Ayuntamiento de Serradilla.	25,00
Idem de Malpartida de Pla- sencia.....	69,01
Idem de Aldea del Cano....	10,00
Vecinos de Aldea del Cano.	13,15
Ayuntamiento de Pueye....	60,70
Idem de Aibar.....	68,15
Alcalde de Murillo el Fruto.	56,50
Ayuntamiento de Castillo Nuevo.....	25,00
Idem de Cintruénigo.....	50,00
Vecinos de Cintruénigo....	74,55
Ayuntamiento de Obanes...	42,00
Alcalde de Legazpia.....	39,50
Idem de Alzaga.....	11,01
Idem de Salinas.....	14,00
D. Ventura Reyes.....	10,00
Ayuntamiento y Escuelas de Pelahustán.....	28,35
D. Julián Vega Heredia....	178,85
Ayuntamiento de Guernica y Luno.....	50,00
Ayuntamiento de Checa....	25,00
Idem de Tortuero.....	10,00
Idem de Tornos.....	61,25
Sr. Obispo de Cuenca.....	250,00
Sociedad benéfica de obreros La Fraternal, de Cuenca..	50,00
Ayuntamiento de Alza.....	76,55
Idem de Ataun.....	29,25
Idem de Pitillas.....	25,00
Ayuntamiento y vecinos de Isaba.....	76,00
Alcalde de Moya.....	50,00
Ayuntamiento de Gargueza.	15,00
Vecinos de Gargueza.....	27,39
Ayuntamiento de Aldeanue- va de la Vera.....	50,00
Vecinos de Aldeanueva de la Vera.....	32,70
Vecinos de Vaños.....	35,25
Ayuntamiento de El Gordo.	5,00
Idem de Mata de Alcántara.	10,00
Vecinos de Mata de Alcán- tara.....	19,00
Ayuntamiento de Santiago de Carabajo.....	50,00
Vecinos de Santiago de Car- abajo.....	50,00
Sres. Rodríguez Hermanos..	1.000,00
D. Eleuterio Morán.....	5,00
D. Manuel Auneriza.....	10,00
D. Laureano Rubio.....	25,00
D. Perfecto Alvarez.....	10,00
D. Santiago Gutiérrez.....	5,00
D. Alvaro Rivas.....	25,00
D. Manuel Cuenillas.....	5,00
D. Angel Gancedo.....	10,00

	Pesetas.
D. José Cosmén.....	10,00
D. José Martínez Cosmén...	5,00
Sres. Prieto Hermanos.....	10,00
D. H. Alvarez Gómez.....	25,00
Sres. Rivas García.....	25,00
D. José Rivas García.....	25,00
D. Florentino Fernández...	15,00
Sres. Martínez Hermanos...	5,00
D. Angel Fernández.....	5,00
D. Manuel López Grandizo..	10,00
D. Elías García.....	5,00
D.ª María Macía.....	10,00
D. Fernando Fernández....	5,00
D. Luciano Feito.....	10,00
D. Paulino García.....	100,00
D. Manuel Guerra.....	5,00
D. Manuel Bermejo.....	5,00
D. Fernando Reverter.....	5,00
D. José Ruiz.....	5,00
D. Emilio Naharro.....	5,00
D. Teófilo Alvarez.....	5,00
D. Jorge Soto.....	50,00
D. Lino Jeijo.....	25,00
D.ª Catalina Arzuaga.....	100,00
Sra. Viuda de Lozano.....	1,00
D. Higinio Rubio.....	15,00
D. Felipe Rubio.....	15,00
D. Tomás Rubio.....	10,00
D. Pío Rubio.....	5,00
D. Eduardo Rodríguez.....	10,00
D. Pío Rodríguez.....	5,00
D. Juan Rodríguez.....	5,00
D. Felipe Llama.....	5,00
D. Rafael Llama.....	5,00
D. Julián Llama.....	5,00
D. Agustín Alvarez.....	5,00
D. Inocencio García.....	5,00
D. Higinio García.....	5,00
D. Claudio Muñoz.....	5,00
Un forastero.....	2,00
Sres. Francisco y Constanti- no Rodríguez.....	500,00
Sres. Núñez Hermanos.....	50,00
Sres. Martín y Durán.....	25,00
Sres. Andrés Olazábal y Com- pañía.....	10,00
D. Anastasio Lorenzo.....	5,00
D. Antonio Fernández.....	5,00
D. Hermógenes Alonso.....	50,00
D. Fermín B. Mendiola.....	5,00
D. Constantino Fernández Alonso.....	5,00
D. Alvaro Mendiola.....	5,00
D. Segundo Martínez.....	10,00
D.ª Clementina Martínez Planchuelo.....	1,00
D. Gregorio Martínez Plan- chuelo.....	1,00
Escuela de niños número 5 de Madrid.....	8,00
D. Constantino Riesco.....	5,00
D. Daniel Torrens.....	5,00
D. Angel Rivera.....	5,00
D. Miguel Mateo.....	5,00
D. Amaro Sánchez.....	5,00
D. Bartolomé Laguna.....	5,00
D. José Sierra.....	5,00
D. Mariano Paniello.....	5,00
D. Pedro Muñoz.....	5,00
D. Tomás Romero.....	5,00
D. Joaquín Sierra.....	5,00
D. Eliseo Fernández.....	5,00
D. David Vega.....	10,00
D. Antonio Alesauco.....	10,00
D. Francisco Vázquez.....	0,50
D.ª María de Dolor.....	1,00
Un anónimo.....	2,00
Idem.....	2,00
D. R. J. Chávarri.....	75,00
D. José Chávarri.....	25,00
D. Manuel Suárez de Figue- roa.....	25,00
D. P. S. G.....	2,00

	Pesetas.
Ayuntamiento de Mirafuen- tes.....	13,50
Idem de Lerga.....	25,00
Señor Gobernador civil de Cuenca.....	25,00
D. Vicente Pita Cobián.....	15,00
Ayuntamiento de Aya.....	15,00
Idem de Elgoibar.....	50,00
Idem de Azcoitia.....	162,00
Idem de Cegama.....	55,37
Idem de Puerto de Santa Cruz.....	15,30
Vecinos de Puerto de Santa Cruz.....	18,25
Ayuntamiento de Talavera la Vieja.....	10,00
Vecinos de Talavera la Vieja.	16,00
Ayuntamiento de Monteher- moso.....	25,00

	Pesetas.
Vecinos de Montehermoso..	27,87
Entrega en la Sucursal de Cáceres.....	39,00
Entrega en la Sucursal de Burgos.....	1.053,30
Total.....	121.186,24

Madrid, 9 de Abril de 1910.— Por
acuerdo de la Junta, E. Dato.

MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.

Habiéndose observado cierta aparente
discrepancia ente el artículo 7.º del plie-

go de condiciones para la contratación de los Servicios de Comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, segundo grupo Baleares, y la Tabla de Servicios, anejas al mismo, publicadas en la GACETA de 16 de Marzo pasado, y no siendo dicha Tabla de Servicios más que un desarrollo analítico de los preceptos sintéticos que contiene el artículo 7.º del pliego de condiciones, á fin de armonizar uno y otro,

Esta Dirección acordó la publicación en la GACETA de la adjunta Tabla de Servicios (*Véase el Anexo número 2*), que en armonía con el artículo 7.º del pliego de condiciones y sustituyendo á la que se inserta en la GACETA de 16 de Marzo último, ha de considerarse anejo á este pliego.

Madrid, 9 de Abril de 1910.— El Direc-
tor general, Tesifonte Gallego.