

TARIFA DE PRECIOS DE SUSCRIPCION

El pago será adelantado, no admitiéndose sellos de correos.

Madrid	Un mes	5 pesetas.
Provincias	Un trimestre	30 »
Poseesiones de Africa	Un trimestre	30 »
Extranjero	Un trimestre	45 »

REDACCION Y ADMINISTRACION
CALLE DEL CARMEN, NÚM. 29.
 Número suelto, 0,50



TARIFA GENERAL DE INSERCCIONES

El precio de la inserción es de setenta céntimos por cada línea ó fracción.

REBAJA GRADUAL

Toda inserción cuyo importe exceda de	125 pesetas	el 10 por 100
Idem	de 250	id. el 20 por 100
Idem	de 500	id. el 30 por 100
Idem	de 1.000	id. el 40 por 100

Las de subastas se rigen por tarifa especial.

GACETA DE MADRID

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

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de Fomento:

Real decreto aprobando el adjunto reglamento de Policía y conservación de carreteras.

Conclusión del Reglamento para el cumplimiento y aplicación de los artículos de la Ley de 14 de Junio del año actual sobre Comunicaciones marítimas.

Ministerio de Gracia y Justicia:

Real orden disponiendo sean trasladados á la Prisión de Santander los sentenciados á prisión correccional que se encuentran en la de Torrelavega.

Otra dictando reglas sobre inconvenientes que ofrece el traslado de los reclusos para el examen sumarial, desde los establecimientos en que se hallan constituidos en prisión preventiva ó extinguiendo sus condenas.

Ministerio de Hacienda:

Real orden dejando sin efecto la autorización concedida por Real orden de 14 de Julio de 1907, para dedicar la fábrica de Peñarocha á la elaboración de alcohol desnaturalizado.

Ministerio de la Gobernación:

Real orden disponiendo que los Diputados Vocales de la Comisión Mixta no tienen

derecho á percibir dietas mientras no se encuentren en las mismas condiciones que para los de la Comisión Provincial determina el artículo 4.º del Real decreto de 14 de Mayo de 1899.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:

Real orden desestimando instancia de don A. Augusto Vidal Perera, para reclamar del lugar que le fué asignando en el escalafón definitivo.

Otra ampliando en sesenta dias el plazo á que se refiere el apartado tercero de la Real orden de 14 de Octubre último, para producir reclamaciones al Arreglo escolar de España.

Ministerio de Fomento:

Real orden disponiendo no sea condonada la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de la provincia de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

Otra confirmando la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de la idem id. á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

Otra disponiendo se remitan á la Jefatura de Obras Públicas de Tarragona 10.000 pesetas para gastos del replanteo previo á la subasta del puente sobre el río Ebro, en Amposta, correspondiente á la carretera de Vinaroz á Venta Nueva, provincia de Tarragona.

Otra disponiendo se verifiquen por Administración las obras del camino vecinal de Lomoviojo á Fuentesol, provincia de Valladolid.

Otra idem id. id. las obras del camino vecinal de Ataquines á Muriel, provincia de Valladolid.

Administración Central:

GUERRA.—Consejo Supremo de Guerra y Marina.—Relación de las pensiones declaradas por este Consejo Supremo durante la segunda quincena de Noviembre último.

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

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

FOMENTO.—Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.—Estado demostrativo de las enfermedades infecto-contagiosas que han atacado á los animales domésticos en España durante el mes de Octubre último.

Dirección General de Obras Públicas.—Tarifas de ferrocarriles.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CIVIL.—Pliego 77 y 78.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña 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 disfrutan las demás personas de la Augusta Real Familia.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICIÓN

SEÑOR: Rigiendo desde 19 de Enero de 1867 el actual Reglamento para la conservación y policía de las carreteras, y siendo, como es natural, deficiente en muchos puntos después de cuarenta y dos

años, la Dirección General de Obras Públicas redactó un Reglamento, basado sobre el existente, y con las modificaciones necesarias, y sometido á informe del Consejo de Obras Públicas, y en un todo conforme con el dictamen de aquel alto Cuerpo consultivo, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid, 3 de Diciembre de 1909.

SEÑOR:

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

Rafael Gaset.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, de conformidad con el Consejo de Obras Públicas y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en aprobar el adjunto Reglamento de policía y conservación de carreteras, que debe empezar á regir el día 1.º de Enero de 1910.

Dado en Palacio á tres de Diciembre de mil novecientos nueve.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,

Rafael Gaset.

REGLAMENTO

de policía y conservación de carreteras.

CAPITULO PRIMERO

DE LA CONSERVACIÓN DE LA CARRETERA

Artículo 1.º Los cultivadores de heredades próximas al camino, que ocasionen con sus labores cualquier daño en las obras de todo género de la carretera, incurrirán en la multa de 12 á 25 pesetas, además de subsanar el perjuicio causado.

Incurrirán en la misma pena cuando se adelanten á cultivar en la zona de la

carretera ó la ocupen con depósitos de cualquier género.

Art. 2.º Los cultivadores que con sus trabajos dejen caer tierra ó cualquier otro objeto en el camino ó en sus paseos y cunetas, y los pastores ó conductores de reses cuyos ganados hagan lo mismo, estarán obligados á la extracción y á la reparación de los daños en el acto, incurriendo en la multa de una á cinco pesetas si lo demorasen.

Art. 3.º Los dueños de heredades por donde discurrán las aguas procedentes de la carretera, no podrán impedir el libre curso de ellas, y para ejecutar cualquier clase de obra que pueda modificarlo con perjuicio de las de la carretera, les será preciso obtener autorización con arreglo al capítulo III.

Los infractores incurrirán en la multa de 10 á 25 pesetas y restituirán las cosas á su estado.

Art. 4.º Sin permiso de la Autoridad local, y previo el reconocimiento del Ingeniero, y con arreglo á las condiciones que fije por lo que interesa á la carretera, no se podrán cortar los árboles situados á menos de 25 metros de la misma, ni será permitido arrancar las raíces que impidan la caída de tierras dentro de ella. Los contraventores incurrirán en la multa de una peseta por cada árbol ó tocón que arranquen, y además costearán las obras necesarias para evitar daños ulteriores.

Art. 5.º Los conductores que abran surcos en el camino, paseos ó márgenes para meter las ruedas de los carruajes ó cargarlos más cómodamente, satisfarán la multa de 10 á 25 pesetas y resarcirán el daño causado.

Art. 6.º El que sustrajere materiales acopiados para las obras, ó cualquier efecto perteneciente á ellas ó al camino; el que intencionadamente rompa ó cause daños en los guardarruedas, postes kilométricos y telegráficos ó cualquiera otra obra, así como en el arbolado plantado en las márgenes del camino y en las fuentes ó abrevaderos construídos en la vía pública, y el que borre las inscripciones, se le denunciará al Juzgado á fin de que sea castigado con arreglo al Código Penal.

El que involuntariamente causé los daños y averías quedará solamente obligado á la reparación á su costa.

Art. 7.º No se consentirá, sin la debida autorización, barrer, recoger polvo y basura, rascar tierra ó tomarla en el camino, sus paseos, cunetas y escarpes, bajo la multa de una á cinco pesetas y reparación de daño causado. Los Ingenieros afectos al servicio de las carreteras podrán permitir la extracción del polvo, basura ó barro, prescribiendo las reglas que al efecto crean oportunas.

CAPITULO II

DEL TRÁNSITO POR LAS CARRETERAS

Art. 8.º Los Alcaldes cuidarán en sus respectivos términos jurisdiccionales, de que el camino y sus márgenes estén desembarazados y sin nada que obstruya el tránsito, así como evitarán, bajo su más estrecha responsabilidad, que los particulares ocupen, ya sea de una manera temporal, ya definitiva, terrenos propios de la carretera.

Impedirán, asimismo, que se viertan basuras ó aguas sucias á las carreteras y sus cunetas ó zonas de terrenos propios de aquéllas, que sufra entorpecimiento el libre curso de las aguas por las cunetas, y que las aguas de lluvia que recojan los edificios caigan á la carretera como no sea por tubos de bajada que desagüen

á nivel de la cuneta, imponiendo la multa de una á cinco pesetas á los contraventores.

Art. 9.º Se prohíbe á los particulares hacer acopios de materiales y escombros sobre la carretera y sus cunetas ó márgenes, amontonar sobre dichos puntos ú otros del camino abonos, mieses ni ningún otro objeto, y tender ó colgar ropas y telas en sus orillas.

Los que falten á estas disposiciones incurrirán en la multa de dos á diez pesetas.

Art. 10. Las plantas y setos de cualquier género, con que estén cercados los campos y heredades inmediatas al camino, deberán estar cortados de modo que no lleguen hasta él.

Art. 11. Todos los vehículos y caballerías deberán marchar al paso de persona en los sitios en que se esté empleando piedra en el afirmado, quedando también prohibido que se dé vuelta á dichos vehículos cuando estén sobre los puentes.

En los colgados queda prohibido, que transiten corriendo en tropel personas y caballerías, y que las tropas pasen no siendo en filas abiertas, con sólo dos hombres de frente y sin llevar el paso.

Se prohíbe también que se circule con hachas ú otros objetos encendidos por los puentes de madera ú otros en cuya composición entren materias combustibles.

Tampoco podrá pasar por los puentes colgados, por los de entramado metálico ó de madera, ni en general por todos aquellos que por su sistema de construcción ó por circunstancias accidentales debe tener un límite la carga, ningún vehículo cuyo peso exceda del inscrito en los dos accesos de la obra fijado por la Jefatura de Obras Públicas.

Si una causa justificada hiciere necesario rebasarlo, será preciso la autorización de dicha Jefatura y el cumplimiento de las disposiciones que determine, por quien la solicite, y de su cuenta los gastos que puedan ocasionar.

Los contraventores incurrirán en la multa de 10 á 50 pesetas, además de pagar la cantidad en que se aprecie por la Jefatura la reparación del daño que pueda producirse en la obra, y los medios provisionales que puedan ser necesarios para seguridad y regularidad del tránsito, ínterin se realice.

Art. 12. Ningún vehículo marchará por los paseos fuera del firme ó calzada del camino.

Al conductor del que lo hiciere se le impondrá la multa de dos á cinco pesetas.

Las caballerías y ganados deberán marchar sin perjudicar al perfilado de la carretera, destruyendo sus aristas.

Al conductor del que lo hiciere, se le impondrá la multa de 0,50 á dos pesetas.

Art. 13. Cuando se estén ejecutando en el camino obras de reparación, los vehículos y caballerías marcharán por el sitio señalado al efecto, siendo los contraventores responsables del daño que causen, é imponiéndoseles una multa de cinco pesetas por vehículo y dos pesetas por cada caballería.

Art. 14. Los conductores de vehículos que crucen la carretera por sitios distintos de los destinados para este fin ó consagrados por el uso constante para comunicación entre los pueblos, con anterioridad á la construcción de dicha carretera y que no hayan sido reemplazados por obras de ella, ó los que cometan igual falta para entrada y salida de sus fincas, pagarán el daño que causen y además cinco pesetas de multa.

Para los que conduzcan reses sueltas ó en manada y cometan igual extralimitación, la multa será de 0,10 á 0,25 pesetas por cada cabeza de ganado menor, y de 0,20 á 0,50 pesetas por cabeza de caballar, vacuno y demás ganado mayor, pero no bajará en total de tres pesetas en los primeros y de cinco en los segundos.

Art. 15. Se prohíbe todo arrastre directo de madera, ramaje, arados y cualquier otro objeto sobre el camino, y el uso del cuadro ó plancha con garfios, así como que lleguen á tocar á la superficie de aquél las cargas de caballerías ó vehículos, é igualmente el atar las ruedas de los últimos, bajo la multa de dos pesetas por cada madero, caballería ó arado con extremo de hierro y 15 pesetas por cada vehículo, debiendo además resarcirse el daño causado.

Art. 16. Los arrieros y conductores de vehículos que den suelta á sus ganados en el camino ó en sus paseos, cunetas ó escarpes, satisfarán la multa de cinco pesetas por vehículo y de 0,25 pesetas por cabeza de ganado, además de pagar el daño que causen.

Art. 17. La misma multa de 25 céntimos de peseta por cabeza se aplicará á los pastores de cualquier ganado aunque sea mesteño, que circule ó pade por las alamedas, paseos, cunetas y escarpes del camino.

Art. 18. No se dejará suelto ningún vehículo delante de las posadas ni en ningún otro paraje del camino.

Al conductor del que se encuentre en tal estado se le impondrá una multa de cinco pesetas.

Art. 19. No podrán establecerse estercoleros ni echar animales muertos á una distancia menor de 25 metros de las márgenes del camino.

Los que falten á esta disposición, además de quedar obligados á apartarlos, incurrirán en la multa de 5 á 25 pesetas.

Art. 20. Las caballerías, recuas, ganados y vehículos de toda especie, deberán dejar libre la mitad del ancho del camino ó de los apartaderos para no emborazar el tránsito; entendiéndose que esta disposición afecta también á la carga de los últimos.

Tampoco podrán pararse ni marchar apareados los vehículos en ningún caso más que en los cruces, ni las caballerías cuando no quede libre, por lo menos, la mitad del ancho del camino.

Para los cruces de dichas caballerías, recuas, ganados y vehículos, se observarán las reglas siguientes:

Los que vayan en distinto sentido marcharán conservando su respectivo lado derecho y para los que vayan en el mismo sentido conservarán la derecha los de delante y tomarán la izquierda los de detrás.

Los que infrinjan las disposiciones señaladas en este artículo pagarán la multa de 5 á 20 pesetas.

Art. 21. Cuando en cualquier paraje del camino las recuas y vehículos se encuentren con los conductores de la correspondencia pública, deberán dejarle el paso expedito.

Las contravenciones á la presente disposición serán castigadas con multa de cinco pesetas.

Art. 22. No será permitido, bajo la multa establecida en el artículo anterior, que las caballerías, ganados y carruajes se lleven corriendo á escape por la carretera á la inmediación de otro de su especie ó de las personas que van á pie.

Art. 23. Igual multa se aplicará á los conductores de recuas, ganados y vehículos que los dejen ir libremente por el ca-

mino ó parados en él, abandonando su conducción, bien separándose de ellos ó yendo dormidos.

Art. 24. Todos los vehículos, sin excepción alguna, llevarán por la noche en su frente, á lo menos, un farol encendido. Los conductores incurrirán en la multa de cinco pesetas cada vez que contravengan esta disposición.

Art. 25. Los vehículos cuyo peso no exceda de 6.000 kilogramos por eje y que no ocupen más de la mitad del ancho de la carretera ó de sus apartaderos, podrán circular por ella sin previa autorización.

Para poder circular con vehículos de peso ó dimensiones mayores de las señaladas en el párrafo anterior, será preciso obtener previamente autorización del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, en la que se fijarán las condiciones, la carretera y el tiempo en que tendrá validez. La autorización sólo podrá concederse después que se haga el depósito de la cantidad que el Ingeniero Jefe de la provincia juzgue procedente para responder de los deterioros que su tránsito pueda originar en la carretera, devolviéndose el sobrante de esta cantidad una vez hecho el transporte.

Los conductores de los vehículos señalados en el párrafo anterior que circulen sin tener la autorización que en él se previene, sin atenderse á las prescripciones que en ella se fijan, deberán detenerse en el punto que señale el que haya observado la infracción, y se le impondrá la multa de 25 pesetas por cada vehículo.

CAPÍTULO III

DE LAS OBRAS CONTIGUAS Á LA CARRETERA

Art. 26. En las fachadas de las casas contiguas á las carreteras no será permitido colocar ningún objeto colgante ó saliente que pueda causar incomodidad ó peligro á los transeúntes, caballerías y vehículos. En caso de que así se hiciese, los Alcaldes señalarán un plazo breve para que se quite, imponiéndosele la multa de 5 á 20 pesetas al que no lo haga en el plazo señalado. Si dichas Autoridades no lo hiciesen, ni por propia iniciativa, ni por denuncia del personal de Obras Públicas, incurrirán en la responsabilidad que proceda por su falta de celo.

Art. 27. Cuando por cualquier medio llegue á conocimiento del Ingeniero que un edificio contiguo al camino, ya sea particular ó público, y en especial la fachada que da frente á la carretera amenaza ruina, deberá hacer reconocer el edificio, y si en efecto se halla en mal estado, lo pondrá en conocimiento del Alcalde, expresando si la ruina parece ó no próxima, y advirtiéndole al mismo tiempo si es de los que, en virtud de alineación aprobada, se halla sujeto á retirar ó avanzar la línea de fachada.

Si la ruina del edificio apareciese inminente, el Alcalde dará inmediatamente orden de practicar su derribo, adoptando las precauciones que señale el Ingeniero, para evitar todo peligro á los que transiten por el camino, siendo responsable del mismo si no lo verifica con la premura que el caso reclame.

Art. 28. Sin la correspondiente licencia no podrán establecerse tinglados ni puestos en el camino, sus paseos y márgenes, aunque sea para la venta de comestibles.

Los contraventores pagarán una multa de 10 á 25 pesetas.

Art. 29. A menos de 25 metros de distancia de la carretera, medidos desde la arista exterior de sus explanaciones no se podrá demoler ni construir obras de nin-

guna clase, edificio alguno, corral para ganado, alcantarilla, ni obra que salga del camino á las posesiones contiguas, ni establecer presas, artefactos ó cauces para la toma y conducción de aguas sin la correspondiente licencia.

Tampoco será lícito establecer represas, pozos ó abrevaderos en la forma arriba expresada, ni practicar calicatas y cualquier otra operación minera á menos de 40 metros de la carretera, medidos de la misma manera, ó sea desde las aristas exteriores de sus explanaciones.

Los contraventores incurrirán en una multa de 10 á 15 pesetas, además de subsanar el perjuicio causado, más otra de 5 pesetas por cada día que subsistan las obras después del plazo que para su desaparición señale el Ingeniero encargado de la carretera.

Art. 30. Las peticiones de licencia para construir ó reedificar en las expresadas fajas de terreno á ambos lados del camino, se dirigirán al Alcalde del pueblo respectivo, expresando el paraje, calidad y destino del edificio ó obra que se trate de ejecutar, determinando exactamente su distancia á la arista exterior más próxima de la carretera y describiendo clara y detalladamente las obras que se deseen ejecutar.

Art. 31. El Alcalde remitirá dichas peticiones con las observaciones que estime oportunas, al Ingeniero afecto al servicio de la carretera, para que, previo reconocimiento, señale la distancia y alineación á que la obra proyectada haya de sujetarse, con las demás condiciones facultativas que deben observarse en su ejecución, á fin de que no cause perjuicio á la vía pública ni á sus paseos, cunetas y arbolado.

Los solicitantes estarán obligados á presentar el plano de la obra proyectada, si el Ingeniero lo cree necesario, para dar dictamen con el debido conocimiento.

Art. 32. Los Alcaldes en sus respectivas jurisdicciones, y en vista del citado informe del Ingeniero, concederán la licencia solicitada con sujeción á la alineación y demás condiciones que éste hubiera marcado, cuidando de que sean observadas puntualmente por los dueños de la obra.

Art. 33. A los que al ejecutar cualquier obra dentro de la zona de policía se aparten de la alineación marcada ó no observen las condiciones con que se haya concedido la licencia, les obligará el Alcalde á demoler la obra y además á resarcir los daños que hayan ocasionado.

Art. 34. Si se suscitasen dudas y contestaciones con motivo de la alineación y demás condiciones facultativas señaladas por el Ingeniero, el Alcalde las pondrá en su conocimiento, y suspendiendo todo procedimiento ulterior remitirá el expediente al Gobernador de la provincia.

Art. 35. Esta Autoridad resolverá en el más breve plazo posible sobre los expedientes de que trata el artículo anterior, oyendo al Ingeniero Jefe de la provincia; pero si hallase motivo para no conformarse con el dictamen de éste, lo pasará sin demora á la Dirección General del ramo para que decida lo que fuere justo ó conveniente, ó proponga en su caso al Gobierno la resolución que corresponda.

CAPÍTULO IV

DE LAS DENUNCIAS Y MULTAS

Art. 36. No se impondrá pena alguna de las previstas en este Reglamento sino mediante la denuncia ante los Alcaldes respectivos.

La responsabilidad civil de reparar los daños causados ó indemnizar los perjuicios, se regirá por los principios generales de Derecho civil y conforme con lo establecido en el Código Penal.

Art. 37. Las denuncias podrán verificarse por cualquier persona, correspondiendo hacer las aprehensiones á los Agentes de la Autoridad de los pueblos por donde pase la carretera ó camino, á la Guardia Civil, y muy especialmente á los peones camineros, capataces y funcionarios facultativos de caminos, cuyas declaraciones harán fe.

En las denuncias presentadas se hará constar el día, hora y sitio en que se note la falta, la entidad del daño causado, apreciándolo en cantidad aproximadamente, si lo hubo, y el artículo de este Reglamento que resulte infringido.

Art. 38. La presentación de la denuncia ante el Alcalde se hará, sin demora alguna, exigiendo el denunciante el oportuno recibo para su resguardo, que no podrá negarse á dar la citada Autoridad; pero si lo hiciese, el denunciante lo pondrá en conocimiento de su Jefe inmediato, quien á su vez lo transmitirá al Gobernador de la provincia.

Art. 39. El personal subalterno de Obras Públicas dará cuenta á la Jefatura por conducto de sus superiores intermedios de todas las denuncias que presente ante los Alcaldes ó de que tenga conocimiento, en el más breve plazo; y en el caso de que no se les dé por dichas Autoridades el debido cumplimiento, el Ingeniero Jefe lo comunicará al Gobernador civil con propuesta del castigo reglamentario que proceda imponer al infractor.

Art. 40. Presentada la denuncia, el Alcalde, previa rectificación del denunciante, citará al denunciado personalmente, ó por cédula si no se le encontrare y á los testigos si los hubiere, señalándoles el día y hora en que han de presentarse á su autoridad con el fin de recibirles las correspondientes declaraciones.

Estas diligencias deberán practicarse dentro de los tres días siguientes al en que se le haya presentado la denuncia.

Art. 41. Cuando el citado no compareciere en el sitio, día y hora que se le hubiere señalado, le parará el perjuicio que haya lugar, sin que por la falta de presentación se suspenda el curso del expediente.

En el caso de que el denunciado no residiere en el término municipal en que se presente la denuncia, podrá dar sus descargos por escrito ó por persona debidamente autorizada para ello.

Art. 42. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Públicas en las denuncias puestas por ellos, hará fe, salvo prueba en contrario, cuando con arreglo al Código Penal no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta.

Art. 43. El Alcalde practicará todas las diligencias y fallará en el plazo de un mes, aun cuando no haya comparecido ni alegado nada el denunciado, dando conocimiento del fallo al denunciador en el plazo de tres días.

Dará, además, cuenta de oficio al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, acompañando copia literal ó informando respecto á los fundamentos de dicho fallo.

El Ingeniero Jefe podrá alzarse del fallo ante el Gobernador civil, quien lo confirmará ó revocará en vista de las diligencias ó informes remitidos por el Alcalde al Ingeniero Jefe, y que éste deberá acompañar al escrito de alzada.

Art. 44. En el caso de que los Alcaldes no remitiesen al Ingeniero Jefe las diligencias dentro del plazo señalado, el Ingeniero Jefe se dirigirá al Gobernador civil de la provincia para que esta Autoridad exija de aquéllos el inmediato envío, repitiendo la queja cuantas veces fuere preciso en caso de no responder los Alcaldes á las excitaciones de los Gobernadores, que deberán imponerles en cada caso las multas que prescribe la ley Provincial.

Art. 45. Para el pago de toda multa se concederá un plazo proporcionado á su cuantía, que no baje de diez días ni exceda de veinte; pasado el cual se procederá por la vía de apremio contra los morosos.

El referido plazo empezará á contarse de el día en que se notifique la imposición de la multa al interesado.

Art. 46. Las providencias que dicten los Gobernadores por infracciones de este Reglamento serán apelables ante el Ministerio de Fomento, dentro del término de quince días, contados desde la fecha de la correspondiente notificación.

Art. 47. Los recursos de alzada se presentarán al Gobernador que dictó la providencia, y éste la elevará con su informe á la Dirección General de Obras Públicas para la resolución que proceda.

Art. 48. Los recursos de alzada quedarán sin curso, si no se presentan, conforme al artículo anterior, al Gobernador correspondiente, si se presentan fuera del plazo señalado, ó si en ellos no se precisa clara y terminantemente las disposiciones cuya infracción lo motive, bien sean relativas á la imposición de responsabilidades, bien al procedimiento seguido para depurarlas.

Art. 49. Tampoco se tramitarán los recursos de alzada si no van acompañados del justificante de haberse depositado en metálico en la Caja de Depósitos el importe total de los daños causados más el de la multa impuesta.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 50. Siempre que sea posible se permitirá el paso de los vehículos ó caballerías que conduzcan la correspondencia pública por los trozos de carretera que se esté construyendo ó reparando por cuenta de la Administración.

Art. 51. Cuando haya vuelcos de vehículos en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los hayan producido, dando cuenta de sus resultados á la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 52. El presente Reglamento es extensivo en todas sus partes á las carreteras y caminos que se conserven por cuenta de las provincias, pueblos ó particulares.

Art. 53. La imposición de las multas y la distribución de su importe se ajustará á lo preceptuado en las disposiciones vigentes.

La reincidencia de las faltas será castigada aumentándose el importe de las multas en otro tanto por cada nueva infracción.

Art. 54. No se reconoce fuero especial ni privilegiado para los que infrinjan las disposiciones de este Reglamento.

Art. 55. Se entregará un ejemplar del presente Reglamento á cada uno de los Alcaldes de los pueblos por cuyos términos municipales cruce alguna carretera, que deberá exponer en el tablón de edictos por espacio de tres meses, por lo menos, y asimismo á todos los Peones Camineros, Capataces, Guardas y demás

empleados del Ramo de Obras Públicas y de carreteras provinciales y municipales.

Art. 56. Quedan en vigor las disposiciones sobre carreteras, que no se opongan á lo preceptuado en los artículos anteriores.

Art. 57. En casos excepcionales, y á propuesta del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, podrá el Gobernador civil de la provincia modificar, por tiempo limitado para alguna carretera ó camino, las prescripciones de este Reglamento relativas al tránsito por ellos, dando cuenta á la Dirección General de Obras Públicas y publicando las modificaciones en el *Boletín Oficial* con diez días de antelación.

Art. 58 transitorio. Interin se estudia el mejor servicio de Peones Capataces y Camineros, todo lo relativo á nombramientos y traslados de este personal dependerá exclusivamente de la Dirección General de Obras Públicas, quedando derogado el Real decreto de 3 de Mayo de 1907.

Madrid, 3 de Diciembre de 1909.—
Aprobado por S. M.—Rafael Gasset.

REGLAMENTO

para el cumplimiento y aplicación de los artículos de la ley de 14 de Junio de 1909, comprendidos entre el 2.º y el 16, el 20 y el 27, y el 30, 31 y 32, todos inclusive, y en relación con el artículo 33.

(Conclusión).

Art. 19. Los constructores que estimen encontrarse dentro de las condiciones exigidas por el artículo anterior, deberán participarlo al señor Ministro de Fomento, para que, previo reconocimiento de los Astilleros ó talleres por el personal técnico que proceda, y con vista de los demás antecedentes que se juzgue necesarios, expida, cuando haya lugar, un certificado de suficiencia, sin el cual no podrá ser oído el constructor ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional.

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

Art. 20. El Ministro de Fomento dará á conocer públicamente por medio de los periódicos oficiales, las certificaciones á que se refiere el artículo anterior, y llevará un registro de todos los establecimientos á cuyo nombre se hayan expedido, con copia literal de las mismas.

CAPÍTULO II

DE LAS NAVIGACIONES DE ALTURA Y GRAN CABOTAJE CON DERECHO Á PRIMAS

Apartado primero.

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

Art. 21. Son navegaciones de altura y gran cabotaje las comprendidas en las definiciones siguientes:

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

«Navegación de altura», la que verifiquen los buques nacionales entre los

puertos españoles comprendidos en las definiciones de cabotaje nacional y gran cabotaje, y los demás puertos no citados.

Art. 22. El carácter de las navegaciones de gran cabotaje y altura, definidas en el artículo anterior y hechas en tráfico directo internacional, subsistirá, aun cuando en el curso de un mismo viaje se hagan operaciones de cabotaje nacional.

Art. 23. Se entenderá por «tráfico directo internacional», el de todo buque nacional conductor de mercancías de procedencia directa, aunque haga escalas y operaciones mercantiles en otros puertos, siempre que al descargarlas en el puerto de su destino vayan acompañadas del conocimiento y certificado del Cónsul ó de la Aduana del puerto de embarque, justificativos de la procedencia directa.

Art. 24. Para los efectos de las primas, no se sumarán las cargas transportadas en cabotaje nacional con las de tráfico directo internacional, ni se contarán las millas recorridas que no hayan sido necesarias para efectuar este tráfico.

Art. 25. Los buques nacionales de vapor que reúnan las condiciones fijadas en el artículo siguiente de este Reglamento, y verifiquen tráfico directo internacional en navegaciones de altura y gran cabotaje, disfrutarán durante diez años, á contar desde el día 17 de Septiembre de 1909, las primas de navegación siguientes: 0,40 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de altura, y 0,50 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de gran cabotaje.

Art. 26. Todos los buques que en su abanderamiento y matrícula definitivos ó provisionales, además de ajustarse á los requisitos generales de nuestras ordenanzas y reglamentos y á los preceptos del libro III del Código de Comercio, tengan acreditado ó acrediten oportunamente ser de la exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional, y llenen los requisitos expresados en el apartado III de este capítulo II, tendrán opción á las primas fijadas en el artículo anterior.

Art. 27. Ningún buque podrá cobrar prima á la navegación por más de 20.000 millas anuales en la navegación de gran cabotaje y de 30.000 en la de altura.

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

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

Apartado segundo.

De las primas á la navegación de 0,60, 0,80 y 1 peseta por tonelada y 1.000 millas navegadas.

Art. 28. Los buques nacionales de vapor que en navegaciones de gran cabotaje y altura, definidas en el apartado anterior, realicen las expediciones anuales ó viajes redondos de tráfico directo internacional, definido en el mismo apartado quinto, consignadas en el cuadro A anexo á este artículo, con la perioridad y velocidad que en el mismo se especifican, y reúnan las condiciones que se consignan en el apartado quinto de este capítulo II, tendrán derecho, durante diez años, contados desde el 17 de Septiembre de 1909, á las siguientes primas de navegación:

Los buques que verifiquen las expediciones comprendidas en el grupo 1.º de dicho cuadro, 0,60 pesetas por tonelada de arqueo total y 1.000 millas navegadas; los del grupo 2.º, 0,80 pesetas por igual tonelaje y millaje, y los del grupo 3.º, una peseta, por iguales conceptos.

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

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

Art. 29. Las primas que concede el artículo anterior á las líneas contenidas en el cuadro anejo A, no podrán exceder en el año de 2.000.000 pesetas, distribuidas en esta proporción:

Primer grupo, 670.000 pesetas.

Segundo grupo, 380.000 pesetas.

Tercer grupo, 950.000 pesetas.

Art. 30. Los buques excluidos en las liquidaciones de las primas del artículo 28, tendrán opción á las primas del artículo 25, cuando reúnan las condiciones de carga y pasaje en tráfico directo que prescribe el artículo 31.

Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas, respecto á las cantidades totales de 2.900.000 pesetas asignadas á las del artículo 25, y 2.000.000 de pesetas consignadas para las del artículo 28, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de las dos liquidaciones anuales de ambas clases de primas, no exceda de 4.900.000 pesetas.

Cuando el total de las primas exceda de esta cantidad, se procederá al prorrateo entre las toneladas de los buques que en igualdad de condiciones, hayan acreditado derecho á dichas primas en la forma que previene el artículo 77 de este Reglamento.

Apartado tercero.

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

Art. 31. Para disfrutar de las primas de 0,40 y 0,50 pesetas, por tonelada y 1.000 millas de navegación, se requerirá reunir las condiciones siguientes:

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

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

3.ª Que el buque admita en la medida y forma reglamentarias, según su clase, los alumnos de los Institutos náuticos oficiales ó Escuelas especiales de Industrias marítimas que estén en prácticas;

4.ª Que verifique el transporte gratuito de las valijas de Correos, entrega-

das y recogidas á bordo por funcionarios del Estado;

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

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

Art. 32. El naviero ó armador que solicite el derecho al cobro de las primas, deberá justificar que el buque á favor del cual causa la petición, se halla inscrito y clasificado en la primera categoría de cualquiera de las sociedades extranjeras siguientes: Lloyd Register, Bureau Veritas, British Corporation, ó del Registro Oficial Español, cuando exista, á cuyas instituciones se declara competentes y autorizadas para los servicios de clasificación, inspección y reconocimiento de buques españoles.

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

Art. 33. Justificará asimismo el naviero ó armador, mediante certificaciones expedidas por las Autoridades de Marina del puerto de su matrícula, que toda la dotación de sus buques, con opción á prima, es español, en las condiciones normales de su navegación y salvo los casos de fuerza mayor.

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

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

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

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

Art. 34. Justificará también el naviero que contribuye con un 4 por 100 de las cantidades que hubiere cobrado del Gobierno de S. M., por primas á la navegación, al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomento para el personal náutico, ó de las que creen ó sostengan los navieros ó sus asociaciones de éstos, por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades ó instituciones análogas, á juicio del Gobierno, á cuyo fin remitirá al Ministerio de Fomento copia de los Estatutos sociales y de la Junta encargada de administrar la Asociación ó Institución,

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

Art. 35. En cuanto á la admisión de los alumnos de los Institutos náuticos, el número que deberá admitir cada buque con derecho á primas, será:

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

Dos de cubierta y otro de máquina desde 2.500 hasta 4.000 toneladas; y

Tres de cubierta y uno de máquina ó viceversa, hasta 4.500 en adelante.

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

La justificación de estos embarques se hará también mediante certificaciones de las autoridades de Marina del puerto de la matrícula del buque.

Art. 36. El naviero ó tendrá la facultad de elegir los alumnos para realizar los viajes de prácticas, pero serán preferidos para el embarque los de los Institutos náuticos ó Escuelas oficiales de la zona de matrícula del buque respectivo, por el orden en que fueren elegidos por el armador respectivo.

Art. 37. Si éste no hiciere uso de tal derecho, el Claustro de Profesores del Instituto ó de las Escuelas oficiales de Industrias marítimas de la zona de matrícula, de acuerdo con la Asociación de Navieros, donde la hubiere, propondrá al armador una terna de alumnos, de la cual designará éste el número de aquéllos que tenga obligación de embarcar, siempre con certificado de buena conducta y de reconocimiento facultativo favorable.

Art. 38. A las Compañías y Asociaciones navieras que tengan buques-escuelas de ampliación ó estudios marítimos ó de prácticas de navegación, se les computará el número de los alumnos de que conste anualmente la escuela por el de los que le correspondiera embarcar en los buques de su respectiva flota, en la proporción determinada en el artículo 35.

Art. 39. Cuando el número de alumnos que soliciten embarque sea menor de los que correspondan á los buques de la matrícula que estén en puertos ó próximos á llegar, la designación de los alumnos embarcados se hará equitativamente, repartiéndolos la Autoridad de Marina entre todos los buques de la inscripción marítima respectiva.

Art. 40. El trato que se dará á bordo á los alumnos será el de la clase á que han de pertenecer, y estarán sujetos á todos los trabajos que el Capitán ó sus delegados entiendan que pueden servirles de prácticas.

Art. 41. Los alumnos tendrán obligación de desembarcar definitivamente en cuanto cumplieren el tiempo de las prácticas, y en todo caso y absolutamente estarán sometidos á la autoridad del Capitán y á las reglas de disciplina del buque.

Art. 42. Los gastos de embarque del alumno, serán de su cuenta.

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

Art. 43. El Capitán podrá repatriar al alumno en el propio buque en que éste practique, siempre que juzgue que la vuelta á puerto español se ha de realizar dentro de los seis meses siguientes al término de las prácticas.

Art. 44. Para verificar el transporte gratuito de las valijas de correos, los funcionarios del Estado correspondientes, entregarán en el buque la correspondencia bien acondicionada en sacos, fardos ó cajas precintadas; el buque la conducirá al punto de su destino, en éste el Capitán la entregará á bordo al encargado de recogerla, y disfrutará mientras la tenga á bordo de las prerrogativas necesarias para el buen servicio del correo marítimo, que otorgarán reglamentariamente y de común acuerdo las Direcciones de Correos y Navegación.

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

Art. 45. La conducción de la correspondencia no será obstáculo para que el buque pueda tocar en los puertos en cualquier orden, hacerse á la mar sin práctico, y remolcar ó asistir á los barcos que se hallen en peligro.

Art. 46. Cualquiera que fuese la causa que al Capitán obligara á variar de ruta y proceder á distinto puerto del destino de la correspondencia, le eximirá de toda responsabilidad en la conducción de ésta, siempre que en el primer puerto en que toque haga entrega de ella al representante de la Autoridad española ó á su Delegado.

Art. 47. Todas las causas que eximan de responsabilidad por la no entrega de la carga, con arreglo á las pólizas de fletamento en uso, eximen también de la entrega de la correspondencia, y en su virtud, siempre que se justifique la existencia de tales causas, quedarán exentos de responsabilidad el Capitán y el buque.

Art. 48. Para el cumplimiento de la condición 5.^a del artículo 31, se ha de entender:

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

b). Por carga transportada:

1.º Para las mercancías que en el manifiesto figuren en volumen: el número de metros cúbicos multiplicado por la característica de estiva, según se determina en el artículo 49. Este producto será el número de toneladas de flete;

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

I. Si su densidad mercantil es igual ó mayor que el coeficiente de peso del buque determinado en el artículo 50, se dividirá el peso de las mercancías en kilos por este coeficiente, y el cociente será el número de toneladas de flete;

II. Si su densidad mercantil es menor que el coeficiente de peso del buque determinado en el artículo 50, se dividirá el peso de las mercancías en kilos por su densidad mercantil y el coeficiente será el número de toneladas de flete;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EJEMPLOS

Datos de un buque.
 Porte total, 3.000 toneladas.
 Registro neto, 2.000 toneladas (ó sean 5.660 m³ de tonelaje neto).
 Arqueo de sus bodegas, 5.094 m³.
 Característica de estiva, 1,15.
 Coeficiente de peso, 588.
 Cálculo de las toneladas flete transportadas en los siguientes casos:
 Viaje A.—En su manifiesto figuran:
 500 bultos cubicados en tierra cuya suma de volumen son 653 m³.
 300 fardos de paja prensada con un peso total de 225.000 kilos.
 400 balas de trapo prensado, 360.000 kilos.
 Mineral de hierro á granel, 1.000.000 de kilos.
 7.000 botellas vacías de á litro á granel.
 100 pasajeros de tercera clase.
 10 ídem de segunda íd.
 5 ídem de primera íd.

Conversión de este cargamento en toneladas flete.

	Toneladas flete.
653 m ³ (carga en volumen) multiplicado por 1,15=.....	750
225.000 kilos de paja prensada divididos por 350, peso de las toneladas de mar de esta mercancía.	642
360.000 kilos de trapos en balas dividido por 500.....	720
1.000.000 de kilos de mineral de hierro, cuyo peso por tonelada de mar es superior á los 588 kilos de coeficiente de peso de este bu-	

	Toneladas flete.
que $\frac{1.000.000}{588}$	1.700
	3.812

7.000 botellas á razón de 700 por tonelada de mar.....	10
115 pasajeros de distintas clases á 4 toneladas flete.....	460

Total de toneladas flete.... 4.282

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

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

20 pasajeros de segunda clase.	80
--------------------------------	----

Conversión de este cargamento en toneladas flete.

2.000.000 kilos de mineral de hierro divididos por el coeficiente de peso del buque (588).....	3.400
1.000.000 kilos de fardos de paja prensada divididos por 350 (peso de las toneladas de mar de esta mercancía).....	2.857
20 pasajeros á 4 toneladas flete....	80

Total de toneladas flete.... 6.337

NOTA Como la carga máxima de este buque son 5.660 m³, á este viaje, según lo dispuesto en los artículos 48 y 61 no se le podrán abonar más que 5.660 toneladas flete, aunque del cálculo que acabamos de hacer aparezcan 6.337.

Art. 49. Para determinar la característica de estiva de un buque se distinguirán los siguientes casos:

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

En estos buques la característica de estiva será:

- 1,05 cuando tengan un entrepuente.
- 1,10 ídem íd. dos íd.
- 1,15 ídem íd. tres íd.
- 1,20 ídem íd. cuatro íd.

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

Para obtener la característica de estiva en estos buques se procederá como sigue:
 a). Se arquearán separadamente en metros cúbicos cada una de las bodegas de carga.

b). Se multiplicarán estos arqueos: Por 1,05 los de las bodegas de un entrepuente.

- Por 1,10 ídem íd. de dos íd.
- Por 1,15 ídem íd. de tres íd.
- Por 1,20 ídem íd. de cuatro íd.
- Por 1,00 ídem íd. de ningún íd.

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

El cociente será la característica de estiva del buque.

EJEMPLO

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

Bodegas.	Capacidad.— Metros ³ .	Entrepuestos.	Característica correspondiente.	Resultados.
1	680	Dos.	1,10	748
2	1.340	Tres.	1,15	1.541
3	1.100	Dos.	1,10	1.210
4	260	Ninguno.	1,00	260
	3.380			3.759

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

Art. 50. Para determinar el coeficiente de peso de un buque, se dividirá su porte total en kilogramos, por la capacidad en metros cúbicos de sus bodegas de carga.

EJEMPLO

Buque de 3.000 toneladas de porte total, ó sea capaz de transportar como máximo 3.000 toneladas de peso muerto cuando se halle en su marca w) cuyo registro neto sean 2.000 toneladas y cuyas bodegas de carga arqueen 1.800 toneladas Marson.

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

Art. 51. El naviero que desee disfrutar de las primas á la navegación, deberá solicitarlo por escrito del Ministerio de Fomento.

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

- 1.º El nombre y domicilio del naviero ó armador;
- 2.º El nombre del buque y su matrícula;
- 3.º El del constructor del casco y de la máquina;
- 4.º La fecha de su construcción y abanderamiento;
- 5.º El tonelaje de arqueo bruto y neto en toneladas Marson y su reducción á metros cúbicos.

Los buques que tengan en cualquiera de sus bodegas algún entrepuente, indicarán además el volumen en metros cúbicos de cada una de sus bodegas, precisando cuáles no tienen entrepuente, y el número de ellos en las que los tienen.

Con estos datos se determinará la característica de estiva del buque según se previene en el artículo 49;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 52. La presentación de la solicitud y declaración expresadas en el artículo anterior, serán suficientes para que el buque al que dichos documentos se contraen, sea inscrito en el registro especial de buques que aspiran á las primas de navegación que deberá llevarse en el Ministerio de Fomento. Sin perjuicio de dicha inscripción en el Registro, se hará además la correspondiente inscripción en otro registro que deberán llevar las Direcciones locales de navegación á los buques de la ó las matrículas de su jurisdicción.

Art. 53. Para la justificación completa de las primas, el armador ó naviero se proveerá de un libro de travesías como el modelo A, que se acompaña.

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

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

Art. 54. En el libro de travesías cuyas páginas serán triplicadas, la primera de cada una de ellas de papel transparente, constituirá la parte matriz, y las otras de papel corriente estarán punteadas en su borde interno para poderlas desglosar fácilmente; bastará intercalar entre ellas papel comunicativo y escribir en la superior con un puntero seco para obtener los tres ejemplares idénticos.

Los Directores locales de Navegación, añadiendo sus observaciones, si hubiere lugar á ellas, las visará, fechará, firmará y sellará, reservándose una de las páginas.

Art. 55. Las hojas del libro de travesías y el ejemplar visado del conocimiento constituyen los justificantes para la confección de los estados B, C y D, y para el visado de estos por la autoridad local que corresponda, la cual no podrá exigir al armador ningún otro justificante.

Art. 56. Cuando un buque nacional de vapor toque en un puerto en el que ha de realizar operaciones mercantiles que puedan dar lugar al cobro de la prima de navegación, el Capitán del mismo presentará en la Comandancia de Marina y Aduana, ó en los Consulados, según los casos, el libro de travesías y un ejemplar del manifiesto en el que la carga esté ya expresada en unidades métricas (kgs. ó mts³), á fin de que en la página correspondiente del libro se inscriban las indicaciones y observaciones que procedan, y que tanto el libro como los manifiestos sean además visados por la respectiva autoridad.

Art. 57. Cuando para el visado del libro de travesías y los conocimientos en el extranjero, no exista consulado en el puerto, lo hará la autoridad local ó el agente del buque y un comerciante.

Art. 58. Las anotaciones, sellos y firmas que las autoridades competentes en cada caso pongan en los justificantes expresados en este Reglamento, constituirán un servicio gratuito.

Apartado cuarto.

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

Art. 59. La liquidación de las primas la realizará la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, por períodos de año natural, con arreglo al procedimiento que preceptúa este Reglamento.

Art. 60. La liquidación general dará comienzo el día 16 de Febrero de cada

año se fundará en los datos que para esa fecha deben figurar en el Ministerio de Fomento, y deberá quedar terminada en igual día del siguiente mes de Abril.

Art. 61. La forma de liquidar será la siguiente:

Una vez obtenidas las toneladas flete embarcadas en cada puerto en el estado modelo B, conforme á las instrucciones que al mismo acompañan, se procederá á la confección del estado modelo C.

Para ello se llenarán las columnas correspondientes con los datos del estado modelo B, y la de las millas recorridas con los datos de la Tabla oficial de distancias.

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

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

Para hacer el resumen de viajes, se trasladarán al estado modelo D los datos procedentes del C, ó sea la media de las toneladas flete transportadas, clasificadas en exportación ó importación, y las distancias recorridas en gran cabotaje y altura en las idas y vueltas de cada viaje.

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

En este cuadro D se compulsará:

- 1.º Si el promedio de la carga transportada llega al 50 por 100 de la carga máxima en los mismos viajes;
- 2.º Si el 30 por 100 del dicho 50 por 100 se alcanza exclusivamente en exportación nacional.

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

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

Art. 62. El número de millas recorridas en tráfico directo internacional, se valorará por cada viaje redondo del buque para el cálculo anual de las primas, según la cantidad comprendida entre el primer puerto de arranque de España y el último de llegada al extranjero y viceversa, medida sobre la distancia marítima directa, entre todos los puertos recorridos durante el viaje redondo, verificando tráfico directo internacional, computándose como tal el retorno á España en lastre.

Art. 63. La distancia marítima directa entre puertos se valorará por la Tabla oficial, y en su defecto, por los datos que suministre la Dirección General de Navegación.

Art. 64. Se entenderá por viaje redondo el que efectúe el buque de uno ó varios puertos españoles hasta su retorno á uno ó varios también españoles, después de haber tocado en alguno ó algunos del extranjero en él ó en los que haya hecho operaciones mercantiles.

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

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

Art. 65. Se entenderá por travesía la navegación que hace un buque para trasladarse de un puerto á otro directamente, ó tocando en otros en que no efectúa operaciones mercantiles.

Art. 66. La distancia recorrida en un viaje redondo será:

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

B). Para el buque que va con carga y á su llegada á puerto español venga en lastre, la suma de todas las distancias directas de todas las travesías de ida ó exportación, añadida á la distancia marítima directa desde el último puerto en que hizo operación de tráfico directo internacional hasta el primero español al que llegue en lastre; pero si entre dicho último puerto extranjero y el primer español de llegada en lastre, ha hecho el buque travesías entre puertos extranjeros con carga ó pasaje sólo se le computarán en el retorno las millas correspondientes á la distancia marítima directa entre el último puerto extranjero intermedio en la derrota directa del retorno del buque del cual salió despachado en lastre para España.

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

Ejemplos:

Caso A.—Viaje redondo de Bilbao á Rotterdam, con mineral; de Rotterdam á Newcastle, en lastre, y de Newcastle á Bilbao, con carbón.

En este viaje la distancia á medir para el pago de las primas será directa entre Bilbao á Rotterdam y Newcastle á Bilbao;

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

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

II. Viaje redondo de Bilbao á Newcastle, con mineral; Newcastle á Burdeos, con carbón, y Burdeos á Bilbao, en lastre.

Se medirá la distancia entre Bilbao y Newcastle y la de Burdeos á Bilbao.

Caso C.—Bilbao á Cardiff, en lastre, y de Cardiff á Bilbao, con carbón.

Se medirá la distancia directa entre Cardiff y Bilbao.

Art. 67. En la liquidación de las primas se admitirán compensaciones entre los excesos ó defectos de la carga transportada en exportación ó importación, y de las millas navegadas durante el año, recíprocamente.

Art. 68. Las compensaciones á que se refiere el artículo anterior, se efectuarán del modo siguiente:

1.º Cuando el buque haya transportado un promedio de carga total que la relación de ésta con la carga máxima sea superior al 50 por 100 exigido en el artículo 31 de este Reglamento, y el recorrido total en millas, incluso los retornos en lastre realizados por el mismo buque, fuese inferior á los máximos de 20.000, 25.000 y 30.000, señalados en el artículo 27 para las distintas clases de navegaciones, se le computará un aumento en el recorrido total á razón de 1.000 millas por cada cinco unidades de exceso sobre aquel 50 por 100 reglamentario, adjudicándose proporcionalmente á las millas recorridas en cada clase de navegación;

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

llas completas del exceso recorrido sobre los máximos establecidos en la Ley.

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

Art. 69. La cuantía de la prima se obtendrá multiplicando el número representativo de las toneladas brutas por el número de millas útiles recorridas dividido por mil, y multiplicando el cociente así obtenido por la prima correspondiente á la clase de navegación efectuada, que en el caso de que toda ella haya sido de gran cabotaje ó de altura, será de 0,50 y 0,40 pesetas, respectivamente.

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

Art. 70. La liquidación de las primas se verificará en proporción adecuada á la carga transportada y á las millas navegadas durante el año.

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

Art. 71. Para los efectos del artículo anterior se obtendrá para cada buque en su cuadro resumen de viajes (estado D), el número representativo de la mayor prima devengada.

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

Art. 72. Los estados B, C, D que se extenderán por triplicado por los navieros, se presentarán para su comprobación y visado en las Direcciones locales de Navegación.

Un ejemplar del estado después de cumplida esta formalidad será remitido por el naviero al Ministerio de Fomento,

Art. 73. Los navieros que salvo caso de fuerza mayor, debidamente justificado, dejasen de remitir antes del 15 de Febrero de cada año al Ministerio de Fomento los justificantes de los viajes realizados hasta el 31 de Diciembre anterior, perderán el derecho á que se incluya en la liquidación de las primas el ó los viajes cuyos justificantes dejasen de remitir.

Art. 74. Con los datos del estado D que remitirán por los navieros ó sus Asociaciones al Ministerio de Fomento, se confeccionará por éste el cuadro del modelo E en cuya segunda columna se inscribirán de mayor á menor los números representativos de la prelación citados en el artículo 71; en la tercera, nombre del buque correspondiente al número de la segunda columna y en las sucesivas el del armador, el tonelaje bruto, las distancias recorridas clasificadas y la cantidad devengada, dejando además una casilla para observaciones y otra final para anotar las cantidades á cobrar por cada buque.

Se entenderá que, en virtud de la preferencia que señala el artículo 70 para el buque de construcción nacional éste debe ocupar en el orden de inscripción de buques en la columna correspondiente un lugar anterior al de todos los de construcción extranjera que tengan el mismo número de prelación.

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

el número de orden el buque más antiguo.

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

Art. 75. Con los datos á la vista del cuadro E, confeccionado según lo dispuesto en el artículo anterior, se procederá á calcular la cuantía total de las sumas devengadas por cada buque en concepto de primas, sumas que anotarán en la columna correspondiente:

A). Si la suma de todas estas cantidades fuera inferior á 2.900.000 pesetas, todos los buques cobrarán íntegramente la cuantía de las sumas devengadas por cada uno de ellos;

B). Si aquél excediera de 2.900.000 pesetas, será necesario tener en cuenta si la suma del tonelaje bruto del total de los buques con derecho á prima en principio, es menor ó igual al límite de 350.000 toneladas brutas establecido en el artículo 27 de este Reglamento, ó pasa de este límite:

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

2.º Si dicho tonelaje es mayor al repetido número de toneladas de arqueo bruto primables, se tomarán de la lista hecha conforme al artículo 74 por el mismo orden que en ella ocupa, el máximo número posible de buques mientras la suma de sus tonelajes brutos no sea superior á 350.000 toneladas, eliminándose los restantes.

Art. 76. Después de realizado lo que antecede pudiera resultar que la suma total de pesetas devengada de todos los buques fuese:

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

B). Superior á este límite.

Si sucediera lo primeramente supuesto, todos los buques cobrarán su prima íntegra, y el remanente, si lo hubiera, se repartirá á prorrata hecha de igual manera á la descrita en el caso primero del párrafo B del artículo 75 sobre todos los buques que se hubieran eliminado anteriormente, mas si ocurriera lo supuesto en segundo lugar, la cantidad de 2.900.000 pesetas se prorrateará entre los buques no eliminados en la misma forma repetida.

Art. 77. Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas respecto á las cantidades totales de 2.900.000 pesetas asignadas á las primas de 0,40, 0,50 pesetas, y 2.000.000 de pesetas asignadas á las de 0,60, 0,80 y una peseta, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de la liquidación anual de ambas clases de primas no excedan de 4.900.000 pesetas según expresa el artículo 30.

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

Los buques con opción á las primas de 0,40 y 0,50 pesetas, tendrán derecho á prorrato en la distribución de los sobrantes que pudiera haber en la liquidación final de la cantidad de 2.000.000 de pesetas asignadas á las primas de 0,60,

0,80 y una peseta, según se consigna en el artículo 30.

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

Art. 78. En los viajes interrumpidos por averías, se contarán por buenas todas las travesías anteriores, y las en que sufran la avería por la distancia hasta el punto en que tenga lugar.

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

Art. 79. Practicada la liquidación de las primas que á cada buque correspondan, la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, la comunicará al armador respectivo ó á la Asociación de navieros correspondiente, remitiéndole con copia del cuadro E, que resume la liquidación general, copia de los estados D de cada buque.

Art. 80. Contra esa liquidación podrá el armador recurrir en alzada ante el Ministerio de Fomento, en plazo de diez días, quien en otro de treinta dictará resolución confirmando ó no la liquidación.

Art. 81. La resolución del Ministerio agotará la vía gubernativa, y contra aquélla no procederá otro recurso que el contencioso administrativo.

Art. 82. La Real orden aprobando la liquidación será ejecutoria, no pudiendo, por tanto, suspenderse la entrega á cada partícipe de lo que le corresponda, según la liquidación aprobada.

Art. 83. Si por virtud de sentencia del recurso contencioso administrativo que se entable, dicha liquidación hubiera de modificarse, el Estado abonará al interesado la cantidad correspondiente, reintegrándose á prorrata de los partícipes y pudiendo hacer efectivo dicho reintegro de las primas que le puedan corresponder en liquidaciones sucesivas.

Apartado quinto.

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

Art. 84. Para disfrutar de las primas de 0,60, 0,80 y una peseta, correspondientes á los servicios del cuadro A, anejo á este Reglamento, se requerirá reunir las condiciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª, consignadas en el artículo 31 de este Reglamento, justificadas en la forma consignada en el apartado tercero de este capítulo, y además una de las dos siguientes:

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

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

Art. 85. Los buques y navieros que aspiren á las primas correspondientes á los servicios del cuadro A, deberán acompañar para cada buque y línea, en la solicitud que al efecto presenten al Ministerio de Fomento, una declaración en la que consten los extremos fijados en el artículo 51 de este Reglamento, excepto la característica de estiva, y además los datos siguientes:

- a). Velocidad del buque en prueba anual á media carga, ó
- b). Promedio de marcha realizada por dicho buque en los viajes que haya verificado durante el año;
- c). Fecha en que el naviero ó armador inauguró sus servicios en cada línea de navegación.

Art. 86. La velocidad media anual se probará por medio de certificados que expedirán los Directores locales de Navegación, á tenor de lo que arrojén los cuadernos de bitácora.

Art. 87. Para acreditar la marcha en prueba á media carga, los armadores solicitarán anualmente de los Directores locales de Navegación la inspección de las pruebas correspondientes, y éstos nombrarán una Comisión competente para que ante ella, durante dos horas, se hagan las pruebas, expidiendo luego certificados en los que consten los resultados de aquéllas.

Art. 88. Para justificar las rutas de los buques en las líneas comprendidas en los tres grupos del cuadro A, bastará con presentar certificados expedidos por los Directores locales de Navegación, en los que consten transcritos los movimientos que hizo el buque cada viaje redondo, según el Rol y cuaderno de bitácora.

Art. 89. Los certificados á que se refiere el artículo anterior, servirán de base para acreditar las millas navegadas y la velocidad media anual, á cuyos efectos se anotarán en los mismos las millas que correspondan al viaje de ida, separadamente de las del viaje de regreso, á tenor de las que figuren en la tabla oficial de distancias, y con arreglo al artículo 96 de este Reglamento.

Art. 90. Cuando en los certificados resulte que el buque ha realizado durante el año el servicio con la velocidad correspondiente al grupo inmediato superior del cuadro A, y en el tercer grupo con velocidad media anual superior á 14 millas, servirá de base al naviero ó armador para solicitar del Ministerio de Fomento la bonificación del 20 por 100 de la prima fijada en el artículo 28 de este Reglamento.

Art. 91. Para justificar el cumplimiento de las condiciones contenidas en los apartados a) y b) del artículo 84, se recurrirá á lo que resulte de los resúmenes de la totalidad de carga y pasaje que en cada puerto español librarán las Aduanas á petición del consignatario ó del armador, tanto para los cargamentos de salida como para los de entrada de mercancías exportadas ó importadas.

Art. 92. Estos resúmenes se librarán por certificados de la totalidad del peso ó volumen de la carga y del número de pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase embarcados ó desembarcados, tomándose para las salidas del conjunto de las carpetas del registro, y para las entradas de la liquidación del manifiesto y de las relaciones de pasaje.

Art. 93. Para la justificación del cumplimiento de las condiciones expresadas, se ha de entender además:

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

B). Por carga transportada:

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

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

I. Si su densidad mercantil es igual ó mayor que el coeficiente del peso del buque definido en el artículo 50, se dividirá el peso de las mercancías en kilogramos por este coeficiente, y el cociente será el número de toneladas de flete;

II. Si su densidad mercantil es menor que el coeficiente de peso del buque definido en el artículo 50, se dividirá el peso de las mercancías en kilogramos por su densidad mercantil, y el cociente será el número de toneladas de flete;

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

Se entenderá por densidad mercantil y por equivalencia de tonelada de flete lo definido en el artículo 48 de este Reglamento.

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

El espacio total de cámaras será la diferencia entre los metros cúbicos de tonelaje neto del buque y el arqueo en metros cúbicos de sus bodegas;

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

EJEMPLOS

DATOS DEL BUQUE

Tonelaje bruto, 7.945 toneladas Morson.

Tonelaje neto, 4.114 toneladas Morson = 11,642 m³.

Pesc. muerto, 5.860 toneladas.

Capacidad carboneras fijas, 1.760 toneladas.

Porte total, 4.100 toneladas.

Arqueo de sus bodegas, 5.671 m³.

Coefficiente de peso, 722 kilogramos.

Cálculo de las toneladas flete transportadas en los siguientes casos:

Viaje a. En su manifiesto figuran:

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

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

400 balas de trapa prensada, con un peso total de 360.000 kilogramos.

Mineral de hierro á granel, con un peso total de 1.000.000 de kilogramos.

7.000 botellas vacías de litro, á granel.

100 pasajeros de tercera clase.

10 pasajeros de segunda clase.

5 ídem de primera íd.

Conversión de este cargamento en toneladas flete.

	Toneladas flete.
53 m ³ (carga en volumen) multiplicado por 1,33	8,68
225.000 kilos de paja prensada, divididos por 350 (peso de la tonelada de mar de esta mercancía)	642

	Tonela- das flete.
360.000 kilos de trapo en balas, di- vidido por 500.....	720
1.000.000 kilos de mineral de hie- rro cuyo peso por tonelada de mar es superior á los 722 kilos de coeficiente de peso $\frac{1.000.000}{722}$	1.385 =
7.000 botellas á razón de 700 por tonelada de mar.....	10
100 pasajeros de tercera clase á 4 toneladas flete.....	400
10 ídem de segunda íd. á 10 íd.....	100
5 ídem de primera íd. á 15.....	75

Total de toneladas flete.. 4.200

Tanto por 100 de carga transpor-
tada en este viaje:

$$\frac{4.200}{11.642} \times 100 = 36 \text{ por } 100.$$

Viaje b.—En su manifiesto figurar:
2.000.000 kilos mineral de hierro.
1.000.000 ídem fardos paja prensada.
100 pasajeros de primera clase.
90 ídem de segunda íd.

	Tonela- das flete.
<i>Conversión de este cargamento en toneladas flete.</i>	
2.000.000 kilos mineral de hierro, divididos por 722 (coeficiente peso del buque).....	2.770
1.000.000 kilos de fardos de paja prensada, divididos por 350 (peso de las toneladas de mar de esta mercancía).....	2.857
100 pasajeros de primera clase á 15 toneladas flete.....	1.500
90 ídem de segunda íd. á 10 tone- ladas flete.....	900

Total de toneladas flete.. 8.027

Tanto por 100 de carga transpor-
tada en este viaje:

$$\frac{8.027}{11.642} = 68 \text{ por } 100.$$

Art. 94. Para justificar la carga y el
pasaje conducidos en cada viaje de ex-
portación, los navieros ó armadores pre-
sentarán en las Direcciones locales de
Navegación de los puertos de su matricu-
la ó de arranque de cada viaje:

1.º El resumen de carpetas de ex-
portación, expedido por la Aduana de cada
puerto, que bastará para acreditar el peso
ó volumen de las mercancías exportadas;
2.º Si es preciso justificar la cubica-
ción de dicha carga, una copia literal de
los sobordos, visada por la Aduana, de-
tallando el cuerpo de cada conocimiento,
consignándolo todo menos el flete, las
marcas y los nombres del embarcador y
el consignatario. En las sumas totales de
bultos, pesos y cubicación, deberán coin-
cidir las dos primeras sumas con las de
las carpetas;

3.º Un certificado expedido por la
Aduana del último puerto español en que
haga operaciones, en el que conste el nú-
mero total de pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª
clase, embarcados en España que con-
duzca el buque;

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

Art. 95. Para justificar la carga y pa-

saje conducidos en cada viaje de importa-
ción ó de retorno, los navieros ó arma-
dores presentarán á las Direcciones lo-
cales de Navegación del puerto de su ma-
trícula ó de retorno en cada viaje:

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

2.º Si es preciso justificar la cubica-
ción de dicha carga, una copia literal de
los sobordos, visada por la Aduana, de-
tallando el cuerpo de cada conocimiento
y consignándolo todo menos el flete, las
marcas y los nombres del embarcador y
consignatario. En ella figurará también
la cubicación correspondiente, pudiendo
verificarse ésta en tierra en los puertos
de descarga sobre las partidas que no hu-
biesen sido cubicadas al embarcar, con la
facultad de comprobar siempre la Adua-
na unas y otras, y debiendo coincidir el
peso con el del manifiesto;

3.º Un certificado expedido por la
Aduana del primer puerto español á que
arribe el buque, en el que conste el nú-
mero total de pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª
clase que conduce el vapor con destino á
puertos españoles;

4.º Una relación resumen de los so-
bordos de carga y nota de pasaje, que re-
presentará la carga y el pasaje conduci-
dos en aquel viaje.

Art. 96. La distancia recorrida en cada
viaje redondo será:

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

B). Para el buque que va con carga, y
á su llegada á puerto español venga en
lastre, la suma de todas las distancias di-
rectas de todas las travesías de ida ó ex-
portación, añadida á la distancia marítima
directa desde el último puerto en que
hizo operaciones de tráfico directo inter-
nacional, hasta el primero español al que
llegue en lastre.

Art. 97. Los navieros tendrán los co-
nocimientos de embarque en su archivo,
durante dos años, á disposición del Go-
bierno, por si éste los reclama para la
comprobación de la cubicación de la car-
ga embarcada.

Apartado sexto.

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

Art. 98. La liquidación anual de las
primas á la navegación, de 0,60, 0,80 y una
peseta, correspondientes á los servicios del
cuadro A anexo á este Reglamento, se
verificará por la Dirección General de
Agricultura, Industria y Comercio, con
sujeción á las reglas siguientes:

1.ª Cuando en cada línea de cada gru-
po se hayan cumplido ó superado las
condiciones de número de expediciones,
velocidad, tráfico y otras que este Regla-
mento exige, se adjudicarán al naviero
las cantidades totales siguientes:

	PRIMAS TOTALES	
	Pesetas.	Pesetas.

*En el grupo 1.º á 0,60
pesetas por tonelada y
1.000 millas.— Para
vapores de 4.000 tonela-
das como máximo.*

Norte España, Brasil,
Plata (12 expedicio-
nes anuales)..... 333.000

	PRIMAS TOTALES	
	Pesetas.	Pesetas.
Mediterráneo ídem. ídem (12 expedicio- nes anuales).....	337.000	670.000
<i>En el grupo 1.º á 0,80 pesetas por tonelada y 1.000 millas.— Para va- pores de 2.500 toneladas como máximo.</i>		
Sur de España, Adriá- tico (12 expedicio- nes anuales).....	61.000	
20 por 100 aumento por ser línea de nueva creación.....	12.000	73.000
Sur de España, Mar Negro (12 expedicio- nes anuales).....	131.000	
20 por 100 aumento por ser línea de nueva creación.....	26.000	157.000
<i>Para vapores de 3.000 toneladas como máximo</i>		
Dos puertos Sur de Es- paña á dos de Arge- lia (52 ó 104 expedi- ciones anuales).....		150.000
<i>En el grupo 3.º á una peseta por tonelada y 1.000 millas.— Para va- pores de 7.500 tonela- das como máximo.</i>		
Norte España, New- York, Habana (12 ex- pediciones anuales).....	791.000	
20 por 100 aumento por ser línea de nueva creación.....	159.000	950.000
		2.000.000

2.ª Cuando en cada línea de cada gru-
po los buques de dos ó más navieros ha-
yan realizado el mismo número de expe-
diciones, cumpliendo igualmente las con-
diciones expresadas en la regla 1.ª, con
igual número de buques de igual tonela-
je, transportando la misma cantidad de
carga, será preferido para el cobro de la
prima en primer lugar el buque de cons-
trucción nacional, y después el del na-
viero ó armador más antiguo en la línea
de navegación;

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

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

Si las liquidaciones de conjunto fuesen
iguales en dos ó más navieros ó armado-
res, será preferido en primer lugar el
buque de construcción nacional, y de

dentro de los preceptos reglamentarios para el cobro de la prima, en cuanto al número de viajes redondos ó expediciones, si realiza hasta el fin del año en que comience el servicio las salidas reglamentarias que correspondan al período, aunque liquide sólo los viajes redondos que dentro del año haya realizado;

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

Art. 99. Para las liquidaciones de las primas, se procederá á agrupar los buques de un mismo naviero ó armador adscritos á un mismo servicio de expediciones anuales del cuadro A, y se determinará:

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

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

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

4.º Millas navegadas;

5.º Tonelaje de los buques;

6.º Los buques que sean de construcción nacional;

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

Art. 100. Los navieros ó armadores irán formalizando las liquidaciones por viajes como si no estuviesen sujetos á compensaciones, aumentos ó prorrateos, y las presentarán á las Direcciones locales de navegación del puerto donde radique el armador, para que allí sean examinadas y comprobadas, debiéndolo hacer constar por decreto al pie de las mismas el Jefe de la Oficina aludida, fijando su conformidad ó reparos.

El interesado guardará todas las liquidaciones parciales en su poder, y en el mes de Enero de cada año procederá á hacer su liquidación general que enviará á la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.

Art. 101. Las liquidaciones de las primas se realizarán por períodos de año natural, por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio. Darán comienzo el día 16 de Febrero de cada año y se fundarán en los datos que para esta fecha deban figurar en el Ministerio de Fomento.

Art. 102. La Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, con todas las liquidaciones generales de cada armador á la vista, procederá á verificar la liquidación total y final de todas las primas afectas al cuadro A, dentro del plazo igual al que fija el artículo 60, y de ella remitirá copia al interesado.

Art. 103. Contra la liquidación efectuada por la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio podrá el armador recurrir en alzada ante el Ministerio de Fomento en el plazo de diez días, á contar del en que se le notifique.

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

Art. 104. La resolución del Ministro agotará la vía gubernativa, y contra aquélla no procederá otro recurso que el contencioso administrativo.

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

Si por virtud del recurso contencioso administrativo que se ensablase, dicha liquidación hubiera de modificarse, el Estado abonará la cantidad correspondiente al que le hubiera promovido, reintegrándose á prorrata de los partícipes y

pudiendo hacer efectivo dicho reintegro de las primas que los puedan corresponder en liquidaciones sucesivas.

Apartado sépt mo.

Del pago de las primas á la navegación.

Art. 105. Aprobadas las liquidaciones generales de las primas á la navegación en la forma prescrita en los apartados cuarto y sexto de este capítulo II, el Ministerio de Fomento dará las órdenes de pago en favor de los navieros respectivos, antes de transcurrido un mes desde la fecha en que fué aprobada la liquidación.

El mismo procedimiento de pago regirá para las liquidaciones recurridas.

Art. 106. No se abonará por cada servicio de tráfico marítimo realizado más que una clase de prima de las consignadas en este Reglamento.

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

Art. 107. En el presupuesto del Ministerio de Fomento se consignarán anualmente las cantidades necesarias para satisfacer en cada ejercicio las devengadas por el concepto de primas á la navegación, con sujeción á los preceptos de este Reglamento.

TÍTULO II

Construcciones navales.

CAPÍTULO ÚNICO

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

Apartado primero.

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

Art. 108. Los constructores nacionales de buques y de artefactos navales que acrediten cuanto preceptúa el artículo 112 de este Reglamento, percibirán del Estado las primas siguientes:

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

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

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

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

Esta misma prima disfrutará los buques de casco de hierro ó acero ó de construcción mixta, con motor propio, sin distinción de velocidades, dedicados á industrias nacionales de pesca marítima ó servicios de puerto, de cualquier clase que sean.

De igual prima disfrutará también los buques de hierro ó acero y de construcción mixta destinados á tendidos de cables submarinos ó á levantar planos hidrográficos, realizar investigaciones biológicas y oceanográficas y cualquier otro servicio científico, así como los dedicados á transporte de materias ó productos que exijan distribución especial

del barco, y, en general, á todo buque de esta clase, cualquiera que sea su aplicación;

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

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

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

Art. 109. Se entenderá por «buque de carga» el buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos, dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase, tenga alojamientos para conducir no más de un pasajero de cámara por cada 150 toneladas de arqueo, de las que en total tenga el buque, y cuya velocidad, en pruebas y á media carga, no exceda de 12 millas.

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

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

Art. 110. Se entenderá que un buque está á media carga á los efectos de las pruebas de velocidad, cuando el peso muerto del mismo sea el correspondiente á una línea de calado media entre la línea de calado en rosca y la de máxima carga, señaladas en el casco con arreglo á la curva de desplazamiento.

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

Art. 111. Las reformas que introduzcan los constructores nacionales en buques ó artefactos navales que impliquen aumento de tonelaje, darán derecho al abono de las primas, en proporción de dicho aumento, es decir, por el número de toneladas aumentado. Igualmente cuando la reparación ó reforma consista en la construcción de una parte del casco del buque y se una á la parte antigua, se le abonará la prima correspondiente al tonelaje que mida la nueva.

Art. 112. Para que el constructor nacional tenga derecho al cobro de las primas que señala el artículo 108 de este Reglamento, tendrá que acreditar que el buque ó artefacto naval, ó la parte que en él tenga variación, es de construcción nacional, y que ha sido declarado apto por el Ministerio de Marina ó por otro Ministerio en servicios que de él dependen exclusivamente. A ese fin expedirá

certificados de aptitud del material, el Ministerio correspondiente. Tendrá además el constructor que acreditar que contribuye con un 2 por 100 de las primas que cobre del Estado, al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomento para el personal obrero naval, ó que sostiene por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, Instituciones análogas á juicio del Gobierno.

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

Admitirán, además, los constructores nacionales en sus talleres para hacer prácticas, cuando sean requeridos por el Gobierno, alumnos de los Institutos náuticos ó Escuelas especiales de industrias marítimas ó clases que los sustituyan, en forma análoga á la prescrita para los alumnos de náutica en el capítulo II de este Reglamento.

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

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

Art. 113. Para vender ó exportar al extranjero durante los dos primeros años de vida, buque ó artefacto naval cuya construcción en España haya obtenido primas de las señaladas en el artículo 108, el propietario vendedor necesitará devolver previamente al Estado las cantidades siguientes:

Pesetas 35 por tonelada de arqueo total para la prima del artículo 108 de este Reglamento, apartado A.

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

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

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

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

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

Art. 114. Las primas concedidas á los constructores de buques se otorgarán á éstos durante diez años, á contar desde el 17 de Junio último, y podrán optar á ella por todos los buques que construyan en este tiempo, y por los que sin estar acabados hayan empezado á construir seis meses antes de la terminación del plazo, siempre que el arqueo total de los buques y artefactos navales sea superior á 10 toneladas, y que el constructor y el buque ó artefacto naval construído reunan las condiciones que marca este Reglamento para el disfrute de las primas.

Apartado segundo.

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

Art. 115. La liquidación de las primas á la construcción se verificará mediante la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio, previa la presentación, por el constructor, de los documentos siguientes:

a). Los que acrediten la personalidad

del constructor y los requisitos que marca el artículo 108 de este Reglamento;

b). Certificado de la fecha del comienzo y la terminación del buque, expedido por las Autoridades de Marina;

c). Certificación del arqueo del buque ó artefacto naval y de su aptitud para el servicio, expedida por las Autoridades de Marina ó del Ministerio de que dependa el servicio á que el buque ó artefacto se dedique;

d). Certificado de la construcción nacional ó extranjera de las máquinas ó calderas, expedido por los Administradores de Aduanas;

e). El expediente completo para el percibo de la prima deberá quedar tramitado en un plazo que no exceda de diez meses á contar desde la fecha en que se presente el certificado de admisión.

Art. 116. Los constructores nacionales de buques ó artefactos navales manifestarán á la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio del Ministerio de Fomento el momento en que comiencen la construcción de un buque con opción á prima, para los efectos administrativos que procedan. Además manifestarán razonadamente antes del día 1.º de Octubre de cada año, al Ministerio de Hacienda, por conducto de la citada Dirección General, las cantidades que por primas tendrán devengadas durante el año siguiente, al efecto de que se consignen en cada ejercicio del presupuesto las cantidades necesarias para satisfacerlas.

También lo comunicarán á la Autoridad de Marina de la provincia en que radique el Astillero, á los fines técnicos y demás reglamentarios que correspondan.

Art. 117. Cuando en el presupuesto del Ministerio de Fomento no existiera consignada toda la cantidad necesaria para satisfacer las primas devengadas á la construcción naval, tendrán derecho preferentes para el cobro:

1.º Los buques que además del casco tengan máquinas y calderas de construcción nacional;

2.º Los que hayan empezado á construirse primero, acreditándose este hecho por los registros que se abrirán en las Direcciones locales de Navegación de los puertos donde se realicen las construcciones, y

3.º Los que queden pendientes de cobro de las primas devengadas, las percibirán en primer lugar del presupuesto del año siguiente.

Apartado tercero.

De los derechos arancelarios.

Art. 118. Quedan suprimidos los derechos arancelarios para la introducción de los materiales empleados por navieros españoles en la reparación de buques nacionales verificada en el extranjero, cuando sea originada por causa de fuerza mayor y se considere imprescindible para la seguridad de la navegación, es decir, cuando el buque no pueda venir por sus propios medios á un puerto español donde pueda reparar.

Art. 119. Los buques que distruen primas á la navegación perderán la prioridad que les concede el artículo 70 de este Reglamento para el cobro de las mismas, si hicieran reparaciones en el extranjero que no estuvieran justificadas por causas de fuerza mayor.

Art. 120. Si los derechos arancelarios impuestos á la importación de buques y artefactos navales, ó á los materiales, máquinas y calderas necesarias para la construcción de los mismos sufrieran variación, se modificará la cuantía de las

primas de construcción en proporción adecuada á las variaciones que se introdujeran en el Arancel vigente.

Art. 121. Los constructores nacionales de buques y artefactos navales, satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero para la construcción, reformas y reparaciones de buques en astilleros nacionales.

TÍTULO III

Pesca marítima.

CAPÍTULO ÚNICO

DE LA INDUSTRIA NACIONAL DE PESCA MARÍTIMA

Apartado primero.

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

Art. 122. La pesca marítima nacional puede ser de tres clases: de gran altura, de altura, y litoral ó costera.

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

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

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

Art. 123. Son aguas jurisdiccionales para los efectos de este Reglamento, las comprendidas en una zona de seis millas mar adentro en el litoral, contadas desde las líneas que unen en baja marea escoradas aquellos puntos más salientes de la costa, distantes entre sí menos de 12 millas.

Art. 124. El ejercicio de la industria nacional de pesca marítima, litoral y costera, es exclusivo de los españoles, con buques de bandera y construcción nacionales.

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

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

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

Art. 125. Para los efectos del artículo anterior, se considerarán como de construcción nacional las embarcaciones de pesca de cualquier clase que á la promulgación de la Ley, el 17 de Junio de 1909, figuraban abanderadas y registradas en las listas de buques que llevan las Direcciones locales de Navegación y Pesca Marítima, y aquéllas que, dentro de los tres meses de su cumplimiento, ó sea hasta el 17 de Diciembre de 1909, queden abanderadas y registradas en España.

Art. 126. Podrá excusarse ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional, creada por Real decreto de 23 de

Febrero de 1908, la obligación fijada en el artículo 124, de que las embarcaciones dedicadas á la pesca, sean construídas en España en los casos que expresa el artículo 12 de este Reglamento.

Para excusar esa obligación se estará á lo dispuesto en los demás artículos del Apartado segundo del capítulo primero del título primero de este Reglamento.

Apartado segundo.

De los derechos arancelarios y consulares.

Art. 127. El pescado cogido por españoles con buques nacionales en pesca de gran altura en mares libres, y los residuos de dicho pescado, obtenidos á bordo, introducidos directamente en España frescos, ó en cámaras frigoríficas, ó con el hielo ó la sal necesarios para su conservación provisional á bordo por buques nacionales, estarán exentos de todas clases de derechos arancelarios, previa la justificación de la procedencia, acreditada en la forma que para cada caso determinen los Ministerios de Hacienda y Marina.

Los medios auxiliares para la conservación provisional á bordo, de los productos de la pesca, han de ser de procedencia nacional ó nacionalizados.

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

Art. 128. La sal, el hielo y cuantas materias se destinan á conservar provisionalmente á bordo la pesca en fresco, se considerarán anexos á los enseres de pesca. Estarán exentos del despacho de Aduanas los buques pescadores que sólo transporten esos enseres y el producto de su pesca, sin verificar ninguna operación comercial.

Art. 129. Quedarán exceptuados del pago de derechos consulares los buques de pesca que arriben á puertos extranjeros por fuerza mayor, y no verifiquen más operación comercial que la necesaria para el abastecimiento de carbón, agua y víveres, la conservación del pescado á bordo y el retorno á España.

Apartado tercero.

De las primas á las pesquerías en Canarias.

Art. 130. Las Sociedades formadas por españoles en las Islas Canarias con capitales españoles, establecidas legalmente para la pesca en el Banco Sahárico ó Canario Africano, disfrutarán durante cinco años, á contar desde el 17 de Septiembre de 1909, una prima anual de 80 pesetas por cada tonelada de pescado seco que exporten.

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

Art. 131. Para percibir la prima que establece el artículo anterior se deberá acreditar:

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

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

El primer extremo se justificará por medio de certificados del Registro Mercantil correspondiente y la escritura de constitución de la Sociedad ó testimonio de ella; y el segundo por el documento

que expida la Intervención del Registro de los puertos francos de Canarias, ó por certificado de la Aduana extranjera de entrada, visado por el Cónsul respectivo, haciendo constar la cantidad en toneladas de pescado seco exportado por la Sociedad.

Justificada una vez la personalidad jurídica de la Sociedad, y que reúne las condiciones expresadas para poder cobrar la prima, no será necesario que vuelva á justificarla en lo sucesivo; bastará hacer constar que continúa teniendo la misma existencia legal por medio de declaración jurada que hará en la instancia, reclamando la prima, el Gerente de la Sociedad ó su representante legítimo.

Art. 132. La justificación del derecho á cobrar prima por el pescado seco exportado, se presentará anualmente á la Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio en el Ministerio de Fomento, el cual, después de examinarla y encontrarla conforme, dará la orden de pago.

Art. 133. Si concurriesen á reclamar la prima dos ó más Sociedades con derecho á percibirla, se repartirán proporcionalmente entre ellas las 20.000 pesetas concedidas, según la cantidad de pescado seco exportado por cada una. Esta cantidad, será consignada en cada ejercicio del presupuesto del Ministerio de Fomento para satisfacer las primas anualmente devengadas.

TITULO IV

De generalidad.

CAPITULO PRIMERO

DEFINICIONES

Art. 134. a). Para los efectos de este Reglamento se considerará buque nacional aquel que en su abanderamiento y matrícula, además de ajustarse á los requisitos generales de nuestras Ordenanzas y Reglamentos y á los preceptos del libro III del Código de Comercio, acredite ser de exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional;

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

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

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

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

CAPITULO II

DE PROCEDIMIENTOS

Art. 135. Serán gratuitos todos los servicios que deben prestar las oficinas del Estado para cumplir los preceptos de este Reglamento; y el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los de Hacienda, Estado y Marina, en los asuntos de la peculiar competencia de cada cual, resolverá cualesquiera dudas que surgieran de la aplicación del mismo.

Art. 136. Este Reglamento regirá con carácter provisional hasta que, terminadas en el año 1911 las liquidaciones de las primas correspondientes á 1910, sea substituído por otro con carácter definitivo, y será adicionado oportunamente durante ese plazo con los preceptos necesarios para la aplicación reglamentada de los artículos 1, 18, 19 y 28 de la ley de 14 de Junio de 1909, que no han sido desarrollados en este Reglamento.

Art. 137. Para la redacción del Reglamento definitivo se tendrán en cuenta cuantos informes, consultas y aclaraciones motive la aplicación del Reglamento provisional, y muy especialmente las iniciadas por las entidades cuyos representantes han colaborado en la redacción de este Reglamento, en cumplimiento de la Real orden de 18 de Junio de 1909.

ANEXOS

SUADRO A

Anexo á los artículos 84 y 98.

Velocidad media anual no inferior á 10 millas ó marcha en prueba anual á media carga no inferior á 11 millas.

Primer grupo.

Doce expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España al Brasil, Uruguay y Argentina y viceversa, con escala en Canarias.

Doce expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto de Levante ó Sur de España al Brasil, Uruguay y Argentina y viceversa, con escala en Canarias.

Velocidad media anual no inferior á 11 ½ millas ó marcha en prueba anual á media carga no inferior á 12 y ½.

Segundo grupo.

Doce expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al Adriático y viceversa.

Doce expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al mar Negro y al de Azof (cuando esté abierto).

52 ó 104 expediciones anuales de igual tráfico, una ó dos cada semana, desde un puerto del Sur de España á otro de Argelia y viceversa.

Velocidad media anual no inferior á 13 millas ó marcha en prueba anual, á media carga, no inferior á 14.

Tercer grupo.

12 expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España á New York y Habana y viceversa.

Madrid, 3 de Diciembre de 1909.—Aprobado por S. M.—Rafael Gasset.

MINISTERIO DE FOMENTO

Reglamento para el cumplimiento y aplicación de los artículos de la ley de 14 de Junio de 1909, comprendidos entre el 2 y el 16, el 20 y el 27, y el 30, 31 y 32, todos inclusivos y en relación con el artículo 33.

Libro Modelo A.

LIBRO DE TRAVESÍAS	PUERTO DE _____
Vapor español _____ de _____ T. B. _____	
Puede alojar hasta _____ alumnos de cubierta y _____ ^ó _____ de máquina.	
Viaje redondo número _____ en { Ida ó Exportación. Retorno ó Importación.	
Procedencias: inicial _____ inmediata _____	
Destinos: inmediato _____ final _____	
Llegado el _____ de _____ 19____ } con carga. en lastre.	
Despachado para la Travesía número _____ } con carga. en lastre.	
1.º Registrado en _____ Con la clasificación _____	
2.º Dotación _____	
3.º Alumnos _____	
4.º Correo _____	
Fecha del despacho.	
Firma de la Autoridad.	
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 5px 20px;">Sello.</div>	

(Estado modelo B.)

Travesía núm. _____ del viaje núm. _____ Puerto de _____

Vapor _____, Carga máxima _____, Característica _____.

Armador: _____

Carga transportada en {
 Ida ó exportación.
 Retorno ó importación.

Procedencia inicial _____ Destino inmediato _____.

Idem inmediata _____ Idem final (probable) _____.

CARGA EMBARCADA	UNIDADES MÉTRICAS		PESO de la tonelada de mar.	PESO en toneladas de mar.	TONELADAS FLETE
	Kilogramos.	Metros cúbicos.			
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
Sumas de la vuelta...					

modelo D.)

DE VIAJES

toneladas brutas de arqueo total.

matrícula de _____

RECONOCIDAS VÁLIDAS

OBSERVACIONES

--	--

COMPENSACIONES

1.ª forma...

Exceso de carga.....
 Equivalencia en millas.....

Gran sobotaje.	Altura.

Computables á.....
 De datos anteriores.....
 Suma compensada de millas.....

2.ª forma...

Exceso en millas.....
 Equivalencia en unidades de porcentaje de carga total.....
 Unidades del porcentaje total anterior.....
 Unidades de porcentaje compensado.....

RESUMEN FINAL

Número de prelación.....
 Unidades de porcentaje de exportación.....
 Idem id. de importación.....
 Recorrido en millas útiles.....

modelo E.)

de navegación que concede el artículo 6.º de la ley.

DISTANCIAS		CANTIDAD	OBSERVACIONES	CANTIDAD
GRAN CABOTAJE	ALTURA	DEVENGADA		Á COBRAR
		Pesetas.		Pesetas.

TABLA DE TONELADAS DE MAR Y DE EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE

TRADUCIDA DE LA TABLA ANEXA A LA LEY FRANCESA DE 7 DE ABRIL DE 1902 DE PRIMAS A LA NAVEGACION

Y COMPENSACIONES DE ARMAMENTO

MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar — Kilogramos	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
A			Almidón en rama en cajas pequeñas.....	750	
Abacá, cáñamo de Manila...	>	Véase cáñamo.	Almura (residuos de aceite).....	1.000	
Idem en jarcias.....	>	Idem cuerdas.	Alcanfor bruto en cajas.....	600	
Abichuela seca.....	>	Idem legumbres secas.	Idem id. en barriles.....	500	
Abalorios.....	1.000	>	Idem refinado en cajas.....	800	
Idem.....	>	Véase abalorios.	Idem id. en barriles.....	700	
Acido bórico.....	800	>	Alcaparrones en barriles...	900	
Idem cítrico, muriático, nítrico y sulfúrico.....	>	>	Idem en frascos ó cajas.....	600	
Acero.....	1.000	>	Alfileres.....	1.000	
Abonos en barriles.....	900	>	Alambres de hierro ó latón..	1.000	
Idem á granel ó en sacos...	1.000	>	Alquitrán.....	1.000	
Aceite de pescado, de pie de buey y de sebo.....	1.000	>	Alfarería en cajas.....	>	Por cubicación, Tarifa condicional.
Aceite de palmera y de coco en barriles.....	900	>	Idem á granel.....	>	
Aceite de vitriolo ó ácido sulfúrico.....	>	Véase ácido.	Alcornoque en balas.....	200	
Aceite de toda especie (olivas, granos, palma, etcétera).....	>	Idem bebidas.	Idem en planchas.....	250	
Aceitunas en barricas.....	800	>	Almáciga.....	1.000	
Idem en barriles.....	700	>	Ambar bruto en cajas.....	600	
Idem en frascos, en cajas...	700	O por cubicación.	Idem en barriles.....	500	
Adoquines de tierra cocida..	1.000	>	Ambarilla (Abelmosco).....	750	
Idem de piedra arenisca....	1.000	>	Amonaco.....	500	
Agárico en fardos.....	350	>	Amarillo de cromo en cajas ó barriles.....	1.000	
Agua de colonia y agua de olor en cajas.....	>	Por cubicación.	Amarillo de Nápoles en cajas ó barriles.....	1.000	
Agua de azahar en cajas....	>	Idem.	Anchoas en frascos ó cajas..	700	
Aguardiente.....	>	Véase bebidas.	Idem en barriles.....	800	
Agua fuerte (ácido nítrico)..	>	Idem ácido nítrico.	Anclas (Rezón y garfio)....	800	
Agua mineral.....	>	Idem bebidas.	Anclas.....	1.000	
Achicoria molida.....	700	>	Anís estrellado, en caja ó balas.....	500	
Ajenjo en balones.....	200	>	Anís estrellado en barriles..	400	
Ajos á granel.....	500	>	Idem verde en balas.....	600	
Idem en cestos.....	450	>	Idem id. en barriles.....	500	
Idem en barriles.....	400	>	Anisete.....	>	Véase bebidas.
Alabastro en bruto.....	1.000	>	Antimonio.....	1.000	
Idem labrado.....	>	Por cubicación.	Arcilla.....	1.000	
Alizari de Avignon (raíz de rubia) en balas prensadas con aros de hierro.....	500	>	Aristoloquia (planta medicinal).....	700	
Alizari de Avignon en balas redondas.....	300	>	Armas.....	>	Por cubicación.
Alizari de Nápoles en balas prensadas con aros de hierro.....	800	>	Arvorut (fécula) en cajas....	600	
Alizari de Chipre en balas..	400	>	Idem id. en barriles.....	500	
Alizari de otras clases en balas.....	500	>	Arsénico.....	1.000	
Alizari de otras clases en barriles.....	400	>	Arroz, con ó sin películas, á granel ó en sacos.....	1.000	
Aloe en barriles ó cajas....	800	>	Arroz, con ó sin película, en barriles.....	900	
Alpiste.....	>	Véase granos.	Arroz en paja á granel.....	800	
Alquifus, galena pulverizada	1.000	>	Idem id. en sacos.....	700	
Alumbre.....	1.000	>	Idem id. en barriles.....	700	
Almendras cascadas, en bala, cualquiera que sea el embalaje.....	800	>	Arenques salados en barriles.....	1.000	
Almendras cascadas en barriles.....	700	>	Arenques ahumados en hojas.....	400	
Almendras duras con cáscara.....	600	>	Arboladura.....	>	Tarifa condicional.
Almendras tiernas con cáscara.....	550	>	Arbeja á granel ó en sacos..	1.000	
Almendras semifinas ó finas.	450	>	Arbeja en barriles.....	900	
Almidón en polvo.....	1.000	>	Arreos de caballerías.....	>	Por cubicación.
Idem en rama en barriles...	700	>	Arena.....	1.000	
Idem id. en cajas.....	800	>	Asfalto.....	1.000	
			Asafétida (gomo-resina)....	700	
			Atún á la marinera.....	800	
			Avena á granel ó en sacos..	900	
			Idem en barriles.....	600	
			Azafrán en balas prensadas.	600	
			Idem id. no prensadas.....	400	
			Azogue.....	1.000	
			Azul de Prusia en cajas....	800	
			Idem id. en barriles.....	700	
			Azufre en bruto ó en tubos.	1.000	
			Idem id. en cajas ó toneles..	900	

MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Azufre (flor de).....	>	Véase flor azufre:	Botellas vacías á granel, con paja, medias botellas.....	>	1.400 botellas
Azúcar bruta y terciada.....	1.000	>	Botellas vacías á granel, con paja, embaladas.....	>	Por cubicación.
Idem refinada en panes y á granel.....	900	>	Bramantes en paquetes ó barriles.....	600	>
Azúcar refinada en toneles ó en cajas.....	700	>	Brea ó alquitrán en fardos ó barriles.....	1.000	>
Azúcar refinada molida.....	1.000	>	Bronce.....	1.000	>
Idem en piedra en cajas.....	900	>	Bujías.....	700	Por cubicación.
Idem íd. en toneles.....	800	>			
Azufar.....	1.000	>			
Azufaifa en balas ó cajas.....	560	>			
			C		
B			Cables y calábrotes blancos. Idem íd. embreados.....	500 600	>
Babla. Corteza de resaca de Arabia en balas.....	400	>	Cacao en sacos ó fardos.....	700	>
Bacalao fresco.....	1.000	>	Idem en barriles.....	600	>
Idem seco.....	800	>	Idem á granel.....	750	>
Idem íd. (Stockfish) á granel ó en fardos.....	600	>	Cacahuets con cáscara á granel.....	500	>
Badana.....	600	Por cubicación.	Cacahuets con cáscara en sacos.....	450	>
Badiana.....	>	Véase ante estrellado.	Cacahuets sin cáscara á granel.....	700	>
Baldosas de mármol, tierra cocida y piedra.....	1.000	>	Cacahuets sin cáscara en sacos.....	650	>
Balotages.....	>	Por cubicación.	Cacahuets sin cáscara en barril.....	600	>
Bálsamo de Copaiba de Camadá ó Perú.....	750	>	Cadenas.....	1.000	>
Bambú.....	400	>	Café en sacos ó fardos.....	900	>
Barbancono, barricas llenas ó vacías.....	>	300 litros.	Idem en barriles.....	800	>
Barbas de ballena.....	800	>	Idem en cestos.....	800	>
Barilla ó sosa.....	1.000	>	Cañumba, cubierta de varios frutos de América.....	800	>
Barniz.....	1.000	>	Cajería.....	>	Por cubicación.
Barricas bordelesas.....	>	Véase pipería.	Cajas de porcelana, vasijas y tros objetos de vidrio.....	>	Idem.
Bayas de enebro en balas ó fardos.....	600	>	Calderas de cobre.....	750	>
Bayas de laurel en balas ó fardos.....	500	>	Idem para azúcar.....	900	>
			Idem para máquinas de vapor.....	1.000	>
Bebidas y otros líquidos.			Calderos.....	750	>
En bordelesas.	>	4 Barricas.	Cal.....	1.000	>
Al por mayor, pequeños barriles.....	>	300 litros ó por cubicación.	Cambrón.....	600	>
Al por mayor, pequeños barriles, dobles.....	>	550 litros ó por cubicación.	Canela en cajas.....	650	>
En damajuanas.....	>	450 litros ó por cubicación.	Idem en fardos ó paquetes.....	300	>
En botellas, cajas, cestas, etc.	>	324 botellas.	Cantáridas en fardos ó cajas.....	400	>
Becerro encharolado en cajas ó cajones.....	>	Por cubicación.	Idem en barriles.....	350	>
Benjuí.....	800	>	Cañamo á granel.....	400	>
Bermellón en polvo.....	1.000	>	Idem en balas prensadas.....	500	>
Betún.....	1.000	>	Idem de Calcuta y Manila yute en balas prensadas y atadas.....	600	>
Idem líquido en botellas de barro ó barriles.....	600	>	Cañamo de Calcuta y Manila en balas no prensadas.....	>	Por cubicación.
Betún líquido en cajas ó cajitas.....	1.000	>	Cañamones.....	>	Véase granos de caña.
Bismuto ó estaño de espejo.....	1.000	>	Cañafistula ó casia en fardos, sacos ó cajas.....	450	>
Bisutería de oro y plata.....	>	Por su valor.	Cañafistula ó casia en barriles.....	350	>
Blanco de España ó de mendon.....	1.000	>	Cañones y obuses.....	1.000	>
Bombas, balas y otros proyectiles.....	1.000	>	Caparrosa.....	1.000	>
Borax bruto ó refinado.....	1.000	>	Cardamomo.....	400	>
Borra ó pelo de animales en fardos sin prensar.....	200	Por cubicación.	Carey en cajas.....	500	>
Borra ó pelo de animales en fardos prensados.....	400	Idem.	Idem en barriles.....	400	>
Borra de seda en fardos prensados.....	400	Idem.	Cartas, naipes.....	800	>
Botellas vacías á granel, con paja, de un litro.....	>	700 botellas.	Cartón.....	700	>
Botellas vacías á granel, con paja, de menos de un litro.....	>	900 botellas.	Carne salada.....	1.000	>
			Carbón de madera.....	600	>
			Idem mineral, á granel.....	1.000	>
			Idem en barriles.....	900	>
			Idem en briquetas á granel.....	1.000	>
			Cardos.....	>	Por cubicación.
			Carnes en conserva ó en escabeche.....	>	Véase conservas.
			Carne ahumada.....	800	>
			Idem salada.....	>	Véase buey y grasas.
			Carruajes.....	>	Por cubicación.

MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Cardenillo.....	1.000	>	Cochinilla en barriles.....	400	>
Casaques en fardos, cajas ó barriles.....	>	Por cubicación.	Cocos y demás granos duros á granel.....	1.000	>
Cascanilla.....	500	>	Cocos y demás granos duros en balas.....	900	>
Casabe ó tapioca.....	700	>	Cocos y demás granos duros en barriles.....	800	>
Cáscara de bellotas en fardos.	500	>	Cocos frescos.....	400	>
Idem íd. en barriles.....	400	>	Cock á granel.....	500	>
Castañas á granel.....	900	>	Cock en barriles.....	400	>
Idem en sacos.....	800	>	Cola de pescado en fardos..	600	>
Idem en barriles.....	700	>	Idem de íd. en barriles.....	500	>
Casa ó tan ó corteza molida en sacos.....	600	>	Idem fuerte en fardos..	600	>
Casa ó tan ó corteza molida á granel ó en paquetes..	500	>	Idem íd. en barriles.....	500	>
Cáscara de cacao en balas..	300	>	Coloquintida.....	200	>
Idem de Levante en balas	600	>	Confitura, dulce en caja...	>	Por cubicación.
Cavianavo en balas.....	400	>	Conservas alimenticias.....	1.000	Q. por cubicación.
Caucho, goma elástica, en fardos ó cajas.....	450	>	Coprax (almendra del coco) á granel.....	600	>
Caucho, goma elástica, en barriles.....	350	>	Coprax (almendra del coco) en zurrónes ó sacos.....	600	>
Caucho, goma elástica, en planchas.....	700	>	Conchas.....	>	Por cubicación.
Caucho, goma elástica, manufacturado.....	>	Por cubicación.	Ordajes blancos (jarcas)..	700	>
Camis, conchita de Africa y la India.....	1.000	>	Idem embreados, ídem.....	800	>
Cebadilla.....	800	>	Idem de Algey, esparto, yute, abacá, pita.....	500	>
Cebada á granel ó en sacos..	800	>	Cotón, algodón, en balas cuadradas, prensadas y encordadas.....	500	>
Idem en barriles.....	700	>	Cotón, algodón, en balas redondas, prensadas y encordadas.....	400	>
Idem mondada ó perlada...	1.000	>	Cotón, algodón, en balas redondas no prensadas....	300	>
Cebollas de todas clases á granel.....	800	>	Cotón, algodón, en balas de la India en balas cuadradas prensadas y encordadas.....	600	>
Cebollas de todas clases en cajas ó cestos.....	800	>	Cotón, algodón, de los mares del Sur, Puerto Rico, Cuba y Costa Firme en balas cuadradas, prensadas, encordadas ó con aros.....	450	>
Cebollas de todas clases en barriles.....	600	>	Cotón, algodón Brasil en balas.....	450	>
Cebollas de flores.....	>	Por cubicación.	Cotón, algodón, Cayena, Martinica, G. Guadalupe en balas redondas sin prensar	300	>
Cerda de puero en balas no prensadas.....	300	>	Cotón Haití en balas.....	300	>
Idem de puero en ídem prensadas.....	500	>	Idem hilado en balas prensadas.....	300	>
Idem de íd. íd. en cajas.....	800	>	Cotón hilado en balas no prensadas.....	600	>
Idem de íd. íd. en toneles..	700	>	Cobre.....	1.000	>
Cerveza.....	>	Véase hebidas.	Idem viejo en paquetes ó en montón.....	1.000	>
Cercos ó aros.....	>	Tarifa condicional.	Cobre viejo en barriles ó cajas.....	900	>
Cerrusa (albayade).....	1.000	>	Comino de Malta.....	750	>
Cemento.....	1.000	>	Colmillo de elefante ó hipopótamo á granel.....	1.000	>
Cera bruta en cajas, fardos ó panes.....	900	>	Colmillo de elefante ó hipopótamo en balas ó cajas..	800	>
Idem íd. en barriles.....	800	>	Colmillo de elefante ó hipopótamo en barriles.....	700	>
Ceniza ó residuos de sodas brutas.....	1.000	>	Cortezas para curtidos no molidas á granel ó en paquetes.....	500	>
Cestas.....	>	Tarifa condicional.	Cortezas para curtidos, no molidas en sacos.....	800	>
Centerío á granel.....	850	>	Cortezas de granadas, naranjas y limón en balas.....	500	>
Idem en sacos.....	800	>	Cortezas de granadas, naranjas y limón en barriles...	400	>
Cestos, cestas y ceras.....	>	Tarifa condicional.	Copén de cañamo en balas..	400	>
Cilindros ó tubos de cobre ó hierro colado.....	>	Q por cubicación.	Corteza de cacao.....	>	Véase cacao.
Cepillería en cajas ó cestos.	>	Idem.	Cristal en pedazos ó desperdicios de.....	>	Véase vidrio.
Ciruelas secas en cajas.....	1.000	>			
Idem íd. en barriles.....	900	>			
Idem íd. en cestos.....	900	>			
Cirios.....	800	>			
Cigarros.....	>	Por cubicación.			
Cinabrio (Bermellón).....	1.000	>			
Clavos de cobre, hierro ó cinc.....	1.000	>			
Clavos, especias en balas..	500	>			
Idem íd. en barriles.....	400	>			
Idem íd. rotos en balas.....	400	>			
Idem íd. íd. en barriles....	350	>			
Coaltar, alquitrán de hulla.	1.000	>			
Cochinilla en caja ó zurrón de cuero.....	600	>			
Colas de alef.....	>	Véase alef.			
Cochinilla en zurrón de palma.....	500	>			

MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Cristalería en cajas	>	Por cubicación.	E		
Cristal plano para puertas..	1.000	>	Edredón.....	>	Por cubicación.
Creta greda.....	1.000	>	Efectos de uso.....	>	Idem.
Crema de tártaro.....	1.000	>	Echallas para encañadas....	800	>
Crines de Rusia ó cualquiera otra parte retorcida ó trenzada en balas.....	500	O por cubicación.	Ejes de hierro.....	1.000	>
Crines de Rusia ó cualquiera otra parte sin retorcer ni trenzar en balas.....	400	Idem.	Elebón (raíz de).....	500	>
Crines de Rusia ó cualquiera otra parte en balas prensadas.....	700	Idem.	Encina de India en corteza, en barriles.....	500	>
Cronato.....	1.000	>	Encina de India en polvo..	600	>
Cuerdas viejas, jarcias á granel.....	800	>	Idem íd. en sacos.....	500	>
Cuernos de buey y búfalo á granel.....	800	>	Escama de tortuga.....	>	Véase Carey.
Cuernos de buey y búfalo en balas.....	500	>	Escayola en barriles.....	800	>
Cuernos de buey y búfalo en barriles.....	400	>	Esmeril.....	1.000	>
Cuernos de ciervo enteros...	300	>	Espanjas en bruto en balas.	300	>
Idem de íd. en chapas.....	350	>	Idem lavadas ídem.....	200	>
Idem de carnero á granel...	500	>	Idem en cestas.....	>	Por cubicación.
Idem de íd. en fardos.....	450	>	Espíritu de vino.....	>	Véase bebidas.
Idem de íd. en barriles.....	400	>	Esencias de perfumería en botes ó cajas.....	>	Por cubicación.
Cubebas, pimienta de Java, en balas.....	500	>	Esencias de trementina en botes ó cajas.....	800	>
Cubebas, pimienta de Java, en barriles.....	400	>	Esencias de trementina en barriles.....	1.000	>
Cubiertas de capullo de seda.	600	>	Esencias de trementina en bombonas.....	>	Por cubicación.
Cueros de Buenos Aires y otros de 12 kilos y más...	800	>	Estaño.....	1.000	>
Cueros de Costa Firme y otros de 8 á 12 kilos exclusivamente.....	600	>	Estopas de cuerdas blancas ó alquitranadas en paquetes.....	400	>
Cueros inferiores á ocho kilogramos.....	500	>	Estopas de cuerdas blancas ó alquitranadas en balas prensadas.....	500	>
Cueros curtidos en rollos...	700	>	Espliego en balas.....	250	>
Idem verdes ó salados en paquetes.....	1.000	>	Escobas sin mango.....	>	350 escobas.
Idem trabajados en balas, cajas ó maletas.....	600	>	Idem con ídem.....	>	250 ídem.
Cúrcuba, raíz de la India, en balas.....	750	>	Espartos en bruto en balas prensadas.....	500	>
Cúrcuba, raíz de la India, en barriles.....	650	>	Espartos hilados en paquetes.....	350	>
Ch			Espartos en rollos.....	>	Véase cuerdas.
Chicharros salados.....	>	Véase pescado salado.	Esperma de ballena.....	1.000	>
Chiques, bolas de mármol, para jugar.....	1.000	>	Espartería.....	>	Por cubicación.
Chocolate.....	900	>	Esparmacita (Spermaceti) ..	>	Véase blanco ballena.
Choucrute (repollo de conserva).....	800	>	Espirituosos.....	>	Idem bebidas.
D			Estoraque, resina olorosa líquida.....	800	>
Damajuanas vacías (garraiones).....	>	500 litros.	Estoraque, resina olorosa en panales.....	600	>
Dátiles en banastas ó cajas.	700	>	Escamonia.....	500	>
Idem en barriles.....	600	>	Esquilla, cebolla albarrana..	>	Véase cebollas.
Derla, tierra para fabricar loza y porcelana.....	1.000	>	Esquinonte, jugo oloroso ...	500	>
Dernites, tela de algodón...	750	O por cubicación.	Esteras.....	1.000	Por cubicación.
Desperdicios de vidrio.....	1.000	>	Escayolas en balas ó sacos..	1.000	>
Desperdicios y roeduras de piel.....	500	>	Euforbio.....	800	>
Dívidi (planta) en granos, á granel ó en sacos.....	500	>	Extracto de zumaje líquido.	>	Véase bebidas.
Dívidi molido en sacos.....	800	>	F		
Idem íd. en barriles.....	700	>	Fécula de patata en balas...	900	>
Drepa (corteza verde de nuez) en sacos.....	600	>	Idem íd. en barriles.....	800	>
Duelas.....	800	>	Fideos en cajas.....	400	>
			Idem en cestas.....	300	>
			Fieltro plegable alquitranado.....	600	>
			Fieltro plegable no alquitranado.....	500	>
			Flor de canela en cajas ó balas.....	700	>
			Flor de canela en barriles..	600	>
			Flor de espliego, tilo, tamarindo, en cajas ó balas...	400	>
			Flor de espliego, tilo, tamarindo, en barriles.....	350	>
			Flor de azufre en balas.....	900	>
			Idem íd. en barriles.....	800	>
			Flores artificiales.....	>	Por cubicación.
			Frutas confitadas.....	700	ó por ídem.

MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. — Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Jarabes ó melazas.....	>	Véase melazas.	Maderas de construcción, planchas, etc.....	>	Por estéreos.
Jeinquillos.....	>	Véase juncos.	Maderas para quemar, elmos, etc.....	>	Idem.
Jugo de limón en barriles.....	900	>	Maderas de marquetería en planchas delgadas.....	>	Por cubicación.
Idem en botellas.....	>	Véase bebidas.	Madera de Caoba, de Cuba y Santo Domingo.....	1.000	>
Jugo de regaliz en cajas.....	800	>	Madera de la República de Haití, de Costa Firme y América Central.....	800	>
Juncos y cañas.....	400	>	Madera de boj, ébano, olmo, teca, palisandro amarillo y otras maderas duras de tintura y ebanistería, en troncos regulares.....	1.000	>
K			Madera de encina en tablas pequeñas.....	>	Véase anelas.
Kermes en cajas.....	600		Macarroni en cajas.....	400	>
Idem en barriles.....	500		Idem en cestas.....	300	>
L			Macis (corteza de nuez moscada).....	400	>
Laca lisa.....	>	Como gomas lacas.	Maíz á granel.....	950	>
Lac-dye.....	900	>	Idem en sacos.....	900	>
Ladrillos de todas clases.....	1.000	>	Idem en barriles.....	900	>
Lana hilada.....	300	>	Magnesia (carbonato de).....	250	>
Idem sucia en balas prensadas y con aros de hierro..	500	>	Manteca en tarros.....	800	>
Lana sucia en balas prensadas sin aros de hierro....	400	>	Idem en barriles.....	1.000	>
Lana sucia en balas no prensadas.....	>	Por cubicación.	Idem en fardos ó cajas.....	1.000	Véase tajaderas.
Lana lavada en balas.....	250	>	Manganeso.....	1.000	>
Lápizlázuli.....	1.000	>	Malaquetas (grano de parafso).....	500	Véase yucas.
Lápices con madera en cajas.	500	>	Mandioca (harina de).....	>	>
Idem id. en barriles.....	400	>	Maná en cajas y barriles....	800	>
Latanero. Hojas de palmera en paquete ó montón.....	300	>	Idem para curaçao.....	500	>
Láudano.....	1.000	>	Manzanas secas en balas....	500	>
Laureles para bastones.....	500	>	Idem id. en barriles.....	450	>
Legumbres escabechadas en barriles.....	750	>	Idem id. en cestos.....	>	Por cubicación.
Legumbres esbabechadas en cajas.....	>	Por cubicación.	Idem id. á granel ó en sacos.	800	>
Legumbres escabechadas á granel.....	1.000	>	Idem id. en barriles.....	700	>
Legumbres secas en sacos....	900	>	Mantillo seco.....	1.000	>
Idem id. en barriles.....	700	>	Manteca en general.....	>	Véase grasas.
Lenguas de buey ahumadas.	500	>	Idem de cerdo.....	>	Idem.
Idem de bacalao.....	1.000	>	Máquinas.....	1.000	Por cubicación ó tarifa condicional.
Lentejas.....	>	Véase legumbres secas.	Mármol en bruto y trabajado.....	1.000	O por cubicación.
Librería en cajas.....	>	Por cubicación.	Mármoles para jugar.....	>	Véase chiques.
Licken.....	400	>	Mármits de fundición.....	500	>
Licores.....	>	Véase bebidas.	Marfil.....	>	Véase colmillos de elefante.
Licopodium.....	1.000	>	Idem vegetal.....	>	Véase nuez de cocozo.
Limas.....	1.000	>	Idem en bruto.....	>	Véase colmillos de elefante.
Limones en cajas.....	>	Por cubicación.	Medidas para bebidas.....	>	Por cubicación.
Lino en balas prensadas....	500	>	Medicamentos compuestos..	>	Idem.
Idem de Nueva Zelanda ó Formio.....	>	Véase cáñamo.	Melaza.....	1.000	>
Listones.....	>	Tarifa condicional.	Mercería.....	>	Por cubicación.
Litargirio.....	1.000	>	Mercurio.....	1.000	>
Loza á granel.....	>	Tarifa condicional.	Metales preciosos.....	>	Por su valor.
Idem en cajas.....	>	Por cubicación.	Metralla.....	1.000	>
Lúpulo en balas.....	300	>	Miel.....	800	>
M			Mijo (grano de).....	>	Véase granos.
Madera de Campeche, Haití, Lima, Pernambuco y Santa Marta.....	800	>	Mineral.....	1.000	>
Madera de laurel, rosa, sándalo y sapan.....	700	>	Minio.....	1.000	>
Madera de cedro para tapices.	600	>	Mirra.....	>	Véase incienso.
Madera de otras clases.....	800	>	Mimbres en bruto.....	350	>
Idem de regaliz en balas ó paquetes.....	550	>	Idem en blanco.....	350	>
Madera de fustete en sacos..	400	>	Modas.....	>	Por cubicación.
Idem de tintura molida en balas.....	500	>	Moldes para azúcar en tierra cocida.....	700	>
Madera de tintura molida en barriles.....	400	>	Momia (cera negra).....	800	>
Maderas de construcción, roble, teca.....	>	Por estéreos.	Moscas cantáridas.....	>	Véase cantáridas.
Maderas de construcción, maderos, olivos, etc.....	>	Idem.	Mostaza en polvo en cajas..	800	>
			Idem en tarros en cajas....	800	>
			Muc.....	500	>
			Muebles.....	>	Por cubicación.
			Musgo en balas prensadas..	400	>

MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCIAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
N					
Nácar á granel.....	900		Pasta de patata molida.....	700	
Idem en cajas.....	800		Pastel (glasto).....		»
Idem en barriles.....	700		Idem en pasta en toneles..	700	Ver pastel natural.
Nankín.....	500		Idem natural en balas.....	150	»
Naranjas.....	»	O por cubicación.	Patatas á granel.....	1.000	»
Idem verdes en balas.....	800	Por cubicación.	Idem en balas, cestas ó sa-		»
Idem en barriles.....	700		cos.....	900	»
Natron sal.....	1.000		Patatas en barriles.....	800	»
Negro de humo en balas...	500		Pedernales.....	1.000	»
Idem de marfil ó de hueso á			Pelos de animales.....	»	Ver borra.
granel.....	1.000		Peletería fina en balas.....	500	»
Negro de marfil ó de hueso			Idem íd. en barricas.....	400	»
en barriles.....	900		Peras secas en barriles...	450	»
Negro de residuos de refinería			Idem aplastadas en cestos..	»	Por cubicación.
á granel.....	1.000		Idem verdes á granel.....	900	»
Negro de residuos de refinería			Idem íd. en barricas.....	800	»
en barriles.....	900		Idem secas en balas.....	500	»
Nuez de agallas pesadas de			Perlas (potasa).....	1.000	»
Levante en balas.....	1.000		Pescado salado.....	1.000	»
Nuez de agallas pesadas de			Petinera en balas.....	200	O por cubicación.
Levante en barriles.....	800		Pezuñas á granel.....	600	»
Nuez de agallas ligeras de			Idem en sacos.....	500	»
Provence en balas.....	400		Idem en barriles.....	400	»
Nuez de agallas ligeras de			Pergamino.....	700	»
Provence en barriles.....	350		Perfumería.....	»	Por cubicación.
Nuez de agallas de Istria en			Pez.....	1.000	»
balas.....	900		Piedras brutas de talla ó de		O tarifa condicional.
Nuez de agallas de Istria en			mármol.....	1.000	Idem íd.
barriles.....	700		Piedras de molino.....	1.000	»
Nuez moscada.....	500		Piedras pómez en cajas ó en		»
Nueces y avellanas á granel.			balas.....	500	»
Idem íd. en balas.....	600		Piedras pómez en barriles..	400	»
Idem íd. en barriles.....	500		Pieles de buey, búfalo, vaca,		Véase cueros.
Idem de corozo á granel...	1.000		caballo y pieles frescas...	»	Por cubicación.
Idem íd. en balas.....	900		Pieles diversas en balas...	»	»
Idem íd. en barriles.....	800		Idem de búfalo de la India		»
Nuez vómica á granel.....	700		en balas prensadas.....	700	»
O					
Ocre.....	1.000		Pimiento colorado.....	400	»
Opio.....	1.000		Idem en balas ó en cajas..	500	»
Olibano.....	»	Ver incienso.	Idem en barriles.....	400	»
Orchilla natural ó líquen...	400		Pimienta á granel.....	800	»
Idem íd. ó líquen en balas			Idem en balas ó sacos.....	700	»
prensadas.....	500		Idem en barriles.....	600	»
Orchilla natural ó líquen			Idem en zurrones.....	650	»
preparada ó en pasta.....	1.000		Piñones en balas.....	400	»
Oro.....	»	Véase metales preciosos	Idem en barriles.....	700	»
Oropimente, sulfuro amarillo			Pipas.....	»	900 litros.
ó arsénico.....	1.000		Idem de fumar, de tierra...	500	O por cubicación.
Ortigas de China.....	350		Idem íd. íd., del Levante...	700	»
Oxido de cinc.....	1.000		Pistachos (Alfonsigo) en ba-		»
P					
Paja en sacos.....	»	Tarifa condicional.	las.....	500	»
Idem en balas prensadas...	350	O por cubicación.	Pistachos (Alfonsigo) en ba-		»
Palastro ó hierro en planchas			rriles.....	400	»
Palo del Brasil, fustete y Ni-			Pita en balas prensadas...	500	»
caragua.....	500		Pipería en conjunto.....	800	»
Palos de tabaco.....	»	Véase tabaco.	Idem vacía.....	»	900 litros.
Paño de lana en bala ó cajas.		O por cubicación.	Pintura preparada.....	1.000	»
Papel de escribir, de impre-			Pizarra.....	1.000	»
mir y de sobres.....	300		Plata y platería.....	»	Véase metales precio-
Papel secante gris ó encarnado					sos.
.....	700		Planchas de abeto.....	»	Véase maderas de cons-
Papel de refuerzo de velas					trucción.
de los buques.....	600		Plomo.....	1.000	»
Papel de China de seda.....	500		Plombagina.....	1.000	»
Parrillas para refinación en			Plumas de ganso para es-		»
hierro y en yerro colado,			cribir.....	200	»
etcétera.....	1.000		Plumas para camas adornos		»
Pasas de Corinto, Zante y			y otras.....	»	Por cubicación.
Lipari en barriles ó cajas.			Porcelana.....	»	Idem.
Pasas de otras clases.....	750		Potasa.....	1.000	»
			Potiche (botella de vaso de		Tarifa condicional.
			barro).....	»	»
			Pólvora en barriles sencil-		»
			los.....	700	»
			Pólvora en barriles dobles.	600	»
			Polvos de mármol.....	1.000	»
			Puerco salado en barriles...	1.000	»
			Puzolana.....	1.000	»

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Q					
Quesos de Holanda á granel.....	300		Sebesten (cordia officinalis) pequeña ciruela de Egipto.	700	
Quesos de Holanda en cajas ó en barriles.....	700	O por cubicación.	Sebo fundido en cajas ó en toneles.....	1.000	
Quesos de Gruyere en cajas y en cubetas de ur queso.	700	Idem.	Sebo fundido en zurrones..	900	
Quesos de Gruyere en barriles.....	800		Seda cruda en balas.....	400	Por cubicación.
Quesos de otras clases.....	>	Por cubicación.	Sederia.....	>	
Quina en balas ó en cajas..	500		Sémola en sacos.....	900	
Idem en barriles ó seras...	400		Idem id. id. en toneles.....	700	
Quincalla.....	1.000		Sempentaria de Virginia...	400	
R					
Raíces de alizari.....	>	Véase alizari.	Sen en hojas, en balas ó fardos.....	400	
Raíz de genciana.....	>	Véase genciana.	Sidra.....	>	Véase bebidas.
Idem de regaliz.....	>	Véase regaliz.	Sillas.....	>	Tarifa condicional.
Idem de alelí.....	>	Véase alelí.	Sillones.....	>	Por cubicación.
Ratapia.....	>	Véase bebidas.	Simamba.....	400	
Recortes de papel.....	>	Por cubicación.	Simientes de nabo á granel.	900	
Redes de pesca.....	400		Idem id. id. en sacos.....	800	
Remos de dos á tres metros.	>	70 remos.	Idem id. id. en barriles....	700	
Idem de tres á cuatro metros.....	>	60 idem.	Idem de adormideras á granel ó en sacos.....	800	
Remos de cuatro á cinco metros.....	>	40 idem.	Simientes de adormideras en barriles.....	700	
Remos de cinco á seis metros.....	>	25 idem.	Simiente de hierba pastel..	450	
Remos de seis á siete metros.....	>	20 idem.	Idem de sésamo á granel...	900	
Remos de siete á ocho metros.....	>	15 idem.	Idem id. id. en sacos.....	850	
Residuos de hojas de sen y de cochinilla.....	500		Idem id. id. en barriles....	750	
Residuos de aceite.....	1.000		Idem id. trébol á granel...	1.000	
Resina.....	1.000		Idem id. id. en sacos ó cajas.	900	
Restos de pieles.....	>	Véase desperdicios de cueros.	Idem id. id. en barriles....	800	
Rocallas, sartas de abalorios.	>	Véase abalorios.	Idem en general..	700	Tarifa condicional.
Ron.....	>	Véase bebidas.	Soliyas, ó vigas de encina ó pino.....	>	Véase maderas de construcción.
Idem y tafia.....	>	Idem.	Sombreros.....	>	Por cubicación.
Ruedas de anjar.....	1.000		Sulfatos.....	1.000	
Idem de cualquier clase...	1.000	O tarifa condicional.	T		
Ruibarbo en balas ó cajas..	600		Tapones de corcho en balas.	150	
Idem en barriles.....	500		Idem de id. en cajas.....	>	Por cubicación.
S					
Sabos vacíos de tela.....	>	Por cubicación.	Tafleto.....	>	Idem.
Sagrí en cajas ó balas.....	700		Tabaco de Virginia en barriles.....	800	
Idem en barriles.....	600		Idem de Kentucky ..	700	
Salep (fécula).....	1.000		Idem de Maryland y Ohio...	500	
Saitre.....	1.000		Idem del Brasil en balas prensadas.....	600	
Salmón en conserva en botes en cajas.....	1.000		Tabaco de Hungría y del Levante en balas.....	500	
Idem en toneles.....	900		Tabaco de la India en balas.	600	
Sel.....	1.000		Idem de Holanda, Bélgica y Palatinada en balas prensadas.....	700	
Salvado.....	300		Tabaco de la Habana, Haití y otras procedencias en balas no prensadas.....	750	
Sal sosa.....	1.000		Tabaco de venas en balas...	500	
Sartanes y otros artículos análogos de calderería..	750		Idem en polvo.....	800	
Sandaraca (resina blanca)..	>	Véase goma.	Idem de China.....	>	Por cubicación.
Sangre de drago en masa en cajas.....	800		Idem prensado para mascar.	900	
Sangre de drago en toneles.	700		Talco.....	1.000	
Idem id. id. en sacos de cuero.....	250		Tamarindo preparado en barriles.....	1.000	
Sardinas en conservas en cajas.....	1.000		Tapioca.....	700	
Sardinas prensadas en barriles.....	900		Tártaro.....	1.000	
Sanguina, polvos para bruñir metales.....	1.000		Tejas de tierra.....	1.000	
Santolina, semilla.....	700		Telas.....	>	Por cubicación.
Sepadilla.....	>	Véase cebadilla.	Té.....	400	Esta cifra no es más que una media aproximación; el té presenta grandes variaciones en el peso y se tarifa naturalmente por cubicación.
			Telidos.....	>	Por cubicación.

MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE	MERCANCÍAS	PESO de la tonelada de mar. Kilogramos.	OBSERVACIONES Y EQUIVALENCIAS EN TONELADAS DE FLETE
Telas y tejidos diversos...	>	Por cubicación.	U		
Teja.....	1.000	>	Urucú, pasta.....	900	O cuatro barricas bordesas.
Tinta para escribir en botellas de barro.....	600	>	V		
Tierra de sombras de Siena, etc.....	1.000	>	Vainilla.....	350	>
Idem de Alfarero.....	1.000	>	Vasijas de barro para refinerías.....	>	Tarifa condicional.
Tocino en hojas y en cajas..	800	>	Velas en cajas.....	700	O por cubicación.
Idem en salmuera.....	>	Véase cerdo salado.	Vigas y viguetas.....	>	Véase maderas de construcción.
Tornasol en panes, girasol..	500	>	Vinos.....	>	Véase bebidas.
Tortas de semilla á granel.	1.000	>	Y		
Idem de semilla en barriles.	800	>	Yesca.....	250	>
Toba.....	1.000	>	Yunque.....	1.000	>
Trapos de batas.....	500	>	Yeso.....	1.000	>
Idem viejos.....	>	Véase trapos.	Yute.....	>	Véase cáñamo.
Tre mentina en pasta ó líquida.....	800	>	Z		
Trigo á granel ó en sacos... 1.000	>	>	Zadorica.....	500	>
Idem en barriles.....	900	>	Zapatos.....	>	Por cubicación.
Trigo afforjón marisco á granel.....	850	>	Zarzaparrilla.....	400	>
Trigo afforjón marisco, en sacos.....	800	>	Zinc.....	1.000	>
Tripol.....	1.000	>	Zucos.....	>	Por cubicación.
Truchuelas.....	>	Véase bacalao verde.	Zumaque en hojas en balas.	400	Existe también zumaque en hojas en balas de 300 kilos.
Trufas.....	>	Por cubicación.	Idem en polvo en balas.....	800	>
Tornillos.....	1.000	>	Zumo de regaliz.....	>	Véase jugo de regaliz.
Turba seca para combustible.....	>	Tarifa condicional.			
Tubos de tierra cocida.....	>	Idem:			
Tuberosa, planta.....	500	>			
Turbith, raíz.....	800	>			

INSTRUCCIONES PARA UTILIZAR Y LLENAR LOS ESTADOS MODELOS

Estado modelo B.

El estado modelo B está destinado á dar la expresión de la carga embarcada ó desembarcada en cada puerto en «toneladas flete».

A este efecto, las mercancías se considerarán divididas en tres grupos:

1.º Aquellas en que el peso de las toneladas de mar es mayor de 1.000 kilogramos, y en el conocimiento, sobordo ó justificativo de carga que se presente esté valuado por peso;

2.º Las que evaluadas también en los justificantes en kilos, tienen un peso menor de 1.000 kilogramos por tonelada de mar, y

3.º Las que en los justificantes vienen valoradas en metros cúbicos.

Las mercancías del primero y tercer grupos son homogéneas á los efectos de este estado, por lo que, entre sí las de cada grupo, pueden venir en forma resumida hasta formar, si se desea, una sola línea en cada grupo.

Las del segundo grupo han de anotarse con el suficiente detalle para poder aplicarlas la tabla anexa al Reglamento; por tanto, sólo podrán venir expresadas en una sola línea las mercancías de la misma clase, ó igualmente envasadas; es decir, las que tengan igual cifra para el peso de la tonelada de mar en la tabla aludida.

Inscritas las mercancías en la forma antes dicha (separadamente y á continuación las de cada grupo), se llenarán las columnas (a) y (b) con los datos de los documentos originales, y la (c) con los de la tabla.

La columna (d) es el resultado de dividir las cifras de la (a) por las correspondientes de la (b).

Las cifras de la (e) se obtienen multiplicando la suma de las de la (d), de las mercancías del primero y segundo grupos, por la característica del buque, y para las del tercer grupo, repitiendo las cantidades de la columna (b).

Finalmente se obtendrá la suma de la columna (e), que dará la expresión de la total mercancía embarcada ó desembarcada en el puerto de que se trate.

Estado modelo C.

Es el resumen de las distintas travesías que componen un viaje.

Su confección ofrece dudas, ni necesita explicaciones.

La última columna se llenará con los datos de la tabla oficial de distancias.

Estado modelo D.

Está dividido en tres partes: Cómputo de cargas, cómputo de millas y compensaciones.

A los efectos del cómputo de cargas, es necesario agrupar entre sí las partes de ida ó exportación y las de retorno ó importación; si alguno de los medios viajes se hizo en lastre, claro es que en la columna (a) faltará el número que lo representa.

En la columna (b) se sumarán las cifras de exportación, y la suma de éstas con las de importación, obteniéndose así la representación en toneladas flete de la carga transportada, tanto en exportación como en totalidad.

Cada una de estas sumas divididas por el número de sumandos de que cada una está compuesta nos dará la media aritmética, ó sea el promedio de la carga transportada en exportación y totalidad, respectivamente.

Se compulsará á qué tanto por ciento de la carga máxima alcanza cada uno de los promedios, y el resultado se anotará en la casilla (c) de observaciones, y si

hubiere unidades de porcentaje de la totalidad sobrante, se anotarán éstas y su equivalencia en millas para la compensación.

Cómputo de millas.—A este efecto es necesario agrupar los viajes enteros en tráfico directo internacional en de Gran cabotaje y Altura, lo que se patentiza en el cuadro sin nuevas explicaciones.

Se compulsará según el artículo correspondiente del Reglamento si hay ó no exceso de millaje.

Si lo hubiera, se anotará este exceso en la casilla de observaciones, así como también su equivalencia en unidades de porcentaje de carga.

Compensaciones.—En el caso de que sobran unidades de porcentaje de carga y no se llegase al límite de las millas cobrables, se procederá según la primera fórmula.

Si se estuviera en el caso inverso, se usaría de la segunda.

Estas compensaciones pueden hacerse en tanto en cuanto no se rebasen los límites asignados por la Ley y Reglamento.

Finalmente, se pondrá al pie de las compensaciones la «Nota de Opción» con los datos que en ella constan, todos ellos menos el número de prelación ya obtenidos durante la confección de este estado D.

El número de prelación se obtendrá multiplicando el total de millas de la segunda parte de este cuadro por el porcentaje de promedio de la carga total transportada, que se encuentra anotada en la casilla de observaciones de la carga; es decir, que el número de prelación es el producto del porcentaje de carga total transportada y el total de millas navegadas, ambas cifras tomadas antes de hacerse las compensaciones.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: El artículo 115 del Código Penal dispone que las penas de prisión correccional se extingan dentro del territorio de la Audiencia sentenciadora. No se opone á esto la existencia de Prisiones correccionales en las cabezas de partido de la respectiva provincia. Mas para que los Tribunales puedan ejercer directamente la inspección judicial que les incumbe en el cumplimiento de las referidas penas, y para que á las Diputaciones les sea más fácil y económica la administración de las Prisiones de esta clase, que corren á su cargo, es preciso que los penados se encuentren en la de la capital.

La existencia de los referidos correccionales en cabezas de partido obedeció á la instalación de las suprimidas Audiencias de lo Criminal en poblaciones no capital de provincia en unos casos, y en otros por falta de espacio en la de la capital, encontrándose entre los últimos la de Santander; si bien actualmente han variado sus circunstancias, según los informes emitidos por las Autoridades de la provincia, siendo capaz para albergar á los 74 reclusos existentes en la de Torrelavega.

Las razones de orden judicial y administrativo que quedan expuestas aconsejan la refundición de dichos correccionales, pero la aconseja también el buen orden penitenciario, porque están sujetos al mismo régimen los sentenciados á igual pena.

En su virtud,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien disponer:

1.º Que sean trasladados á la Prisión de Santander los sentenciados á prisión correccional que se encuentran en la de Torrelavega, quedando el Establecimiento de la capital como único correccional de la provincia, y el de Torrelavega como Prisión preventiva de su distrito.

2.º Que en lo sucesivo sólo se destinen á la Prisión de Santander los sentenciados por su Audiencia á prisión correccional.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 3 de Diciembre de 1909.

MARTINEZ DEL CAMPO.

Ilmo. Sr. Director general de Prisiones.

Ilmo. Sr.: Los Jefes de las prisiones manifiestan los inconvenientes que ofrece el traslado de los reclusos desde los Establecimientos en que se hallan constituidos en prisión preventiva ó extinguiendo sus condenas, y hechos recientes imponen la adopción de medidas que salven aquéllos.

La legislación del ramo, previendo dichos males y procurando evitarlos, es constante en restringir todo lo posible las salidas de los reclusos de los Establecimientos para la práctica de actuaciones judiciales, como lo evidencian las Reales órdenes dictadas desde 25 de Octubre de 1839, hasta la del mismo mes de 1908.

La misma estructura arquitectónica de los edificios de nueva planta responden, como no podía menos de ocurrir, al pensamiento de la legislación en la materia, disponiendo en unos sitios estrados para que los juicios se celebren en el interior de las prisiones, como en Madrid, Barcelona, Valencia y otras capitales, ó destinando locales á propósito para que los Juzgados puedan practicar las diligencias sumariales sin que los presos ó penados salgan de los recintos en que se encuentran reclusos.

Sólo en los casos de necesidad evidente á que se refieren los artículos 399, 438 y demás concordantes de la ley de Enjuiciamiento Criminal, y aquellos otros que regulan las disposiciones del ramo, debe acordarse el traslado desde las Prisiones preventivas, correccionales y aflictivas á los Tribunales y Juzgados de los presos ó penados que hayan de asistir á diligencias de carácter judicial.

Fuera de los aludidos casos, que deben tenerse como excepción necesaria, el régimen de los Establecimientos y la seguridad general exigen que las actuaciones en que hayan de intervenir reclusos, se practiquen en la forma que la citada ley de Enjuiciamiento establece, cuando han de tener lugar en población distinta á la en que radique la Prisión, y á lo que las disposiciones del Ramo se proponen, cuando han de verificarse en la misma población en que los Juzgados y las Prisiones se encuentran.

En virtud de lo expuesto, S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien dictar las instrucciones siguientes:

1.ª El examen sumarial de uno ó varios presos ó reclusos, tendrá lugar en la Prisión respectiva, siempre que el Juzgado y la Prisión se hallen en el mismo pueblo, economizándose así la traslación de los presos ó reclusos al Juzgado.

2.ª No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, podrán ser trasladados los presos ó reclusos para el reconocimiento ocular de lugares ó de cuerpos de delito, en los casos en que estos últimos no puedan conducirse á la Prisión, ó para la práctica de otras diligencias en que sea absolutamente necesario para la administración de justicia la salida del recluso de la Prisión en que esté.

Cuando esto ocurra ó haya precisión de traslado á lugar distinto de la residencia del Juzgado, el Juez, salvo casos urgentes, ha de estar previamente autorizado por el Presidente de la respectiva Audiencia, si se trata de un procesado, ó por la Dirección General si el individuo es penado.

La conducción y custodia del recluso estarán siempre á cargo de agentes de la Autoridad pública, no empleándose en estos servicios á los funcionarios de Prisiones.

3.ª Cuando el Juzgado se encuentre en población distinta de la en que radique la prisión y en territorio del Juzgado, empleará la forma de mandamientos ú otro de los medios que la ley de Enjuiciamiento establece para la práctica de esta diligencia.

Si la comparecencia de penados, y, por tanto, su traslación fueran imprescindibles, el Juez no ordenará el traslado sin estar autorizado por la Dirección General, á la que habrá de exponerse las razones en que el hecho se funde, para conocimiento del Ministro, y en su caso del Fiscal respectivo.

4.ª Se recomienda á los Tribunales eviten en lo posible la presencia de reclusos ante los mismos, litimándose, en cuanto el procedimiento lo permita, á los actos de celebración de los juicios, en cuanto éstos no se verifiquen en las prisiones, lo cual se procurará cuando el número de reclusos que haya de asistir á los juicios sea excesivo. En todo caso, el traslado de penados habrá de autorizarse por la Dirección General ó por los Presidentes cuando sea prisión preventiva, sin cuyo requisito, que ha de ser conocido de los Directores ó Jefes de las prisiones, no será permitida la salida de ningún recluso ni de preso alguno.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 3 de Diciembre de 1909.

MARTINEZ DEL CAMPO

Ilmo. Sr. Director general de Prisiones.

MINISTERIO DE HACIENDA

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Vista la instancia suscrita por D. Tirso Rodríguez Sagasta, Presidente del Consejo de Administración de la sociedad Unión Alcohólica Española, en solicitud de que se deje sin efecto la Real orden de 14 de Julio de 1907, por la que se autorizó á dicha Sociedad para dedicar la fábrica de Peñarocha, que posee en Valencia, á la elaboración de alcohol desnaturalizado, y se le autorice nuevamente para la fabricación de alcohol neutro no vínico utilizando para ello, desde luego, las existencias que como primeras materias existen almacenadas en la misma y que no se han utilizado en la anterior producción:

Resultando que la petición se funda en exigencias del comercio y conveniencias de los intereses de la Sociedad suscrita.

te, que no son ciertamente opuestos en este caso á los de la Hacienda pública:

Resultando que por Real orden de 3 de Abril de 1905 se habilitó la fábrica referida para la producción de alcohol desnaturalizado; que por otra soberana disposición de 9 de Agosto del mismo año se dejó sin efecto dicha concesión y se autorizó para la elaboración de alcohol neutro no vínico y que así continuó hasta que por la Real orden de 14 de Julio de 1907 se habilitó para fabricar nuevamente alcohol desnaturalizado; y

Considerando que lo que ahora se pretende no es otra cosa que lo que se concedió por Real orden de 9 de Agosto de 1905, y que no existe obstáculo alguno legal que se oponga á que se acceda á la petición, puesto que la fábrica de que se trata reúne todas las condiciones requeridas por el Reglamento vigente del impuesto para dedicarse á la elaboración de los alcoholes neutros no vínicos,

El REY (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, se ha servido disponer que se deje sin efecto la autorización concedida por Real orden de 14 de Julio de 1907 para dedicar la fábrica de Peñarrocha á la elaboración de alcohol desnaturalizado, y se habilite para la de alcohol neutro no vínico, anotándose como primera partida de cargo en las respectivas cuentas de la nueva fabricación las materias que existan en ellas, previo el recuento y balance que se practicará antes de comenzar las nuevas operaciones y previa liquidación, pago del impuesto y extracción del alcohol desnaturalizado que pueda haber en la misma.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 29 de Noviembre de 1909.

ALVARADO

Señor Director general de Aduanas.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REAL ORDEN

Vista la consulta elevada á este Ministerio por el Contador de fondos de la Diputación de esa provincia, acerca de si tienen derecho á cobrar dietas los vocales de la Comisión Provincial cuando turnan en la Mixta de Reclutamiento estando fuera de las condiciones que establece el artículo del Real decreto de 12 de Mayo de 1899:

Resultando que según se consigna al formular dicha consulta, la referida Contaduría, de acuerdo con la Ordenación de pagos de la Diputación, ha aplicado y cumplido desde hace tiempo el indicado Real decreto en el sentido de que no percibieran las aludidas dietas más que los

que reunían los requisitos exigidos en la mencionada soberana disposición, pero que muestran su disconformidad algunos vocales interesados que se creen con derecho á tales dietas por tratarse de un servicio especial y no estar explícito el susodicho Real decreto en este particular:

Considerando que establecida por el párrafo segundo del artículo 92 de la ley Provincial vigente, la cuantía que según la categoría de las provincias podrán reclamar como dietas en cada sesión á que asistan los Diputados Vocales de la Comisión permanente, y reconocida igual indemnización á los referidos Vocales, cuando como tales formen parte de las Comisiones Mixtas de Reclutamiento, por el artículo 101 del Reglamento de 23 de Diciembre de 1896, para la aplicación de la ley de Reemplazos; relacionado con cuyo derecho la disposición 2.ª de la Real orden de 5 de Febrero de 1897, taxativamente determina que le tienen «á percibir dietas por su asistencia á las sesiones de la Comisión Mixta en los mismos términos que por su asistencia á las de la Comisión Provincial»:

Considerando que dictada la Real orden circular de 7 de Abril de 1890, aconsejando reglas á que habían de atenerse las Diputaciones Provinciales en la formación de sus presupuestos, gastos de personal y otras atenciones, el Real decreto de 3 de Mayo de 1892, secundando requerimientos de la pública opinión, vino á concretar, no ya aconsejando, sino ordenando los gastos de su personal, determinando su artículo 5.º las condiciones en que percibirán las dietas los vocales de la Comisión Provincial, teniendo en cuenta el estado del presupuesto, de lo que también especialmente se ocupa el Real decreto de 12 de Mayo de 1899, en su artículo 4.º á que hace referencia el Contador consultante, así como el 5.º, al referirse á las dietas de los Diputados, que como Vocales de la Comisión Provincial lo sean de la Mixta de Reclutamiento, niega el derecho á percibir las al Vicepresidente de aquélla cuando, por ausencia del Gobernador, presida ésta:

Considerando que dado lo terminante de las disposiciones citadas que regulan el percibo de sus dietas por los Diputados Vocales de la Comisión Provincial y el taxativo precepto de la Real orden de 5 de Febrero de 1897, de que los de la Comisión Mixta las percibieran en los mismos términos que aquéllos, no cabe la menor duda, y es de toda evidencia que el procedimiento seguido por la Contaduría de fondos, de acuerdo con los Ordenadores de pagos de la dicha Corporación Provincial, es el aplicable al caso por ajustarse estrictamente á las disposiciones legales;

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver, como contestación á la consulta de que queda hecho mérito, que los Di-

putados vocales de la Comisión Mixta, no tienen derecho á percibir dietas mientras no se encuentren en las mismas condiciones que para los de la Comisión Provincial determina el artículo 4.º del Real decreto de 14 de Mayo de 1899, y demás disposiciones concordantes, y que se publique la presente resolución en la GACETA DE MADRID, á fin de que sea observada con carácter general.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 26 de Noviembre de 1909.

P. D.,
ALBA.

Señor Gobernador civil de la provincia de Salamanca.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

REALES ORDENES

Ilmo. Sr.: Vista la instancia elevada con fecha 7 de Agosto por el Auxiliador de la Escuela Normal de Maestros de Barcelona D. A. Augusto Vidal Perera:

Resultando que el Sr. Vidal invoca el artículo 8.º del Real decreto de 20 de Agosto de 1879 para reclamar del lugar que le fué asignado en el Escalafón definitivo de su clase, á consecuencia de las reclamaciones producidas contra el provisional:

Resultando que estas reclamaciones fueron resueltas por orden de Subsecretaría de 7 de Abril último, inserta en la GACETA del día 16:

Considerando que el interesado ha dejado transcurrir el plazo legal de alzada contra dicha orden, que afecta al motivo de su reclamación,

S. M. el REY (q. D. g.) ha resuelto desestimar lo solicitado por D. A. Augusto Vidal Perera.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 30 de Noviembre de 1909.

BARROSO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Con objeto de que los Ayuntamientos y entidades interesadas en el arreglo escolar de España, puedan estudiar con detenimiento el de la provincia respectiva para formular sus reclamaciones, y con el fin de que la implantación definitiva de dicho arreglo ofrezca sólida garantía de acierto.

Estimando insuficiente el plazo de sesenta días, concedido por Real orden de 14 de Octubre último para producir reclamaciones,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien ampliar sesenta días más el plazo á que

se refiere el apartado 3.º de la citada Real orden.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 3 de Diciembre de 1909.

BARROSO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE FOMENTO

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: Remitido á informe del Consejo de Obras Públicas el expediente sobre condonación de una multa de 250 pesetas, impuesta por el Gobernador civil de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, por el retraso del tren correo número 21, del día 27 de Febrero de 1908, aquel Cuerpo consultivo ha emitido el siguiente dictamen:

«En sesión celebrada el día 6 de Septiembre de 1909, se dió cuenta del expediente de condonación de la multa de 250 pesetas, impuesta por el Gobernador civil de la provincia de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, á causa del retraso que experimentó el tren correo número 21, de la línea de Moreda á Granada, el día 27 de Febrero de 1908; asunto pasado á informe del Consejo por orden de la Dirección General de Obras Públicas con fecha 8 de Mayo del corriente año:

«Del examen del expediente de imposición de la multa se deduce, en primer lugar, que la multa en cuestión fué propuesta al Gobernador por el Ingeniero Jefe de la 4.ª División de Ferrocarriles, por hallarse conforme con lo manifestado por el Ingeniero encargado de dicha línea, según el cual, el retraso había sido de cuarenta y dos minutos y excedido, por lo tanto, en treinta y dos á la tolerancia que reglamentariamente le corresponde, resultando de la hoja de marcha del tren que todas las causas que lo habían motivado, y que el Ingeniero no especifica, eran debidas al mal estado de los servicios y no era posible, sin decir el Ingeniero por qué, tener en cuenta las consideraciones hechas por la empresa para justificar tal retraso, consideraciones cuya naturaleza tampoco aparece en el informe del Ingeniero ni en el oficio de la Compañía, del cual no se ha acompañado ni el original ni ninguna copia para unirlo al expediente.

«Oída la Compañía por el Gobernador, negó el mal estado de los servicios, alegó, como de costumbre, los perjuicios que se hubieran ocasionado de no haber detenido el tren de que se trata durante treinta y cinco minutos en Moreda para que pudiera empalmar con él el de la línea de Linares á Almería, al cual espé-

raba, recordó el tiempo de espera concedido á los trenes combinados en los empalmes y la tolerancia reglamentaria, y afirmó, por último, que puesto que se trataba del tren que conduce la correspondencia de Madrid á Granada, debía aplicársele la tolerancia correspondiente á todo su recorrido.

«Pasado el asunto á la Comisión Provincial, esta Corporación informó en el sentido de que procedía la imposición de la multa, por considerar que la explicación dada por la Compañía carecía de razón legal, toda vez que por la ley y Reglamento citados se regulaba y determinaba lo procedente en cada caso, en evitación de estas ú otras responsabilidades, y su no observancia constituía una falta no tolerable, por mediar intereses tan sagrados y legítimos como son los del público.

«El Gobernador creyó oportuno oír de nuevo á la División por haberle parecido que había una manifiesta contradicción entre lo manifestado por ella y las explicaciones de la Compañía; y la División informó entonces insistiendo en la propuesta de multa, de conformidad con el Ingeniero encargado, el cual, además de quejarse del lenguaje impropio y molesto empleado por la Empresa, y pedir también por este motivo una corrección disciplinaria para la misma, expuso varios ejemplos y antecedentes en apoyo de su afirmación de que los servicios andaban mal; aseguró que la causa del retraso en salir de Moreda no había sido únicamente la espera al tren 1, sino también á la operación de volver la máquina, que debía haber estado hecha con anterioridad, y refutó la opinión de la Compañía de que el tren de que se trataba podía ser considerado como único desde Madrid, siendo así que con arreglo á las disposiciones que el Ingeniero cita, sólo estaban considerados como únicos los de Madrid, Cádiz, Córdoba á Málaga y Almorchón á Bélmez.

«El Gobernador, finalmente, impuso la multa propuesta, por razones copiadas literalmente del informe de la Comisión Provincial, y la Compañía solicita ahora su condonación en una instancia, de la cual reproduce, en substancia, su anterior alegato, por lo cual el Gobernador, al elevarla á la resolución superior, se abstiene de razonar de nuevo su providencia.

«El Negociado de Explotación de ferrocarriles manifestó en una primera nota su parecer de que no procedía la condonación de la multa, por considerar que al tren en cuestión le corresponden diez minutos de tolerancia por su recorrido, y que, aun cuando los veinticinco minutos perdidos por causas diversas lo hubieran sido por esperar al tren combinado, todavía quedarían sin justificar diecisiete minutos.

«Pasado el asunto á la Sección en 24 de

Diciembre de 1908, ésta emitió su dictamen con fecha 9 de Febrero siguiente, según acuerdo tomado en 15 de Enero del corriente año, consultando á la Superioridad que para resolver con pleno conocimiento, procedía que se aportaran por la División los datos indicados en el cuerpo del informe, concretándolos del modo que allí se decía y dando las explicaciones que se mencionaban.

«Así lo decretó la Dirección General de Obras Públicas, y al cumplimentarlo, la División se manifiesta de nuevo conforme con el Ingeniero encargado, el cual expone que el tren 22 de la línea de Madrid á Cádiz llegó á Baeza, según consta en el libro correspondiente, con sólo tres minutos de retraso, y por lo tanto, el tren 1 de la de Linares pudo haber salido de dicho empalme con esos mismos tres minutos, y no con los quince con que efectivamente aparece haber salido; que si se ha de considerar el tren 1 expresado y el 21 de la línea de Granada como uno sólo, á los repetidos tres minutos habría que agregar tan sólo los veinte que le corresponde de tolerancia por su recorrido de 176 kilómetros desde Baeza hasta Granada, quedando justificado, por lo tanto, un total de veintitrés minutos y no los cuarenta y dos de retraso con que llegó el 21 á Granada; que si el 21 se ha de considerar, por el contrario, como derivado del 1, á la espera de tres minutos en Baeza, habrá que agregar veinte por la espera legal en Moreda, dado el recorrido que él tiene desde Baeza hasta dicho empalme y diez más por el recorrido de Moreda á Granada, haciendo un total de treinta y tres, todavía inferior al retraso efectivo de cuarenta y dos.

«El Negociado insiste en que no procede la condonación, por resultar que aun restante del retraso final de cuarenta y dos minutos los treinta y un minutos con que llegó á Moreda el tren 1, todavía el 21 invirtió once en el recorrido de su línea, no debiendo haber empleado más de diez.

«La Sección es de parecer también que si el tren 1 llegó á Moreda con treinta y un minutos de retraso, con esos mismos treinta, y un minutos debió haber salido para Granada el 21, y añadiendo á este plazo los diez minutos correspondientes á los 58 kilómetros que tiene la línea de Moreda á dicha capital, la tolerancia resulta ser de cuarenta y uno, é inferior, por consiguiente, al retraso efectivo, estando, por esta razón, bien impuesta la multa.

«En su consecuencia, la Sección acordó, unánime, consultar á la Superioridad la siguiente conducta.

«No procede condonar la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador de la provincia de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, á causa del retraso con que llegó á su destino el tren correo número 21 de

púes el del naviero ó armador más antiguo en la línea de navegación.

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

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

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

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

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

La cifra de liquidación de conjunto se obtendrá haciendo primero la suma de las siguientes partidas:

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

B). Número de toneladas de flete, transportadas en tráfico directo de exportación, multiplicadas por 2, para el efecto de este cómputo general de aprecio de condiciones.

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

La mayor cifra de las así obtenidas, dará el derecho exclusivo al naviero ó armador para cobrar las primas afectas á la línea de que se trate.

Si á pesar de cobrar el naviero toda la cantidad asignada en el cuadro A para la línea que haya servido, le quedase alguna cantidad devengada que no quede pagada por aquélla, para la liquidación y cobro de la misma se atendrá á lo dispuesto en la regla 5.ª;

4.ª Cuando un armador ó naviero inaugure una de las líneas á que se refieren los servicios del cuadro A, y realice por lo menos la mitad de los viajes exigidos en el servicio para un año, cumpliendo por completo las condiciones de periodicidad, velocidad y conducción del tanto por 100 de carga que la Ley exige para dicho servicio, y por causas ajenas á su voluntad ó por resultarle ruinoso el servicio, desista de continuar haciéndolo, el Gobierno liquidará los viajes realizados, siempre que no haya habido otro naviero cuyos buques en el mismo año hayan realizado mayor número de expediciones, cumpliendo los requisitos reglamentarios, aunque sea en condiciones de inferioridad con respecto al que haya hecho menos expediciones, en cuyo caso el derecho de percepción de la liquidación parcial de las primas correspondientes por las expediciones realizadas, corresponderá al naviero que mayor número de expediciones haya realizado en las debidas condiciones;

5.ª Si existiesen sobrantes de los totales de primas correspondientes á uno ó más grupos de expediciones, por no haberse verificado alguna línea ó por haberse realizado el servicio de ella sólo en parte, este sobrante deberá repartirse entre los navieros que hubieran devengado más primas que las asignadas á las líneas que ellos hayan desempeñado, efecto de haber realizado el servicio, cumpliendo las condiciones de carga que la Ley exige, con buques de mayor tonelaje bruto que el calculado en la Regla

número 1 de este artículo, para la respectiva línea, ó por haberla realizado con mayor velocidad, ó por haber hecho mayor número de expediciones, aumentando así el millaje recorrido y la carga anual transportada.

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

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

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

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

6.ª En la justificación de las condiciones necesarias para el cobro de las primas, no se exigirá á los buques más por 100 de carga transportado que el correspondiente según el artículo 98, al tonelaje bruto de los buques consignados para cada línea en la regla 1.ª y se admitirán:

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

B). Compensaciones entre tráfico transportado y velocidad media anual, realizada en cada servicio;

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

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

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

7.ª Las compensaciones recíprocas entre las cantidades de tráfico, que como mínimo exige la Ley para la exportación y para la importación, se ajustarán á las siguientes reglas:

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

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

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

Durante los dos primeros años:

A). No se admitirán compensaciones por defecto de velocidad media anual superiores á un 5 por 100 de la velocidad

media anual fijada para cada servicio en el cuadro A;

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

Durante los años restantes:

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

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

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

F). Si el defecto se refiere á carga de importación, cada 1 por 100 se computará por cada aumento de 0,25 por 100 sobre la velocidad media anual señalada en el cuadro A para el servicio de que se trata;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. El naviero que comience á servir una línea, se considerará comprendido

la línea de Moreda á Granada, el día 27 de Febrero de 1908».

Y conformándose S. M. el Rey (que Dios guarde) con lo manifestado en el preinserto dictamen, y lo propuesto por esa Dirección General, se ha servido confirmar la multa de referencia.

Lo que de Real orden comunico á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 25 de Septiembre de 1909.

SANCHEZ GUERRA.

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: Remitido á informe del Consejo de Obras Públicas el expediente sobre condonación de una multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, por el retraso del tren número 3, de la línea de Moreda á Granada, correspondiente al día 28 de Marzo de 1908, aquel Cuerpo Consultivo ha emitido el siguiente dictamen:

«En sesión de 9 de Julio de 1909 se dió cuenta del expediente de condonación de la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de la provincia de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, á causa del retraso con que llegó á su destino el tren correo número 3, de la línea de Moreda á Granada el día 28 de Marzo de 1908; asunto pasado á informe del Consejo por orden de la Dirección General de Obras Públicas, fecha 1.º de Abril del corriente año, ampliada por otra de 7 de Junio siguiente.

«Con fecha de 30 de Marzo anterior, la Sección segunda de este Consejo elevó á la Superioridad un dictamen emitido por la misma acerca del expediente de que se trata; según acuerdo tomado en sesión del día 15 del mismo mes; y la Superioridad, en la ya citada fecha de 1.º de Abril, lo devuelve, á fin de que pueda ser informado con arreglo á los principios expuestos en la orden de que se da conocimiento en el oficio con el que se le acompaña.

«Las conclusiones con que terminaba dicho informe eran dos.

«En la primera se manifestaba el parecer de que, antes de resolver acerca de la condonación solicitada, procedía reclamar la hoja de marcha del tren 22 de la línea de Sevilla, con el que combinó en Baeza el tren de la de Linares á Almería, el cual, á su vez, enlazó en Moreda con el que había motivado la multa.

«Y se consultaba en la segunda que en el caso de que de dicha hoja resultara que el 22 había llegado al empalme con un retraso no inferior á trece minutos, procedería condonar dicha multa, por hallarse justificado, en tal caso, el retraso del 3.

«Y se fundaba la Sección segunda para opinar así, en el criterio sustentado en el cuerpo de su dictamen, según el cual la espera legal de un tren á otro combinado, dependía, entre otras cosas, de las esperas que el combinado hubiese sufrido, á su vez, dentro de los límites reglamentarios en empalmes anteriores, y si un tren determinado se detenía en una estación de empalme después de transcurrido el plazo de espera, este retraso quedaba cancelado y no daba lugar á la imposición de una multa si el tren llegaba á su destino ó al final de la primera sección sin haber excedido la tolerancia que le correspondiera por su recorrido propio, sumada con el plazo en cuestión.

«Al devolver el expediente la Dirección General, lo hace, según se ha dicho ya, á fin de que pueda ser informado con arreglo á los principios expuestos, con carácter preceptivo, en su comunicación, según la cual, en vista de que la interpretación de la circular de la misma Dirección de 6 de Diciembre de 1901, presenta en la práctica algunas dudas que es preciso aclarar de un modo completo, con el fin de evitar criterios distintos al aplicar las prescripciones que se determinan en el artículo 150 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles, modificado por Real decreto de 10 de Mayo de 1901, la Dirección ha acordado fijar tres reglas que deberán tenerse en cuenta al aplicar dichos preceptos.

«En la primera se establece que el plazo de espera que se fije en cada punto de empalme será siempre el mismo, sin que para nada se hayan de tener en cuenta las causas á que obedezcan los retrasos de los trenes esperados y de sus combinados.

«Según la regla segunda, para determinar el plazo de espera, se deberá prescindir del número de enlaces que los trenes que conduzcan á los viajeros de mayor recorrido hayan tenido que efectuar antes de llegar al empalme de que se trata; y se cita como ejemplo, el caso que nos ocupa, deduciendo para el tren 3 una espera de cincuenta minutos al 1 en Moreda, por ser de 433 kilómetros el recorrido hasta esta estación de los viajeros de Madrid que el tren 1 conduce.

«Y la regla tercera prescribe, por último, que todo tren derivado incurrirá en responsabilidad si sale del punto de empalme con un retraso superior al plazo de espera, aun cuando llegue á su destino con uno inferior al que le correspondiera por su recorrido propio.

«Con sujeción á estos preceptos, es evidente que la Compañía concesionaria de la línea de Moreda á Granada incurrió en falta penable al retrasar en cincuenta y cinco minutos, como aparece de la hoja de marcha del tren 3, la salida de éste de Moreda. En efecto, el plazo máximo de espera al tren 1 en dicha estación es de cincuenta minutos, según la regla segun-

da; y habiendo llegado el 1 con sólo cuarenta y nueve minutos de retraso, con ese mismo retraso, aunque inferior al máximo, debió salir el 3 para Granada. Y no habiéndolo hecho así, la imposición de la multa queda justificada por la regla tercera, según la cual, la llegada á Granada dentro del límite de tolerancia, no disculpa la detención en Moreda.

«Esto no obstante, el Consejo es de parecer que puede condonarse la multa en cuestión siquiera sólo sea por razón de equidad, por creer que el aplicar al tren 3 del día 28 de Marzo de 1908 el precepto contenido en la regla 3.ª de la orden de 1.º de Abril último, equivaldría, en cierto modo, á dar fuerza retroactiva á una disposición de carácter penal que viene á sentar principios que no se hallan taxativamente expresados en disposiciones anteriores.

«Desde luego rectifica el Consejo, como lo hace también la Sección segunda, el criterio sustentado por ésta en el dictamen emitido anteriormente por la misma acerca de la influencia de los enlaces sucesivos en la determinación del plazo de espera en un punto de empalme determinado, reconociendo que aun cuando su interpretación de la circular citada quepa dentro de los términos en que ésta se halla redactada, la que ahora le da la Dirección General, en su superior y más ilustrado criterio, se ajusta más á la letra de dicha disposición y es aplicable al caso concreto de que se trata.

«El plazo máximo de espera al tren 1 en Moreda es, por consiguiente, de cincuenta minutos, tanto con sujeción á la repetida circular, como con arreglo á la orden de 1.º de Abril último, cualesquiera que hayan sido las causas del retraso de veinte minutos á la salida de dicho tren de Baeza, no siendo necesario, por lo tanto, examinar la hoja de marcha del tren 22 para poder resolver acerca de la condonación de la multa, como había propuesto la Sección segunda en la conclusión primera de su dictamen.

«Pero habiendo llegado el tren 3 á Granada con un retraso inferior al plazo de espera obligatoria en Moreda, é inferior también, con mayor razón, á la suma de este plazo y de los diez minutos que le corresponden por su recorrido propio, el Consejo entiende que, dado el texto de las disposiciones dictadas hasta la fecha en que tuvo lugar dicho tren, la Empresa concesionaria de la línea de Moreda á Granada ha podido muy bien creerse autorizada para retrasar la salida del mencionado tren del empalme hasta seis minutos después de transcurrido el plazo en cuestión.

«La orden de 1.º de Abril establece, en efecto, de una manera explícita la penalidad de los retrasos á la salida, independientemente de los que tengan lugar á la llegada; pero el artículo 150 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles, el Real

decreto de 10 de Mayo de 1901 y la Circular dictada por la Dirección, en 6 de Diciembre del mismo año, para dar cumplimiento á dicho Real decreto, hablan exclusivamente de los retrasos á la llegada, bien sea al término del viaje ó bien al de una sección, según los casos, resumiendo en una sola falta final todas las infracciones del itinerario cometidas en el resto de la línea, para corregirlas en conjunto ó en conjunto dispensarlas, según que el retraso final exceda ó no de la tolerancia que dichas disposiciones conceden.

»Y si bien es verdad que el Real decreto citado prescribe que, transcurrido el tiempo de parada marcado en el itinerario, con más la prórroga ó plazo de espera, se dará la salida al tren derivado, también es cierto que en ninguna de sus prescripciones establece dicha disposición lo que ahora prescribe la orden de 1.º de Abril, á saber: que la infracción del mencionado precepto haya de ser motivo de una corrección especial independiente de la que se estipula para el retraso á la llegada, que viene á ser, como ya se ha dicho, la resultante de todas las faltas de puntualidad ocurridas, bien sea al llegar ó bien al salir de las diferentes estaciones de la línea, en todas las cuales es tan obligatorio el salir á la hora como lo es en la de origen, salvo la espera que en esta última se impone, no como tolerancia, sino como obligación, si se trata de un empalme.

»Por las razones expuestas, el Consejo opina que aun suponiendo que la regla tercera de la orden de 1.º de Abril se halle contenida en las disposiciones anteriores, no lo está de una manera tan explícita que no hayan podido interpretarse estas disposiciones en sentido contrario, como efectivamente han sido interpretadas con frecuencia no sólo por las Compañías, sino también por la Inspección del Gobierno, pareciéndola, por tanto, equitativo el que no se aplique la mencionada regla tercera á los hechos anteriores á su fecha, ni se la tenga en cuenta al resolver acerca de la condonación de cualquier multa impuesta con anterioridad.

»Y por las razones expuestas acordó el Consejo, unánime, consultar á la Superioridad la siguiente conclusión:

«Puede condonarse la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil

de la provincia de Granada á la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, á causa del retraso con que llegó á su destino el tren correo número 3 de la línea de Moreda á Granada el día 28 Marzo de 1908.»

Y en vista del precedente informe y teniendo en cuenta que á no dar salida á un tren combinado, una vez transcurrido el plazo de espera fijado en cada punto de empalme de itinerarios queda infringido el Real decreto de 10 de Mayo de 1901, é incurrir las Compañías en una falta de las comprendidas en el artículo 12 de la ley de Policía de Ferrocarriles,

S. M. el REY (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, ha tenido á bien disponer que no sea condonada la multa de referencia.

Lo que de Real orden comunico á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 20 de Septiembre de 1909.

SANCHEZ GUERRA

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: Aprobado por Real orden de 25 de Septiembre último, el presupuesto de gastos para replanteo previo á la subasta del puente sobre el río Ebro, en Amposta, correspondiente á la carretera de Vinaroz á Venta Nueva, provincia de Tarragona, por la cantidad de 23.141,26 pesetas,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer se remita á la Jefatura de Tarragona, y para empezar este servicio, la cantidad de 10.000 pesetas.

Lo que de Real orden comunico á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 27 de Noviembre de 1909.

GASSET.

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se realicen por Administración las obras del camino vecinal de Lomoviejo á Fuentelsol, provincia de Valladolid, cuyo presupuesto de ejecución es de 21.042,73 pesetas, debiendo satisfacerse los gastos que con este motivo se ocasionen, con cargo al capítu-

lo, 10 artículo 1.º, concepto 4.º del Presupuesto de este Ministerio.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 1.º de Diciembre de 1909.

GASSET.

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se realicen por Administración las obras del camino vecinal de Ataquines á Muriel, provincia de Valladolid, cuyo presupuesto de ejecución es de 24.270,84 pesetas, debiendo satisfacerse los gastos que con este motivo se ocasionen con cargo al capítulo 10, artículo 1.º, concepto 4.º del Presupuesto de este Ministerio.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 1.º de Diciembre de 1909.

GASSET.

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

CONSEJO SUPREMO DE GUERRA Y MARINA

Relación de las pensiones declaradas por este Consejo Supremo durante la segunda quincena del mes de Noviembre de 1909, y que, con arreglo al artículo adicional de la ley de 22 de Julio de 1891, deben publicarse en la GACETA DE MADRID.

D.ª Aurora Romero Machacón, 1.125 pesetas.
 Joaquina Paz Nogueiras, 470.
 Paula Barba Martínez, hijos y enreñada, 1.250.
 Juana Herrera Villalta, 1.650.
 María de la Concepción Valarino y Aurich, 1.725.
 Josefa Barro Hermida y entena-do, 470.
 Enriqueta Reinoso García, 1.350.
 María de la Concepción López Martínez, 1.642,50.
 Damiana Pintado Fernández, 638,75.
 Donosa Dodero y Oramas y hermana, 1.500.
 Encarnación Rojo Lluch y hermanos, 533,33.
 Josefa Esteban Brianzó, 400.
 Milagros Renonard Otero, 1.125.
 Encarnación Gaspar Megía, 1.125.
 Mercedes Sappia Rodríguez, 1.650.
 María de la Concepción Casares Gil, 1.725.

Madrid, 3 de Diciembre de 1909.—Por orden, El General Secretariq, Madariaga.

