

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



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

# GACETA DE MADRID

## — SUMARIO —

### Parte oficial.

#### Ministerio de Estado:

*Ley autorizando al Gobierno de S. M. para ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 20 de Enero del año próximo pasado.—Páginas 358 á 387.*

#### Ministerio de la Gobernación:

*Real decreto creando en Las Palmas (Canarias) una Junta insular de Sanidad, que con independencia de la Junta provincial podrá entender de los asuntos insulares sanitarios.—Páginas 387 y 388.*

*Otra autorizando á la Dirección General de Correos y Telégrafos para disponer la celebración de un concurso de propietarios para el arrendamiento de un local en esta Corte con destino á la Escuela oficial de Telegrafía.—Página 388.*

#### Ministerio de Gracia y Justicia:

*Real orden declarando jubilado á D. José Manuel Triana y Mederos, Registrador de la propiedad de Mataró.—Página 388.*

#### Ministerio de la Guerra:

*Reales órdenes disponiendo se devuelvan á los individuos que se mencionan las cantidades que se indican, las cuales ingresaron para reducir el tiempo de servicio en filas.—Página 388.*

#### Ministerio de la Gobernación:

*Real orden elevando á 1.000 pesetas, á partir de 16 del mes actual, el límite máximo de los giros que se cambien entre las Administraciones españolas del Reino y de Marruecos.—Página 388.*

*Otra disponiendo que por la Junta de Inspección, Vigilancia y Recepción de las obras del edificio para Dirección General y Administraciones Centrales de Correos y Telégrafos, se inspeccionen las resoluciones administrativas y su ejecución en cuanto hace relación con las instalaciones de mobiliario en el edificio aludido, y además emita los informes que se le pidan por la referida Dirección General, á la que corresponde proponer cuanto sea con-*

*ducente para la adquisición del mencionado material.—Página 389.*

#### Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:

*Real orden declarando incurso en el artículo 171 de la ley de 29 de Septiembre de 1857, á D. José Pijoán Soteras, Profesor auxiliar de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona.—Página 389.*

*Otra aprobando el expediente de oposiciones á las plazas de Profesor de término de Mecanismos, Máquinas-herramientas y Motores, vacantes en las Escuelas Industriales de Cartagena y Linares y en la Industrial y de Artes y Oficios de Zaragoza.—Página 389.*

*Otra nombrando el Tribunal para juzgar las oposiciones á la Cátedra de Lengua alemana, vacante en la Escuela Superior de Comercio de Alicante.—Página 389.*

*Otra nombrando Delegado Regio de Enseñanza de las islas Canarias, á D. Benito Pérez Armas.—Página 390.*

#### Ministerio de Fomento:

*Real orden creando la Junta técnica á que se refiere el artículo 3.º de la ley de 19 de Julio del año próximo pasado, en relación con las obras de reforma y mejora del pavimento de Madrid.—Páginas 389 y 390.*

#### Administración Central:

**ESTADO.**—Subsecretaría.—Sección de Política.—Anunciando que el Almirantazgo alemán ha publicado un aviso encareciendo á la navegación pacífica no se acerque al Norte y Oeste de Francia, á causa del grave peligro que amenaza á los barcos, de ser confundidos con los que sirven para los fines de la guerra.—Página 390.

**HACIENDA.**—Subsecretaría.—Anunciando concurso para proveer una plaza de Arquitecto, con la categoría de Oficial de segunda clase.—Página 390.

**Dirección General de lo Contencioso del Estado.**—Resolviendo expedientes incoados en virtud de instancias solicitando exención del impuesto que grava los bienes de las personas jurídicas.—Página 390.

**GOBERNACIÓN.**—Dirección General de Correos y Telégrafos.—Anunciando que desde el día 16 del mes actual comenzará el cambio de giros internacionales, postales y telegráficos entre España é Italia.—Página 395.

**INSTRUCCIÓN PÚBLICA.**—Subsecretaría.—Anunciando al turno de oposición la provisión de la Cátedra de Lengua alemana, vacante en la Escuela Superior de Comercio de Alicante.—Página 395.

**Real Academia de Medicina.**—Programa de premios para 1915 y 1916.—Página 395.

**FOMENTO.**—Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo.—Cambio medio de la cotización de efectos públicos en el mes de Enero último.—Página 396.

**Dirección General de Obras Públicas.**—Arbolado.—Dictando reglas para el empleo de los plantones de saca sobrante en los viveros á cargo de las Jefaturas de Obras Públicas.—Página 396.

**Caminos vecinales.**—Concediendo al Ayuntamiento de Quart (Gerona) el anticipo de 10.342,26 pesetas para construcción del camino vecinal de la Estación de la Crehueta á Madremaña.—Página 396.

**Expropiaciones.**—Circular recordando á los Ingenieros Jefes de Obras Públicas y del Servicio Hidráulico para el momento de actuación de los peritos en los expedientes de expropiación de fincas el más exacto cumplimiento de las reglas 1.ª y 2.ª del artículo 29, reformado, de la vigente ley de Expropiación forzosa.—Página 396.

**Delegación Regia de Pósitos.**—Concediendo un plazo de tres meses, á contar desde el día 1.º de Enero próximo pasado, para que cuantos se crean con derecho á figurar en el escalafón de cesantes emitan á este Centro los documentos que justifiquen su petición.—Página 396.

**ANEXO 1.º—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES de la Sección Administrativa de primera enseñanza de Murcia, Banco de España (Sevilla), Banco de Bilbao, Crédito industrial Gijónés, Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de Madrid, Sociedad anónima Aguas del Gévora, y Sociedad Auto Corium.—SANTORAL.**

**ANEXO 2.º—EDICTOS.**

**ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CRIMINAL.—Pliego 3.**

## 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 continúan sin novedad en su importante salud.

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

### MINISTERIO DE ESTADO

#### LEY

Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, REY de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza al Gobierno de S. M. para ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 20 de Enero de 1914.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á veintinueve de Diciembre de mil novecientos catorce.

YO EL REY.

El Ministro de Estado,  
Salvador Bermúdez de Castro.

### CONVENIO INTERNACIONAL para la seguridad de la vida humana en el mar.

#### CONVENIO

##### Prólogo.

Su Majestad el Rey de España; Su Majestad el Emperador de Alemania, Rey de Prusia, en nombre del Imperio Alemán; Su Majestad el Emperador de Austria, Rey de Bohemia, etc., y Rey Apostólico de Hungría; Su Majestad el Rey de los Belgas; Su Majestad el Rey de Dinamarca; el Presidente de los Estados Unidos de América; el Presidente de la República Francesa; Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda y de las posesiones británicas allende los mares, Emperador de las Indias; Su Majestad el Rey de Italia; Su Majestad el Rey de Noruega; Su Majestad la Reina de los Países Bajos; Su Majestad el Emperador de todas las Rusias, y Su Majestad el Rey de Suecia, habiendo reconocido la necesidad de establecer de común acuerdo ciertas reglas uniformes con respecto á la protección de la vida humana en el mar, han decidido concluir un Convenio á este fin, y nombrados sus Plenipotenciarios, á saber:

Su Majestad el Rey de España:

Al Capitán de Navío D. Rafael Bausá, Jefe de la Comisión Naval española en Londres.

Su Majestad el Emperador de Alemania, Rey de Prusia, en nombre del Imperio Alemán, á los señores siguientes:

Excmo. Sr. Dr. von Koerner, Consejero íntimo en ejercicio, Jefe de la Sección de Comercio del Departamento Imperial de Negocios Extranjeros;

Dr. Seeliger, Consejero íntimo de Legación, Consejero ponente del Departamento Imperial de Negocios Extranjeros;

Schütt, Consejero íntimo del Gobierno, Consejero ponente del Departamento Imperial del Interior;

Dr. Riess, Consejero íntimo del Gobierno, miembro del Departamento Imperial de Seguros;

Profesor Pagel, Director de la Sociedad de Clasificación «Germanischer Lloyd»;

Schrader, Consejero íntimo superior de Correos, Consejero ponente del Departamento Imperial de Correos;

Contraalmirante retirado Behn, Director de la «Deutsche Seewarte».

Su Majestad el Emperador de Austria, Rey de Bohemia, etc., y Rey Apostólico de Hungría, á los señores siguientes:

Barón G. de Franckenstein, Consejero de Legación y Director de los Asuntos Comerciales de la Embajada de Austria Hungría en Londres;

Dr. en Derecho Paul Schreckenthal, Secretario del Ministerio Imperial y Real Austriaco de Comercio;

Ladislau Dunay, Consejero de Sección de la Real Administración Marítima Húngara en Fiume.

Su Majestad el Rey de los belgas, á los señores siguientes:

E. A. Pierrard, Director general de Marina del Ministerio de Marina, Correos y Telégrafos;

Ch. Lé Jeune, Presidente del Comité marítimo internacional;

L. Franck, Abogado, Miembro de la Cámara de Representantes, Vicepresidente del Comité marítimo internacional.

Su Majestad el Rey de Dinamarca, á los señores siguientes:

A. H. M. Rasmussen, Director de la Enseñanza de Mecánicos del Estado;

Emil Krogh, Jefe de Sección del Ministerio de Comercio y Navegación;

Hoit, Administrador de la Sociedad anónima Unificada de Vapores;

V. Topsøe-Jensen, Subjefe de Sección y Secretario del Ministerio de Justicia.

El Presidente de los Estados Unidos de América, á los señores siguientes;

J. W. Alexander, Miembro de la Cámara de Representantes;

T. E. Burton, Miembro del Senado;

J. Hamilton Lewis, Miembro del Senado;

E. T. Chamberlain, Director de la Marina mercante;

Capitán Comandante E. P. Bertholf, del servicio de los buques del Resguardo aduanero;

Contraalmirante Washington L. Capps, de Ingenieros de la Armada;

Capitán de Navío George F. Cooper Hidrógrafo de Marina;

Homer L. Ferguson, Administrador Gerente de la Compañía de Newport News para la construcción de buques y diques;

Alfred Gilbert Luitte, Vicepresidente de la New York and Cuba Mail Steamship Company;

Capitán de Navío W. H. G. Bullard, Superintendente del Servicio Naval de Radiotelegrafía;

George Uhler, Inspector general de los Bupues de vapor.

El Presidente de la República francesa, á:

M. Guernier, Catedrático de Economía política en la Universidad de Lille, Diputado, Vicepresidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, Vicepresidente del Consejo Superior de Navegación marítima.

Su Majestad el Rey del Reino Unido de Gran Bretaña é Irlanda y de las posesiones británicas, allende los mares, Emperador de las Indias, á los señores siguientes:

Lord Mersey, ex Presidente de la Sección de Asuntos Marítimos del Tribunal Supremo de Justicia y Presidente del Tribunal de Investigación, acerca de la pérdida del vapor *Titanic*.

E. G. Moggridge, Secretario adjunto, del Departamento de la Marina mercante, del Ministerio de Comercio;

Sir Archibald Denny, Bart., Presidente de la Comisión de mamparos y compartimientos estancos;

Sir Norman Hill, Presidente de la Comisión Consultiva de la Marina mercante;

Sir John Biles, Doctor en Derecho, Doctor en Ciencias, ex Presidente de la Comisión de Embarcaciones de Salvamento y Pescantes;

Capitán Acton Blake, Vicepresidente de Trinity House;

Capitán A. H. J. Young, Consejero del Departamento de Marina mercante, del Ministerio de Comercio;

C. Hipwood, del Departamento de Marina mercante, del Ministerio de Comercio;

W. D. Archez, Inspector principal de buques, del Ministerio de Comercio.

Por Australia:

El Capitán R. Muirhead Collins, Secretario oficial de la Confederación de los Estados de Australia en Londres.

Por el Canadá:

A. M. Alexander Johnston, Director general de Marina y Pesquerías.

Por Nueva Zelanda:

A. M. Thomas Mackenzie, Alto Comisario del Gobierno de Nueva Zelanda, en Londres.

Su Majestad el Rey de Italia, á los señores siguientes:

Carlo Bruno, Director general de la Marina mercante en el Ministerio de Marina;

General Vittorio Ripa di Meana, de Ingenieros Navales;

Gustavo Tosti, Doctor en Derecho, Cónsul General.

Su Majestad el Rey de Noruega, á los señores siguientes:

Harald Pederson, Director principal del Departamento de Marina mercante;

Dr. Johannes Bruhn, Director principal del «Norske Veritas».

Jens Evang, Secretario del Ministerio de Negocios Extranjeros.

Su Majestad la Reina de los Países Bajos, á los señores siguientes:

J. V. Wierdsma, Director Presidente del Comité de Directores de la Compañía Holando-Americana;

H. S. J. Maas, Cónsul general de los Países Bajos en Londres;

A. D. Müller, Inspector general de Navegación;

J. Wilink, Director del Lloy Real Holandés;

J. W. G. Coops, Jefe de Sección del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

Su Majestad el Emperador de todas las Rusias, al señor:

N. de Etter, Consejero de Embajada en Londres.

Su Majestad el Rey de Suecia, á los señores siguientes:

Vicealmirante Olsen, ex Presidente general de los servicios de la Marina de Guerra;

N. G. Nilsson, Inspector de Aparatos de salvamento del Ministerio de Comercio.

Todos los cuales, debidamente autorizados al efecto, se han reunido en conferencia en Londres, y de común acuerdo han concluido el siguiente Convenio:

#### TITULO I

##### PROTECCIÓN DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

Artículo 1.º Las Altas Partes contratantes se comprometen á aplicar las disposiciones del presente Convenio, con el fin de asegurar la protección de la vida humana en el mar, y á dictar los Reglamentos y adoptar todas las medidas conducentes á obtener del mismo su plena y entera eficacia.

Las disposiciones del presente Convenio se completarán con un Reglamento, que tendrá igual valor, y comenzará á regir al mismo tiempo que aquél. Toda referencia al Convenio implicará referencia simultánea al Reglamento anexo.

#### TITULO II

##### BUQUES Á QUE SE APLICA EL PRESENTE CONVENIO

Art. 2.º Quedan sometidos á las reglas del presente Convenio, salvo disposición del mismo en contrario, los buques mercantes de propulsión mecánica, de cada uno de los Estados de las Altas Partes contratantes, que lleven más de 12 pasajeros y que se dirijan de un puerto de alguno de dichos Estados á otro, situado fuera de tal Estado ó viceversa. Se considerarán como puertos fuera de los

Estados de las Altas Partes contratantes los situados en sus Colonias, Posesiones ó Protectorados.

No se considerarán como pasajeros las personas que se hallen á bordo á consecuencia de fuerza mayor ó de la obligación que incumbe al Capitán de transportar personas recogidas en el mar ó cualquiera otras.

Art. 3.º Se exceptuarán del presente Convenio, salvo si en él se dispone en contrario, los buques que hagan las carreras que se mencionan en la lista que cada Alta Parte contratante comunicará al Gobierno británico, en el momento de la ratificación del Convenio.

Ninguna lista podrá comprender carreras en las que los buques se alejen más de 200 millas marítimas de la costa más próxima.

Cada una de las Altas Partes contratantes tendrá derecho á modificar ulteriormente su lista de carreras, conformándose al presente artículo, á condición de notificar dicha modificación al Gobierno británico.

Tendrá también cada una de las Altas Partes contratantes el derecho de reclamar de otra de ellas la aplicación de las ventajas del presente Convenio respecto de todos aquellos buques de su Estado que hagan cualquiera de las carreras que se mencionen en su propia lista; y, á este efecto, la Parte que reclame dicho beneficio deberá imponer á tales buques las obligaciones prescritas por el Convenio, en cuanto estas obligaciones no resulten inútiles ó injustificadas atendida la naturaleza del viaje.

Art. 4.º Los buques que al zarpar no se hallen sometidos á las reglas del Convenio, no podrán ser obligados á cumplirlas durante su viaje si el temporal, ó cualquiera otra causa de fuerza mayor, los colocasen en la necesidad de refugiarse en un puerto perteneciente á alguna de las Altas Partes contratantes.

#### TITULO III

##### SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Art. 5.º Siempre que se emplee la expresión «todo buque» en el presente título y en la parte correspondiente del Reglamento anexo, se entenderá que se trata de todos los buques mercantes dependientes de alguno de los Estados contratantes, hayan sido ó no aludidos en el artículo 2.º

Art. 6.º Las Altas Partes contratantes se comprometen á adoptar todas las medidas que aseguren la destrucción de los restos de naufragio en la parte septentrional del Océano Atlántico, que se extiende al Este de una línea trazada desde el Cabo Sable á un punto situado á los 34º de latitud Norte y 70º de longitud Oeste. Establecerán también, en el más breve plazo posible, para el Atlántico del Norte un servicio de estudio y observación del régimen de los hielos y otro para la busca de los hielos flotantes, á cuyo efecto se

encargará á dos buques la realización de estos tres servicios.

Durante toda la época de los hielos, estarán estos buques dedicados á la busca de los hielos flotantes.

Durante el resto del año, ambos buques se dedicarán á la vez al estudio y á la observación del régimen de los hielos y á la destrucción de los restos de naufragios. De cualquier modo, el estudio y la observación del régimen de los hielos habrá de asegurarse de manera efectiva, especialmente desde principios de Febrero hasta el comienzo de la época en que aquéllos derivan.

Mientras los dos buques se hallen dedicados á la busca de los hielos flotantes, buscarán las Altas Partes contratantes, en cuanto les sea posible y las exigencias del servicio naval lo permitan, buques de guerra ó de otra clase para destruir los restos peligrosos, si dicha destrucción se considera necesaria.

Art. 7.º Se invitará al Gobierno de los Estados Unidos á asegurar la gestión de los tres servicios de destrucción de restos, estudio y observación del régimen de los hielos y la busca de los flotantes. Las Altas Partes contratantes interesadas especialmente en estos servicios, mencionadas á continuación, se comprometen á contribuir á los gastos de establecimiento y funcionamiento de los mismos, en las proporciones siguientes:

Alemania, 15 por 100.

Los Estados Unidos de América, 15 ídem.

Austria-Hungría, 2 ídem.

Bélgica, 4 ídem.

El Canadá, 2 ídem.

Dinamarca, 2 ídem.

Francia, 15 ídem.

Gran Bretaña, 30 ídem.

Italia, 4 ídem.

Noruega, 3 ídem.

Los Países Bajos, 4 ídem.

Rusia, 2 ídem.

Suecia, 2 ídem.

Cada una de las Altas Partes contratantes tendrá la facultad de dejar de contribuir al sostenimiento de estos servicios desde el 1.º de Septiembre de 1916. La Alta Parte que haga uso de esta facultad quedará, no obstante, obligada á contribuir á los gastos de sostenimiento hasta el 1.º de Septiembre siguiente á la fecha denuncia del Convenio, en cuanto á este punto especial. Para usar de la facultad antedicha, habrá de notificar su deseo á las otras Partes contratantes, con seis meses de anterioridad, por lo menos, á la aludida fecha de 1.º de Septiembre. Así, pues, para quedar exenta de sus obligaciones en 1.º de Septiembre de 1916, deberá notificar su propósito, á más tardar el 1.º de Marzo de 1916, y lo mismo para cada año.

En el caso de que el Gobierno de los Estados Unidos no aceptase la proposición que ha de hacersele, así como en el de que, por una razón cualquiera, alguna

do las Altas Partes contratantes no asumiese la carga de la contribución pecuniaria que queda expuesta, las Altas Partes contratantes arreglarán el asunto del modo que más convenga á sus recíprocos intereses.

Se invitará al Gobierno de Alta Parte contratante que asuma la gestión del servicio de destrucción de restos de naufragios, á que estudie la manera de conceder, con cargo á este servicio, á los buques mercantes que hayan contribuído de un modo efectivo á la destrucción de los restos de naufragios en el Océano, las recompensas que el Gobierno mismo fije, en vista del servicio realizado.

Las Altas Partes contratantes que contribuyan á los gastos que los tres mencionados servicios originen, tendrán derecho á introducir en el presente artículo y en el 6.º, de común acuerdo y en cualquier momento, las modificaciones que estimen adecuadas.

Art. 8.º El Capitán de cualquier buque que encontrase hielos ó restos de naufragio peligrosos, estará obligado á comunicarlo por todos los medios de que disponga, á los barcos que se hallen próximos, así como á las Autoridades competentes del primer punto de la costa con el que pueda ponerse en comunicación.

La Administración á la cual se haya señalado hielos ó restos peligrosos, deberá adoptar todas las medidas que estime necesarias para poner los datos en conocimiento de los interesados y de las demás Administraciones.

La transmisión de los despachos referentes á hielos y restos de naufragios, será gratuita para los buques interesados.

Como es de desear que estos datos se transmitan de una manera uniforme, se hará figurar en el artículo 1.º del Reglamento anexo, un Código cuyo uso será potestativo.

Art. 9.º El Capitán de cualquier buque que lleve estación radiotelegráfica, deberá en cuanto advierta la existencia de un peligro inminente y grave para los navegantes, señalarlo con urgencia en las formas prescritas por el artículo 2.º del Reglamento anexo.

Art. 10. Cuando se hayan señalado hielos en el rumbo que deba seguir un buque ó en su proximidad, quedará obligado el Capitán á moderar durante la noche la velocidad ó á cambiar el rumbo de modo que se separe suficientemente de la zona peligrosa.

Art. 11. Los buques designados en el artículo 2.º deberán tener á bordo una lámpara de alcance suficiente para las señales Morse.

El empleo de las señales Morse está regulado por el Código que figura en el artículo 3.º, así como por el artículo 4.º del Reglamento anexo.

Art. 12. Quedará prohibido para toda clase de buques el servirse de las señales internacionales de auxilio para otros usos que los de anunciar el peligro,

De igual modo se prohíbe á toda clase de buques el empleo de señales privadas, que puedan ser confundidas con las internacionales de peligro.

Art. 13. La elección de rutas en lo que respecta á la travesía del Atlántico septentrional de ambos sentidos, se deja á la responsabilidad de las Compañías de Navegación. Las Altas Partes contratantes, sin embargo, se comprometen á imponer á dichas Compañías la obligación de hacer públicos los itinerarios que se propongan establecer para sus buques, así como las modificaciones que en ellas se introduzcan.

Se comprometen, además, las Altas Partes contratantes á interponer su influencia para hacer que los armadores de todos los buques que efectúan la travesía del Atlántico, dispongan que éstos sigan, en cuanto sea posible, las rutas adoptadas por las principales Compañías.

Art. 14. Las Altas Partes contratantes se comprometen á dar los pasos necesarios para conseguir de los Gobiernos que no han sido parte en el presente Convenio, que el Reglamento internacional que tiene por objeto prevenir los abordajes en el mar, sea revisado, conforme á las indicaciones siguientes:

A) Se completará ó revisará el Reglamento, en lo que se refiere á:

- 1) La segunda luz blanca.
- 2) La luz de popa.
- 3) Una marca de día para los buques de motor.
- 4) Una señal fónica para buque remolcado.
- 5) La prohibición de señales semejantes á las de auxilio.

B) Se modificarán los artículos 2.º, 10, 14, 15 y 31 del Reglamento, conforme á las siguientes prescripciones:

«Art. 2.º Será obligatoria la segunda luz blanca de tope.

Art. 10. Será obligatoria la presencia de una luz blanca fija en la popa.

Art. 14. Será obligatoria una marca especial durante el día para los buques de motor.

Art. 15. Se establecerá una señal fónica especial para uso del buque remolcado, y si el remolque estuviese formado por varios buques, para uso del último de ellos.

Art. 31. Se añadirá á la lista de las señales de día y á las de noche la internacional de auxilio por radiotelegrafía.»

Art. 15. Los Gobiernos de las Altas Partes contratantes se comprometen á conservar, ó si es preciso á adoptar, aquellas medidas que sean convenientes para que, por lo que respecta á la seguridad de la vida humana en el mar, lleven á bordo los buques definidos en el artículo 2.º, una tripulación suficiente en cuanto al número y á sus aptitudes.

#### TITULO IV

##### CONSTRUCCIÓN

*Buques nuevos y buques ya existentes.*

Art. 16. Para la aplicación de los ar-

tículos de este título y de la parte correspondiente del Reglamento anexo, los buques definidos en el artículo 2.º se dividirán en buques *nuevos* y buques ya *existentes*.

Se considerarán como nuevos aquellos cuya quilla haya sido puesta con posterioridad al 1.º de Julio de 1915, y á éstos serán íntegramente aplicables los artículos siguientes del presente título; es decir, desde el 17 al 30.

Los otros buques se denominarán ya *existentes*, y respecto de cada uno de ellos, deberá la Administración del Estado correspondiente examinar las disposiciones existentes, en relación con las mejoras que sea posible y razonable introducir, en el sentido de un aumento de seguridad.

##### *Compartimento de los buques.*

Art. 17. Se dotará de compartimentos á los buques, en la forma más eficaz posible, atendida la naturaleza del servicio á que se los destine. Las reglas sobre disposición de compartimientos y las referentes á las instalaciones que con aquélla tienen relación, se exponen en los artículos siguientes y en el Reglamento anexo á *mínima*.

El grado de seguridad alcanzado con la aplicación de estas reglas varía de un modo regular y continuo con la longitud del buque y con un cierto *criterio de servicio*.

Las prescripciones del Reglamento anexo son de tal naturaleza que el grado de seguridad más elevado corresponde á los buques más grandes, destinados esencialmente al transporte de pasajeros.

Los artículos 5.º al 9.º del Reglamento anexo indican el procedimiento que ha de seguirse para determinar la longitud admisible de los compartimientos, basada en la longitud invariable, y fijan el límite de dicha dimensión de los compartimientos, así como las condiciones que rigen en ciertos casos particulares.

Si la disposición de los compartimientos de un buque fuese tal que determinase para el mismo un grado de seguridad superior al que prescriben las reglas del presente Convenio, la Administración del Estado á que dicho buque correspondiera deberá, á instancia del armador, hacerlo constar en el certificado de seguridad del buque, en la medida y en la forma previstas por el artículo 10 del Reglamento anexo.

##### *Mamparos de abordaje y mamparos que limitan la sección de las máquinas.*

Art. 18. Habrá en los buques compartimientos á popa y á proa, así como en los extremos de la sección de las máquinas, conforme á las prescripciones del artículo 11 del Reglamento anexo.

##### *Mamparos de incendio.*

Art. 19. Con objeto de impedir la propagación del fuego habrá en los buques mamparos incombustibles, conforme á las prescripciones del artículo 12 del Reglamento,



*Evacuación de los compartimentos estancos.*

Art. 20. El artículo 13 del Reglamento anexo indica en qué condiciones habrán de disponerse los escapes de los diferentes compartimentos estancos.

*Construcción y prueba de los mamparos estancos.*

Art. 21. Con objeto de asegurar la resistencia y la impermeabilidad de los mamparos estancos, deberán construirse éstos del modo y someterse á las pruebas que se prescriben en el artículo 14 del Reglamento anexo.

*Aberturas en los mamparos estancos.*

Art. 22. El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos deberá reducirse al menor posible, en cuanto sea compatible con la disposición general y el buen aprovechamiento del buque, debiendo hallarse dichas aberturas provistas de mecanismos de cierres eficaces. Los artículos 15 y 17 del Reglamento anexo indican las condiciones aplicables al número de las aberturas en los mamparos estancos, á la clase y manejo de los mecanismos de cierre de que aquéllas deben hallarse provistas, y, finalmente, á las pruebas á que tales puertas estancos habrán de someterse.

*Aberturas en los costados.*

Art. 23. Las portillas de luz y demás aberturas practicadas en los costados, así como los orificios interiores de descarga por el casco, deberán estar provistos de mecanismos de cierre, y dispuestos de manera que impidan, dentro de lo posible, toda entrada accidental de agua en el buque. Los artículos 16 y 17 del Reglamento anexo señalan las condiciones en que habrá de permitirse el practicar aberturas en los costados, los mecanismos de cierre de que las mismas han de estar provistas, y, finalmente, las condiciones de manejo de dichos mecanismos.

*Construcción y pruebas de los puentes estancos.*

Art. 24. Con objeto de asegurar la resistencia y la impermeabilidad de los puentes estancos, tambores y conductos de ventilación, deberán construirse del modo y someterse á las pruebas que se prescriben en el artículo 18 del Reglamento anexo.

*Maniobras é inspección periódica de las puertas estancas, etc.*

Art. 25. Las condiciones en que habrá de procederse periódicamente durante la navegación á ejercicios de maniobra y á inspeccionar los mecanismos de cierre hermético de las puertas, etc., se señalan en el artículo 19 del Reglamento anexo.

*Menciones en el diario de navegación.*

Art. 26. Deberá hacerse mención en el Diario de á bordo del cierre y apertura de las puertas estancas, etc., así como de

todos los ejercicios é inspecciones, en la forma expuesta en el artículo 20 del Reglamento anexo.

*Doble fondo.*

Art. 27. En el artículo 19 del Reglamento anexo, se señalan las condiciones en que habrá de disponerse un doble fondo en los buques de diversas esloras, y, especialmente, la extensión mínima de dicho doble fondo en el sentido longitudinal y en el transversal.

*Marcha atrás y aparato auxiliar de gobierno.*

Art. 28. Los buques deberán acomodarse, en lo que respecta á su fuerza de marcha atrás y á la existencia de un aparato auxiliar de gobierno, á las prescripciones de los artículos 22 y 23 del Reglamento anexo.

*Inspección inicial é inspección posterior de los buques.*

Art. 29. Los principios generales que habrán de regir en la inspección de los buques definidos en el artículo 2.º, sean éstos nuevos ó ya existentes, y en lo que se refiere al casco, calderas y máquina, principales y auxiliares y al equipo, se señalan en los artículos 24 al 26 del Reglamento anexo.

El Gobierno de cada una de las Altas Partes contratantes, se compromete:

1) A dictar reglas detalladas de conformidad con estos principios generales, ó á modificar su reglamentación vigente en consonancia con los mismos.

2) A comunicar estos Reglamentos á cada uno de los otros Estados contratantes.

3) A asegurar la aplicación de tales Reglamentos.

En general, los Reglamentos de detalle á que se refiere el párrafo anterior, habrán de dictarse de manera que desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque resulte adecuado al servicio á que se le destine.

*Estudios y acuerdos ulteriores.—Cambio de informes.*

Art. 30. Las Altas Partes contratantes se comprometen á hacer proseguir activamente los estudios relativos al criterio de servicios á que se refiere el anterior artículo 17, y á comunicarse el resultado de los mismos.

Se invitará al Gobierno británico á que se encargue de estas comunicaciones y á procurar por la vía diplomática el acuerdo de los Estados contratantes en relación con dicho criterio tan pronto como se haya llegado á resultados definitivos. Este criterio, una vez admitido por cada uno de los Estados contratantes, en las condiciones y á partir de la fecha que por el acuerdo se señalan, tendrá la misma autoridad que las prescripciones del presente Convenio.

El mismo procedimiento tendrá validez respecto de los siguientes puntos:

1) Instalación de mamparos longitudinales estancos, doble casco, puentes y techos de la misma clase; ampliación eventual de la longitud de los compartimientos protegidos por este sistema.

2) Buques de eslora inferior á la de los aludidos en el artículo 8.º del Reglamento anexo; disposición de compartimientos adecuados á la obtención de la mayor seguridad que prácticamente sea posible.

3) Construcción de mamparos estancos; determinación experimental del margen de resistencia conveniente á que se refiere el artículo 14 del Reglamento anexo.

Los Estados contratantes se comprometen á cambiar entre sí, con la mayor amplitud posible, todos los datos é informes relativos á la aplicación de las reglas del presente Convenio, en cuanto á la seguridad de la construcción.

Se comunicarán mutuamente:

Los métodos ó reglamentos que adopten:

Los datos acerca de los nuevos mecanismos ú órganos que autoricen.

Las decisiones que tomen respecto á los puntos fundamentales no resueltos por los anteriores artículos ni por la parte correspondiente del Reglamento anexo.

Finalmente, los resultados definitivos de los estudios ulteriores sobre cuestiones no resueltas.

## TITULO V RADIOTELEGRAFÍA

Art. 31. Todos los buques mercantes de vela ó de propulsión mecánica de cada uno de los Estados contratantes, lleven ó no pasajeros, con tal que tengan á bordo en total 50 personas ó más, deberán, si hacen la navegación á que se refiere el artículo 2.º, ir provistos de una instalación radiotelegráfica.

No se podrán hacer valer las prescripciones de los artículos 2.º y 3.º del presente Convenio para eximir á un buque de las obligaciones que impone este título.

Art. 32. Quedarán dispensados de esta obligación los buques en los cuales el número de personas presentes á bordo se eleve excepcional y accidentalmente á cincuenta ó más, por causa de fuerza mayor, ó de la necesidad en que se encuentre el Capitán de aumentar los individuos de la tripulación para suplir á los de la misma que se hallen enfermos, ó de la obligación que le incumbe de transportar á las personas recogidas en el mar ó á cualesquiera otras.

Aparte esto, podrán los Gobiernos de cada uno de los Estados contratantes dispensar de esta obligación, cuando consideren que la ruta y las condiciones del viaje son tales que la instalación radiotelegráfica resulte inútil ó superflua:

1.º A los buques cuyo itinerario no

los aleje más de 150 millas marítimas de la costa más próxima.

2.º A aquellos en los cuales el número de personas presentes á bordo se eleve excepcional y accidentalmente á 50 ó más, á consecuencia de embarco, durante una parte del viaje, de obreros para el servicio de las mercancías, con la condición, sin embargo, de que dichos buques no se dirijan de un continente á otro, y que durante esta parte de su viaje, permanezcan entre los 30 grados de latitud Norte y Sur.

3.º A los buques de vela de construcción primitiva, como los dhows, juncos, etcétera, si es prácticamente imposible dotarlos de instalación radiotelegráfica.

Art. 33. Los buques que, conforme á lo dispuesto en el anterior artículo 31, deban llevar estación radiotelegráfica, se dividirán en tres categorías, por lo que respecta al servicio de la radiotelegrafía, correspondientes á la clasificación establecida para las estaciones de á bordo por el artículo 13 b) del Reglamento anexo al Convenio radioteleográfico firmado en Londres el 5 de Julio de 1912, á saber:

*Primera categoría: Buques que tengan á bordo estación radiotelegráfica de servicio permanente.*

Se incluirá en la primera categoría los buques dispuestos para llevar á bordo 25 pasajeros ó más:

1.º Si tienen una velocidad media de 15 ó más nudos.

2.º Si su velocidad media en servicio es superior á 13 nudos, pero solamente con la doble condición de que lleven á bordo 200 personas ó más (pasajeros y tripulación), y que hagan durante el viaje una travesía de más de 500 millas marítimas entre dos escalas consecutivas. No obstante lo anterior, podrán estos buques ser incluidos en la segunda categoría, con tal que tengan una escucha permanente.

*Segunda categoría: Buques cuya estación tenga un servicio de duración limitada.*

Se comprenden en esta segunda categoría los buques que, dispuestos para tener á bordo 25 pasajeros ó más, no deban por otras razones ser incluidos en la primera categoría.

Los buques de la segunda categoría deberán asegurar durante la navegación una escucha permanente de siete horas por lo menos cada día, y durante los diez primeros minutos de las horas restantes.

*Tercera categoría: Buques cuya estación no tenga vacaciones determinadas.*

Se comprenderán en esta tercera categoría todos los buques no incluidos en la primera ni en la segunda.

El armador de un buque incluido en la segunda ó en la tercera categoría, tendrá derecho á exigir que en el certificado de seguridad que se le expida se mencione dicho buque como comprendido en una

categoría superior, con tal que cumpla las obligaciones que á ésta correspondan.

Art. 34. Los buques que, conforme al artículo 31, deban ir provistos de una instalación radiotelegráfica, serán obligados por los Gobiernos de que dependan á asegurar durante la navegación una escucha permanente, en cuanto dichos Gobiernos lo juzguen conveniente para la seguridad de la vida en el mar.

Mientras tanto, se comprometen las Altas Partes contratantes á imponer la escucha permanente desde la ratificación de este Convenio, y á reserva de los plazos que más adelante se previenen:

1.º A los buques cuya velocidad media de servicio sea superior á 13 nudos, que lleven á bordo 200 personas ó más y que efectúen durante el viaje una travesía de más de 500 millas marítimas entre dos escalas sucesivas, que estén incluidos en la segunda categoría.

2.º A los buques de la segunda categoría durante todo el tiempo que se hallen á más de 500 millas marítimas de la costa más próxima.

3.º A los demás buques definidos en el artículo 31, cuando estén afectos al servicio trasatlántico, ó cuando, hallándose dedicado á otro servicio, su itinerario les obligue á alejarse más de 1.000 millas marítimas de la costa más cercana.

Los buques dedicados á la pesca de cualquier clase, incluso la de la ballena, que deban llevar instalación radiotelegráfica, no estarán obligados á la escucha permanente.

La escucha permanente podrá hacerse por uno ó varios telegrafistas que posean alguno de los certificados previstos por el artículo 10 del Reglamento anexo al Convenio Radioteleográfico internacional de 1912, ó, si fuere necesario, por uno ó varios escuchadores autorizados.

No obstante, si llegase á inventarse un aparato de aviso automático que ofreciese todas las garantías, podrá realizarse por medio del mismo la escucha permanente, previo un acuerdo entre los Gobiernos de las Altas Partes contratantes.

Se entenderá por escucha autorizado una persona que posea un certificado de aptitud expedido por la Administración correspondiente. Para obtener este certificado tendrá que justificar el peticionario que puede recibir y comprender la señal radiotelegráfica de auxilio y la de seguridad de que trata el artículo 2.º del Reglamento anexo.

Las Altas Partes contratantes se comprometen á adoptar las medidas convenientes para que el secreto de la correspondencia sea respetado por los escuchas autorizados.

Art. 35. Las instalaciones radiotelegráficas que prescribe el artículo 31 deberán poder transmitir de día, de buque á buque, señales claramente perceptibles, en condiciones y circunstancias norma-

les, á una distancia mínima de 100 millas marítimas.

Todo buque, de los que conforme al artículo 31 deban llevar instalación radiotelegráfica, estará obligado, sea cual fuere la categoría en que se halle clasificado, á ir provisto, conforme al artículo 11 del Reglamento anexo al Convenio internacional de 1912, de una estación radiotelegráfica de socorro, cuyos elementos se hallen colocados en condiciones de seguridad tan grandes como sea posible, las cuales determinará el Gobierno correspondiente.

En todo caso, la estación de socorro habrá de instalarse totalmente en las partes superiores del buque y á la mayor altura que prácticamente sea posible.

La estación de socorro dispondrá, conforme prescribe el artículo 11 del Reglamento anexo al Convenio radioteleográfico internacional de 1912, de una fuente propia de energía, y se la podrá poner rápidamente en marcha y hacer funcionar durante seis horas, por lo menos, con un alcance mínimo de 80 millas marítimas, en los buques de la primera categoría, y de 50 en los pertenecientes á las otras dos.

Si la instalación normal, cuyo alcance, conforme al presente artículo, sea por lo menos de 100 millas marítimas, llenase las condiciones que arriba se indican, no será obligatoria la de socorro.

La licencia prevista por el artículo 9.º del Reglamento anexo al Convenio radioteleográfico de 1912, sólo podrá expedirse en el caso de que la instalación satisfaga á la vez á las prescripciones de dicho Convenio y á las del presente.

Art. 36. Las cuestiones que se rijan por el Convenio radioteleográfico internacional de 1912 y el Reglamento anexo al mismo, especialmente la referente á la instalación radiotelegráfica de á bordo, la transmisión de despachos y los certificados de los telegrafistas, quedarán sometidos á las disposiciones:

1) De dicho Convenio y Reglamento, así como á las de cualesquiera otros actos que en lo sucesivo los sustituyan.

2) Del presente Convenio, en todos aquellos puntos en que éste amplíe los documentos citados.

Art. 37. El Capitán de un buque que reciba una señal de auxilio procedente de otro en peligro, deberá acudir en su socorro.

El Capitán del buque que se halle en peligro, tendrá el derecho de requerir, entre los que le hayan contestado á su llamada, á aquel ó á aquellos buques que estime más adecuados para proporcionarle auxilio. Este derecho no deberá ejercitarse sino después de haber, en cuanto sea posible, consultado á los Capitanes de dichos buques, quienes deberán atender inmediatamente el requerimiento, dirigiéndose á toda velocidad á socorrer á los que están en peligro.

Los Capitanes de los buques que tengan la obligación de dar auxilio, quedarán libres de ella en cuanto el Capitán ó Capitanes de otros buques que hayan sido requeridos, den á conocer que atienden al requerimiento, ó en cuanto el Capitán de uno de los buques que lleguen al lugar del siniestro les haga saber que ya no es necesario su auxilio.

Si el Capitán de un buque se encuentre en la imposibilidad de acudir en auxilio de otro que estuviese en peligro ó no considerase prudente ó necesario el prestarlo dadas las circunstancias especiales del caso, se lo participará inmediatamente al requirente y deberá, además, mencionar en el Diario de á bordo las razones que permitan apreciar su conducta.

Las disposiciones que anteceden no derogarán el Convenio internacional firmado en Bruselas el 23 de Septiembre de 1910, para la unificación de ciertas reglas relacionadas con el auxilio y salvamento marítimos, ni especialmente la obligación de auxilio definida por el artículo 11 de dicho Convenio.

Art. 38. Las Altas Partes contratantes se comprometen á adoptar las medidas conducentes á la ejecución, en el más breve plazo posible, de las disposiciones del presente título.

Podrán, no obstante, conceder:

Un plazo de un año, todo lo más, á contar desde la fecha de la ratificación del presente Convenio, para el reclutamiento de telegrafistas y la instalación de los aparatos radiotelegráficos á bordo de los buques comprendidos en la primera y segunda categorías.

Un plazo de dos años, todo lo más, á contar desde la fecha de la ratificación del presente Convenio, para el reclutamiento de los telegrafistas y escuchadores afectos á los buques de la tercera categoría, la instalación de los aparatos á bordo de los mismos y el establecimiento de una escucha permanente á bordo de los comprendidos en la segunda y tercera.

## TITULO VI

### APARATOS DE SALVAMENTOS Y MEDIDAS CONTRA EL INCENDIO

#### *Buques nuevos y buques ya existentes.*

Art. 39. Para la aplicación de los artículos del presente título y de la parte correspondiente del Reglamento anexo, los buques definidos en el artículo 2.º se dividirán en *nuevos* y *ya existentes*.

Se considerarán *nuevos* aquellos cuya quilla haya sido colocada con posterioridad al 31 de Diciembre de 1914.

Se considerarán como ya existentes á todos los demás.

#### *Principio fundamental.*

Art. 40. En ningún momento, durante la navegación, deberá llevar un buque á

bordo un número de personas superior al que pueda ser recogido por el conjunto de embarcaciones y balsas de salvamento de que disponga.

El número y la instalación de las embarcaciones, y, en su caso, de las balsas de un buque, dependerá del total de personas para que dicho buque esté calculado. Sin embargo, en cada viaje no podrá exigirse que la capacidad total de las embarcaciones, y, en su caso, de las balsas, sea superior á la necesaria para alojar á todas las personas que vayan á bordo.

#### *Tipos reglamentarios de embarcaciones. Balsas.*

Art. 41. Todas las embarcaciones de salvamento que admita un buque deberán ajustarse á las condiciones fijadas por el presente Convenio y por los artículos 27 al 32 inclusive del Reglamento anexo, en los cuales artículos se describen los tipos reglamentarios, clasificados en dos categorías.

Las condiciones requeridas para las balsas se determinan en el artículo 33 del mismo Reglamento.

#### *Solidez de las embarcaciones.*

Art. 42. Todas las embarcaciones deberán tener solidez suficiente para poder ser echadas sin peligro al agua con toda su carga de personas y equipo.

#### *Otros tipos de embarcaciones y de balsas.*

Art. 43. Podrá ser aceptada como equivalente de una embarcación de cualquiera de las categorías reglamentarias, ó de balsa aprobada, toda embarcación ó balsa, respectivamente, que las Administraciones interesadas hayan reconocido, en virtud de pruebas adecuadas, que ofrece las mismas garantías que los tipos reglamentarios correspondientes.

El Gobierno de la Alta Parte contratante que haya aceptado un nuevo tipo de embarcación ó de balsa, comunicará á los Gobiernos de las demás la reseña de las pruebas realizadas, y les informará, además, si se tratase de un tipo de embarcación, de la categoría de que dicho tipo haya sido clasificado.

#### *Acceso á las embarcaciones y á las balsas.*

Art. 44. Se adoptarán las disposiciones convenientes para permitir el acceso de los pasajeros á las embarcaciones.

En los buques que lleven balsas, habrá un cierto número de escalas de cuerda dispuestas para poder ser utilizadas en todo momento con objeto de embarcar las personas en dichas balsas.

#### *Capacidad de las embarcaciones y de las balsas.*

Art. 45. El número de personas que una embarcación de alguno de los tipos reglamentarios, ó una balsa aprobada,

pueda contener, se determinará por los métodos indicados en los artículos 34 al 39, inclusive, del Reglamento anexo.

#### *Equipo de las embarcaciones y de las balsas.*

Art. 46. El equipo de las embarcaciones y de las balsas está determinado por el artículo 40 del Reglamento anexo. Todos los objetos movibles del equipo deberán estar sólidamente amarrados á la embarcación ó á la balsa á que estén afectos.

#### *Instalación de las embarcaciones.—Número de pescantes.*

Art. 47. Las disposiciones que deban adoptarse para la instalación de las embarcaciones y especialmente la proporción en que pueden aceptarse las balsas, se determinan en los artículos 41, 42 y 43 del Reglamento anexo.

El número mínimo de pares de pescantes, se determinará por la eslora del buque. No se podrá, sin embargo, exigir un número de pares de pescantes superior al de las embarcaciones que sean necesarias para todas las personas presentes á bordo.

#### *Maniobra de las embarcaciones y de las balsas.*

Art. 48. Todas las embarcaciones y balsas deberán estar dispuestas de modo que se las pueda echar al agua en el menor espacio de tiempo y embarcar en ellas, aun en condiciones de banda y asiento del buque desfavorables desde el punto de vista de la maniobra, un número de personas tan elevado como sea posible.

Las disposiciones adoptadas deberán permitir echar al agua por una y otra banda un número de embarcaciones y balsas tan grande como se pueda.

El artículo 44 del Reglamento anexo, contiene indicaciones complementarias á este respecto.

#### *Solidez y maniobras de los pescantes.*

Art. 49. Los pescantes deberán tener la solidez suficiente para permitir á las embarcaciones el ser arriadas con su plena carga de personas y equipo, en la hipótesis de que el buque tenga una inclinación de 15 grados.

Deberán estar provistos los pescantes de aparejos suficientemente potentes para asegurar el lanzamiento de la embarcación al agua con el máximo de banda que haga posible, en el buque de que se trate, arriar dichas embarcaciones.

#### *Otros mecanismos equivalentes á los pescantes.*

Art. 50. Se podrán aceptar como equivalentes á los pescantes ó juegos de pescantes, cualesquiera aparatos ó mecanismos que las Administraciones correspondientes hayan reconocido, en virtud de

pruebas adecuadas, que ofrecen las mismas garantías que dichos pescantes ó juegos de pescantes.

El Gobierno de la Alta Parte contratante que haya aceptado un tipo nuevo de aparato ó mecanismo, comunicará su descripción á los Gobiernos de las otras Altas Partes contratantes, acompañada de una reseña acerca de las pruebas realizadas.

#### *Chalecos y boyas de salvamento.*

Art. 51. 1.º Deberá haber, para cada una de las personas presentes á bordo, un chaleco salvavidas de modelo aprobado ó cualquier otro objeto de igual flotabilidad, susceptible de adaptarse al cuerpo. Habrá, además, un número suficiente de chalecos ú otros objetos equivalentes, para niños.

2.º El artículo 45 del Reglamento anexo determina el número de boyas de salvamento, de modelo aprobado, que hayan de colocarse en los buques, según la longitud de éstos, así como las condiciones requeridas para los chalecos y boyas, y para su instalación á bordo.】

#### *Buques ya existentes.*

Art. 52. Por lo que respecta á los buques ya existentes, el Gobierno de cada una de las Altas Partes contratantes se compromete á aplicar, lo más pronto posible y el 1.º de Julio de 1915 á más tardar, todas las prescripciones de los artículos de este título, ó sean desde el 40 al 51, inclusive, exigiendo en primer término lugares en las embarcaciones y balsas para todas las personas presentes á bordo.

No obstante, en caso de que la aplicación estricta de estos principios no fuese prácticamente posible ó razonable, tendrá el Gobierno de cada una de las Altas Partes contratantes el derecho de admitir las tolerancias previstas en el artículo 46 del Reglamento anexo.

#### *Circulación de las personas.—Alumbrado de auxilio.*

Art. 53. 1.º Se adoptarán disposiciones adecuadas para la entrada y la salida de los diferentes compartimentos, entrepuentes, etc.

2.º Se asegurará en las diferentes partes de los buques nuevos ó ya existentes, y particularmente en los puentes en donde se hallen las embarcaciones de salvamento, un alumbrado eléctrico ó de cualquier otra clase, suficiente para responder á todas las exigencias de la seguridad. En los buques nuevos deberá existir un sistema autónomo de producción de luz capaz de alimentar, llegado el caso, los aparatos de este alumbrado de seguridad, instalado en la parte superior del buque, á la mayor altura que sea posible.

3.º La salida de cada compartimento deberá estar permanentemente alumbrada con un farol de respeto independiente

del alumbrado normal del buque y cerrado con llave. Estos faroles de respeto podrán alimentarse del sistema autónomo de producción de luz de que habla el párrafo anterior, y para ello se emplea un circuito independiente, y si dicha instalación funciona al mismo tiempo que el alumbrado normal del buque.

#### *Marineros titulados.—Personal de las embarcaciones.*

Art. 54. Deberá haber para cada embarcación ó balsa de las exigidas un número mínimo de marineros titulados.

El número total mínimo de estos marineros resulta de las prescripciones del artículo 47 del Reglamento anexo.

El Capitán del buque estará capacitado para destinar á cada embarcación y balsa, según las circunstancias, el número que considere conveniente de marineros titulados.

Se entenderá por marinero titulado todo individuo de la tripulación provisto de un título de aptitud expedido por la Administración correspondiente en las condiciones previstas por el artículo mencionado del Reglamento anexo.

El artículo 48 de dicho Reglamento trata del personal de las embarcaciones.

#### *Medidas contra incendios.*

Art. 55. 1.º Se prohíbe embarcar como lastre ó cargamento, materias capaces aisladamente ó en su conjunto de poner en peligro por su naturaleza, cantidad ó estiba la vida de los pasajeros ó la seguridad del buque.

Esta prohibición no se aplicará al material destinado á las señales de auxilio del propio buque ni á los aprovisionamientos navales ó militares para el servicio de los Estados, si se hace el transporte en las condiciones en que dichos aprovisionamientos se hallen autorizados.

2.º La determinación de las materias que hayan de considerarse como peligrosas y la indicación de las precauciones obligatorias que deban tomarse para su embalaje y estiba, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte del Gobierno de cada una de las Altas Partes contratantes.

3.º El artículo 49 del Reglamento anexo señala las disposiciones de previsión para el descubrimiento y la extinción del incendio.

#### *Consignas de alarma y ejercicios.*

Art. 56. Cada individuo de la tripulación recibirá una consigna particular para el caso de alarma.

El rol de llamada para este caso señalará todas las consignas particulares y especialmente el puesto á que cada hombre haya de dirigirse y las funciones que habrá de desempeñar.

Antes de aparejar deberá dicho rol es-

tar firmado y al corriente, facilitando á la Autoridad competente la manera de que pueda comprobar su existencia.

Deberá fijarse dicho rol en lugar bien visible, en diferentes partes del buque, y especialmente en los locales destinados á la tripulación.

Las condiciones en que se haya de proceder á las llamadas y ejercicios de la tripulación se señalan en los artículos 50 y 51 del Reglamento.

### TITULO VII

#### CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Art. 57. Se expedirá, previa inspección, á todo buque que haya cumplido de un modo efectivo las prescripciones del Convenio, un Certificado, llamado «certificado de seguridad».

La inspección de los buques, por lo que respecta á la aplicación de las disposiciones del presente Convenio y del Reglamento anexo se verificará por funcionarios del Estado á que dichos buques correspondan.

Podrá, sin embargo, el Gobierno de cada Estado, encomendar la inspección de sus propios buques, bien á peritos designados por él al efecto ó bien á organismos por él reconocidos.

En todo caso, el Gobierno interesado garantizará plenamente la integridad y la eficacia de la inspección.

El certificado de seguridad se expedirá por los funcionarios del Estado á que corresponda el buque ó por cualquier otra persona que obre en virtud de delegación de dicho Estado.

En ambos casos, el Estado correspondiente asumirá la absoluta responsabilidad del certificado.

Art. 58. El certificado de seguridad estará redactado en la lengua ó lenguas oficiales del Estado que lo expida.

El tenor de dicho certificado será el del modelo que da el artículo 62 del Reglamento anexo, cuya disposición tipográfica habrá de reproducir exactamente. Los datos manuscritos se insertarán en caracteres latinos y en cifras arábigas.

Las Altas Partes contratantes se comprometen á entregarse recíprocamente un número suficiente de ejemplares modelo de sus certificados de seguridad para instrucción de sus funcionarios. Esta entrega habrán de hacerla, lo más pronto posible, con anterioridad al 1.º de Abril de 1915.

Art. 59. El certificado de seguridad que se expida tendrá un máximo de validez de doce meses.

Si al tiempo de caducar su certificado de seguridad un buque no se hallare en un puerto del Estado á que corresponda, podrá serle concedida una prórroga por un funcionario de dicho Estado, debidamente autorizado al efecto. Esta prórroga se concederá tan sólo para permitir al buque que regrese á su país al térmi-



no del viaje y únicamente en caso de que esta medida se estime oportuna y justa.

La prórroga no podrá ser valedera por más de cinco meses, y no dará al buque derecho á salir de nuevo de su país sin haber renovado el certificado.

Art. 60. El certificado de seguridad expedido por uno de los Estados contratantes será reconocido por los Gobiernos de los demás Estados contratantes para todos los fines á que el Convenio es aplicable, y tendrá, respecto de los Gobiernos de los otros Estados contratantes, igual valor que los certificados que los mismos expidan á sus buques.

Art. 61. Los buques, provistos del certificado de seguridad, expedido por los funcionarios ó delegados del correspondiente Estado contratante, quedarán sometidos en los puertos de los demás Estados contratantes á la inspección de los funcionarios debidamente autorizados por sus Gobiernos en cuanto sea necesario para asegurarse de que existe á bordo un certificado de seguridad válido, y en caso preciso de que las condiciones para poder navegar están cumplidas en principio, conforme á los datos de dicho certificado, es decir, de modo que el buque pueda hacerse á la mar sin peligro para el pasaje ni la tripulación.

Art. 62. No se podrá reclamar para un buque el beneficio del Convenio si no está provisto de un certificado de seguridad regular y no caducado.

Art. 63. Si durante un determinado viaje llevase un buque á bordo un número de pasajeros inferior al máximo mencionado en el certificado de seguridad y permitiesen, por consiguiente, las disposiciones del presente Convenio dotarlo de un número de embarcaciones y de otros medios de salvamento inferior al que figure en dicho certificado, podrá expedírsele una autorización por los funcionarios ó delegados á que se refieren el párrafo tercero del artículo 57 y el artículo 59.

Esta autorización hará constar que se expide en tal caso sin perjuicio de las disposiciones del Convenio y se unirá al certificado de seguridad, al que reemplazará en lo relativo á los medios de salvamento, siendo valedero exclusivamente para el viaje en consideración al cual haya sido expedido.

## TITULO VIII

### DISPOSICIONES GENERALES

Art. 64. Los Gobiernos de las Altas Partes contratantes se comprometen á comunicarse recíprocamente, además de los documentos que son objeto de disposiciones especiales en el presente Convenio, todos los datos que posean referentes á la seguridad de la vida humana en aquellos buques suyos que se hallan sometidos á las reglas de dicho Convenio,

á condición, sin embargo, de que tales datos no tengan carácter confidencial.

Se comunicará particularmente:

1.º El texto de las Leyes, Decretos y Reglamentos que hayan sido promulgados respecto á los diferentes asuntos de que se ocupa el Convenio.

2.º La descripción de las características de los mecanismos nuevos que se aprueben en cumplimiento de las reglas del Convenio.

3.º Todos los informes oficiales ó resúmenes oficiales de los mismos en la parte en que aparezcan los resultados de las prescripciones del presente Convenio.

Mientras no se tomen otras disposiciones, se invita al Gobierno británico á servir de intermediario para reunir estos datos y ponerlos en conocimiento de los Gobiernos de las Partes contratantes.

Art. 65. Las Altas Partes contratantes se comprometen á tomar, ó á proponer á sus respectivos Poderes legislativos, las medidas necesarias para reprimir las infracciones de las obligaciones prescritas por el presente Convenio.

Las Altas Partes contratantes se comunicarán lo más pronto que puedan las Leyes y Reglamentos á este efecto dictados.

Art. 66. Las Altas Partes contratantes que pretendan que el Convenio se aplique al conjunto de sus Colonias, Posesiones y Protectorados, ó alguno ó algunos de dichos países, declararán su intención bien en el momento de la firma de las presentes ó bien posteriormente; y, á este efecto, podrán hacer una declaración general que comprenda el conjunto de sus Colonias, Posesiones y Protectorados; enumerar nominativamente los países que desean colocar bajo la ley del Convenio ó de un modo inverso aquellos que deseen que queden exceptuados.

Esta declaración, á menos que se haga en el momento de firmar las presentes, se notificará por escrito al Gobierno de la Gran Bretaña, y por éste á todos los Gobiernos de los otros Estados que han sido parte en el Convenio.

Las Altas Partes contratantes podrán también del mismo modo, y á condición de cumplir lo dispuesto en el artículo 69, denunciar el presente Convenio respecto á sus Colonias, Posesiones y Protectorados, ó á alguno ó algunos de tales países.

Art. 67. Los Estados que no hayan sido parte en el presente Convenio serán admitidos á instancia suya á adherirse á él. Su adhesión se notificará por la vía diplomática al Gobierno de la Gran Bretaña, y por éste á los de los otros Estados que hayan sido parte en el Convenio.

Esta adhesión llevará consigo de derecho la aceptación de todas las obligaciones y la aplicación de todas las ventajas estipuladas en el presente Convenio, y surtirá plenos efectos dos meses después de la fecha del envío de la notificación que el Gobierno de la Gran Bretaña diri-

ja á todos los de los Estados que sean parte en este Convenio, á menos que el Estado adherente haya propuesto otra fecha posterior.

Los Gobiernos de los Estados que se adhieran al presente Convenio deberán acompañar á su declaración de adhesión, la lista prevista por el artículo 3.º del mismo, la cual se unirá á las que los otros Gobiernos hayan entregado ya. El Gobierno británico remitirá una copia de dicha lista á los otros Gobiernos.

Art. 68. Los Tratados, Convenios y arreglos concluidos con anterioridad al presente Convenio, continuarán produciendo plenos ó íntegros efectos:

1.º Respecto de los buques exceptuados del Convenio.

2.º Respecto de aquellos á los cuales el Convenio se aplica en las cosas que en éste no se hayan previsto especialmente.

Se entenderá que, como el Convenio no tiene por objeto más que la seguridad de la vida humana en el mar, continuarán sometidas á las respectivas legislaciones nacionales las cuestiones referentes á la comodidad ó higiene de los pasajeros y, particularmente, de los emigrantes, así como los demás asuntos relativos á su transporte.

Art. 69. El presente Convenio entrará en vigor el 1.º de Julio de 1915, y su validez no tendrá límite alguno de tiempo, pudiendo, sin embargo, cada una de las Altas Partes contratantes denunciarlo en cualquier momento, después de transcurridos cinco años, á contar de la fecha en que dicho Convenio haya empezado á regir en su Estado.

Esta denuncia habrá de notificarse por la vía diplomática al Gobierno de la Gran Bretaña, y por éste á los de las otras Partes contratantes, y producirá efecto doce meses después del día en que la notificación haya sido recibida por el mencionado Gobierno de la Gran Bretaña.

La denuncia no producirá efecto más que en relación al Estado que la haya hecho, y el Convenio continuará surtiendo el suyo pleno y total respecto de los demás Estados que lo hayan ratificado, ó se hayan adherido ó adhieran al mismo.

Art. 70. El presente Convenio, con el Reglamento anexo, se redactará en un sólo ejemplar, que se depositará en los Archivos del Gobierno de la Gran Bretaña, y del cual se expedirá por dicho Gobierno una copia certificada á cada uno de los Gobiernos de las Altas Partes contratantes.

Art. 71. El presente Convenio será ratificado, y las actas de ratificación acompañadas de las listas mencionadas en el artículo 3.º, se depositarán en Londres, á más tardar el 31 de Diciembre de 1914. El Gobierno británico notificará las ratificaciones y suministrará copia de cada una de las listas á los Gobiernos de las Altas Partes contratantes.

No obstante, la falta de ratificación por



parte de una de las Altas Partes contratantes, el Convenio continuará surtiendo plenos efectos, respecto de las demás que lo hayan ratificado.

Art. 72. Para facilitar la ratificación á un Estado contratante que haya dictado con anterioridad á la fecha de la firma del presente Convenio disposiciones acerca de una materia cualquiera de las que se tratan en éste, queda convenido que, todo buque que haya cumplido de un modo efectivo dichas disposiciones antes del 1.º de Julio de 1915, no podrá prevalerse de las tolerancias concedidas á título transitorio por el Convenio para dejar de conformarse á aquellas disposiciones.

Art. 73. Para los casos en que el presente Convenio prevé que podrá ser adoptada alguna medida, previo un acuerdo entre todos ó algunos de los Estados contratantes, se invita al Gobierno de Su Majestad Británica á ponerse en relación con dichos Estados, al efecto de saber si aceptan las proposiciones que hayan de serles presentadas por uno de dichos Estados respecto á la realización de semejante medida. El Gobierno de Su Majestad Británica dará á conocer á los Estados contratantes el resultado de la consulta á que haya procedido.

Se presumirá que el Estado cuyas observaciones respecto á las proposiciones de que se trate no sean recibidas por el Gobierno de Su Majestad Británica dentro de seis meses, contados desde su comunicación, acepta dichas proposiciones.

Art. 74. El presente Convenio podrá ser modificado en Conferencias posteriores, la primera de las cuales se celebrará, si fuere preciso, en 1920. El lugar y la fecha de esta Conferencia, se determinarán de común acuerdo por los Gobiernos de las Altas Partes contratantes.

Los Gobiernos podrán, por la vía diplomática, introducir en el presente Convenio, de común acuerdo, en todo tiempo las mejoras que estimen útiles ó necesarias.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios firman á continuación.

Dado en Londres á veinte de Enero de mil novecientos catorce.

Rafael Bausá.

Von Koerner.

Seeliger.

Schütt.

Riess.

Pagel.

Schrader.

Behm.

G. Franckenstein.

Schreckenthal.

Dunay.

E. A. Pierrard.

Ch. Le Jeune.

Louis Franck.

Emile Krogh.

V. Topsoe Jense.

Joshna W. Alexander.

Jas. Hamilton Lewis.

Eugene T. Chamberlain.

Ellsworth P. Bertholf.

Washington Lee Capps.

George F. Cooper.

Homer L. Ferguson.

Alfred Gilbert Smith.

Wm. H. G. Bullard.

Geo. Uhler.

Guernier.

Mersey.

Ernest G. Moggridge.

A. Denny.

Norman Hill.

J. H. Biles.

H. Acton Blake.

Alfred H. F. Young.

C. Hipwood.

W. David Archez.

R. Muirhead Collins.

Alexander Johnston.

Thos. Mackenzie.

Carlo Bruno.

Wittorio Ripa di Meana.

Gustavo Torti.

*Ad referendum:* Haral Pedersen, J. Bruhn, Jens Evang.

J. V. Wierdsma.

H. S. J. Maas.

A. D. Muller.

Wilmink.

J. W. G. Coops.

N. de Etter.

C. O. Olsen.

Nils Gustaf Nilsson.

## REGLAMENTO PARA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

### ARTICULO PRIMERO

CÓDIGO DESTINADO Á LA TRANSMISIÓN RADIODIAGRAMA DE AVISOS RELATIVOS Á LOS HIELOS, Á LOS RESTOS DE NAUFRAGIOS Y AL TIEMPO

### INSTRUCCIONES

#### ENVÍO DE LOS AVISOS

El envío de los avisos relativos á los hielos y restos de naufragios es obligatorio. Estos avisos se transmitirán de buque á buque, ó se dirigirán á la Oficina Hidrográfica de Washington, bien en un lenguaje claro ó bien por medio de las abreviaciones empleadas en la primera parte del presente Reglamento.

El envío de los avisos relativos al tiempo es potestativo, y se deberá hacer uso para este efecto de la segunda parte del presente Código, el cual podrá ser modificado por los Congresos meteorológicos.

#### AVISOS QUE SE DEBERÁN ENVIAR

##### Primera parte.

##### Hielos y restos de naufragios.

- 1.º Naturaleza de los hielos ó de los restos observados.
- 2.º Posición de los hielos ó de los restos, á partir de la última observación.

##### Segunda parte.—Avisos meteorológicos.

- 1.º Dirección y fuerza del viento.
- 2.º Dirección y velocidad de la corriente.

3.º Tiempo, es decir, estado de la atmósfera á una hora determinada.

4.º Altura barométrica y temperatura del aire.

5.º Tendencia barométrica y temperatura en la superficie de la mar.

#### Hora que ha de adoptarse.

En todos los radioteogramas que se refieran á los hielos ó á los restos de naufragios, se indicarán las horas de tiempo medio de Greenwich.

#### Dirección.

Todo aviso que se remita á la Oficina Hidrográfica de Washington deberá ser dirigido con la palabra «Hydrographie», y todo el que se transmita á la Oficina Meteorológica de Londres llevará la dirección «Meteorology».

#### Texto.

1. Para enviar un aviso que se refiera únicamente á los hielos ó á los restos de naufragios, se emplearán dos grupos de cinco cifras cada uno, precedidos de la palabra «ice»; se puede repetir esta señal tantas veces como sea necesario.

2. Si se quieren enviar además avisos meteorológicos, se hará por medio de cuatro grupos de cinco cifras cada uno, precedidos de la palabra «weather». Se deberá colocar estos grupos al final del radioteograma, después de haber dado todos los avisos que se relacionen con los hielos.

NOTA.—Si se encuentra la palabra «weather» en el radioteograma, todas las expresiones cifradas anteriores á dicha palabra significarán avisos sobre los hielos, y las que vayan después de la misma se referirán á avisos meteorológicos. Si no se emplea la palabra «weather» en el radioteograma, éste no contendrá más que avisos sobre los hielos. (Véanse ejemplos de dos radioteogramas diferentes en el presente artículo.)

### PRIMERA PARTE

#### HIELOS Y RESTOS DE NAUFRAGIO

Las noticias sobre los hielos y restos de naufragio se señalarán por medio de 10 cifras, divididas en dos grupos de cinco cifras cada uno.

Precederá al grupo la palabra «ice».

Dos cifras.—El día del mes (d d), según el Código I.

Una cifra.—La hora de la observación (T), según el Código II.

Una cifra.—La naturaleza de los hielos observados (I), según el Código III.

Tres cifras.—La latitud de los hielos observados (p p p), con una aproximación de un décimo de grado (véase la tabla que sigue).

Tres cifras.—La longitud de los hielos observados (p' p' p'), con una aproximación de un décimo de grado (véase la tabla que sigue).

El primer grupo se compondrá de d d I p.

El segundo grupo se compondrá de p p p' p' p'.

#### CÓDIGOS

##### Código I.—Fecha del mes.

La fecha del mes se señalará por medio de dos cifras, de las cuales la primera puede ser 0: de 01 á 31.

Código II.—Hora de observación.		Cifra que deberá indicarse.	Cifra que deberá indicarse.	Código III.—Naturaleza de los hielos y de los restos de naufragio.
La hora de observación está comprendida entre:				0. No se observan hielos.
Una de la mañana y cuatro de la mañana (tiempo medio de Greenwich).....	1	wich).....	4	1. Un solo iceberg. Gran masa de hielo flotante.
Cuatro de la mañana y siete de la mañana (tiempo medio de Greenwich).....	2	Una de la tarde y cuatro de la tarde (tiempo medio de Greenwich).....	5	2. Varios icebergs.
Siete de la mañana y diez de la mañana (tiempo medio de Greenwich).....	3	Cuatro de la tarde y siete de la tarde (tiempo medio de Greenwich).....	6	3. Muchos icebergs.
Diez de la mañana y una de la tarde (tiempo medio de Green-		Siete de la tarde y diez de la noche (tiempo medio de Greenwich).....	7	4. Floeberg. Gran masa de agua salada congelada, que tiene el aspecto de un pequeño iceberg.
		Diez de la noche y una de la madrugada (tiempo medio de Greenwich).....	8	5. Campos de hielos. Hielos que se extienden hasta el horizonte, pero á través de los cuales es posible navegar.
				6. Pack ice. Restos congelados en parte de iceberg ó de campos de hielo.
				7. Land ice. Hielos que forman cuerpo con la costa desde el invierno.
				8. Restos de naufragio.
				9. (Disponible).

**EJEMPLO: Radiotelegrama enviado de un buque á otro buque.**

	PRIMER RADIOTELEGRAMA	CIFRAS	SEGUNDO RADIOTELEGRAMA	CIFRAS	TERCER RADIOTELEGRAMA	CIFRAS	CUARTO RADIOTELEGRAMA	CIFRAS
Fecha de la observación....	15	15	15	15	15	15	16	
Hora de la observación....	10-12	4	16-18	6	19-21	7	4-6	
Naturaleza de los hielos ó restos flotantes de buques.	Campos de hielos	5	Numerosos icebergs.	3	Restos de buque	8	Un solo iceberg	1
Posición de los hielos ó de los restos flotantes de buques.....	Latitud, 45° 42'	457	Latitud, 46° 5'	461	Latitud, 46° 25'	464	Latitud, 47° 19'	473
	Longitud, 46° 11'	462	Longitud, 44° 40'	447	Longitud, 43° 58'	440	Longitud, 40° 15'	402

Estos Radiotelegramas se cifrarían de la siguiente manera:  
 Vapor á Vapor.  
 Ice, 15454, 57462: 15634, 61447: 15784, 64440: 16214, 73402.

**SEGUNDA PARTE**  
**NOTICIAS METEOROLÓGICAS**

Para enviar noticias relativas al tiempo, se emplearán cuatro grupos de cinco cifras cada uno. Estos grupos deberán estar precedidos de la palabra «Weather».

Primer grupo (DDPPP) comprende: La fecha del mes: dos cifras (DD) según el Código I.

La posición del buque al enviar el radiotelegrama, indicada por medio de tres cifras (PPP) que representan el cuadrado de un grado en el cual el buque se encuentre, según el Código IV y la carta marina anexa al presente artículo.

Segundo grupo (WWCCX) comprende: La dirección del viento y su fuerza á

las ocho de la mañana, grado 75 de longitud Oeste: dos cifras (WW), según el Código V.

La dirección y la velocidad de la corriente: dos cifras (CC), según el Código VI.

El tiempo ó estado de la atmósfera á la misma hora: una cifra (X), según el Código VII.

Tercer grupo (BBBAA) comprende:

La altura barométrica con una aproximación de décimas de milímetros á las ocho de la mañana, grado 75 de longitud Oeste: tres cifras (BBB), según el Código IX.

Cuarto grupo (bbSSS) comprende:

La tendencia barométrica de las ocho de la mañana, grado 75 de longitud Oeste: dos cifras (bb), según el Código X.

La temperatura de la superficie de la mar á la misma hora: tres cifras (SSS), según el Código XI.

**CÓDIGOS**

**Código IV.—Posición del buque.**

En la carta anexa al presente artículo se encuentran los números asignados á cada cuadrado de un grado del Océano Atlántico Norte.

La posición del buque, en el momento de las observaciones meteorológicas indicadas en la segunda parte, se señalará por medio de tres cifras que representen el cuadrado de un grado en el cual el buque se encuentre. Por ejemplo: la posición 51° 55' Norte 26° 49' Oeste, se señalará por 561.

**CÓDIGO V**

**DIRECCIÓN DEL VIENTO EN 16 RUMBOS Y SU FUERZA Á LAS OCHO DE LA MAÑANA, TIEMPO MEDIO DEL MERIDIANO 75 DE LONGITUD OESTE (W. W.)**

Fuerza del viento según la escala de Beaufort.	N. N. E.	N. E.	E. N. E.	E.	E. E. E.	S. E.	S. E. E.	S.	S. S. O.	S. O.	O. S. O.	O.	O. N. O.	N. O.	N. N. O.	N.
Calma.....	00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Brisa débil.....	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
Idem moderada.....	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
Viento fuerte.....	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
Idem violento.....	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
Tempestad.....	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
Huracán.....	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96

NOTA.—Téngase cuidado de indicar la dirección del viento en rumbos verdaderos.

CÓDIGO VI

DIRECCIÓN EN 16 RUMBOS Y VELOCIDAD DE LA CORRIENTE (CC.)

MILLAS MARINAS POR HORA	N. N. E.	N. E.	E. N. E.	E.	E. S. E.	S. E.	S. S. E.	S.	S. S. O.	S. O.	O. S. O.	O.	O. N. O.	N. O.	N. N. O.	N.
0,25	01	07	13	19	25	31	37	43	49	55	61	67	73	79	85	91
0,5	02	08	14	20	26	32	38	44	50	56	62	68	74	80	86	92
1	03	09	15	21	27	33	39	45	51	57	63	69	75	81	87	93
2	04	10	16	22	28	34	40	46	52	58	64	70	76	82	88	94
3	05	11	17	23	29	35	41	47	53	59	65	71	77	83	89	95
4	06	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90	96
00	Sin corriente.															
99	Sin observación.															

NOTA.—Cúidese de indicar la dirección de la corriente en rumbos verdaderos.

CÓDIGO VII

Estado del cielo á las 8 de la mañana, tiempo medio del meridiano 75 de longitud Oeste.

- 0. Cielo completamente despejado.
- 1. Cielo con una cuarta parte de nubes.
- 2. Cielo con una mitad de nubes.
- 3. Cielo con las tres cuartas partes de nubes.
- 4. Cielo completamente cubierto.
- 5. Lluvia.
- 6. Nieve ó ganizo.
- 7. Bruma ó nebulosidades.
- 8. Niebla.
- 9. Tempestad.

CÓDIGO VIII

Alturas barométricas.

La lectura del barómetro de mercurio, debe ser corregida del error instrumental y reducida á 0.° C, y al nivel del mar. Adjunta una tabla de corrección. La lectura corregida se señalará en décimas de milímetro, pero no se indicará la primera cifra; por ejemplo, 761,2 mm. se indicará así: 612. Adjunta una tabla que permite reducir los centígrados de pulgada á décimas de milímetro.

CÓDIGO IX

La temperatura del aire se indicará por medio de dos cifras, según la tabla siguiente:

GRADOS CENTÍGRADOS	GRADOS FAHRENHEIT	EN CIFRAS	GRADOS CENTÍGRADOS	GRADOS FAHRENHEIT	EN CIFRAS
-15,0	5,0	00	10,0	50,0	50
-14,5	5,9	01	10,5	50,9	51
-14,0	6,8	02	11,0	51,8	52
-13,5	7,7	03	11,5	52,7	53
-13,0	8,6	04	12,0	53,6	54
-12,5	9,5	05	12,5	54,5	55
-12,0	10,4	06	13,0	55,4	56
-11,5	11,3	07	13,5	56,3	57
-11,0	12,2	08	14,0	57,2	58
-10,5	13,1	09	14,5	58,1	59
-10,0	14,0	10	15,0	59,0	60
-9,5	14,9	11	15,5	59,9	61
-9,0	15,8	12	16,0	60,8	62
-8,5	16,7	13	16,5	61,7	63
-8,0	17,6	14	17,0	62,6	64
-7,5	18,5	15	17,5	63,5	65
-7,0	19,4	16	18,0	64,4	66
-6,5	20,3	17	18,5	65,3	67
-6,0	21,2	18	19,0	66,2	68
-5,5	22,1	19	19,5	67,1	69
-5,0	23,0	20	20,0	68,0	70
-4,5	23,9	21	20,5	68,9	71
-4,0	24,8	22	21,0	69,8	72
-3,5	25,7	23	21,5	70,7	73
-3,0	26,6	24	22,0	71,6	74
-2,5	27,5	25	22,5	72,5	75
-2,0	28,4	26	23,0	73,4	76
-1,5	29,3	27	23,5	74,3	77
-1,0	30,2	28	24,0	75,2	78
-0,5	31,1	29	24,5	76,1	79
0,0	32,0	30	25,0	77,0	80
0,5	32,9	31	25,5	77,9	81
1,0	33,8	32	26,0	78,8	82
1,5	34,7	33	26,5	79,7	83
2,0	35,6	34	27,0	80,6	84
2,5	36,5	35	27,5	81,5	85
3,0	37,4	36	28,0	82,4	86
3,5	38,3	37	28,5	83,3	87
4,0	39,2	38	29,0	84,2	88
4,5	40,1	39	29,5	85,1	89
5,0	41,0	40	30,0	86,0	90
5,5	41,9	41	30,5	86,9	91
6,0	42,8	42	31,0	87,8	92
6,5	43,7	43	31,5	88,7	93
7,0	44,6	44	32,0	89,6	94
7,5	45,5	45	32,5	90,5	95
8,0	46,4	46	33,0	91,4	96
8,5	47,3	47	33,5	92,3	97
9,0	48,2	48	34,0	93,2	98
9,5	49,1	49	34,5	94,1	99

**CÓDIGO X**

*Tendencias barométricas.*

Por expresión «temperatura barométrica á una hora dada» se entiende la variación barométrica durante las tres ho-

ras anteriores. Se expresa en milímetros. Por ejemplo, para obtener la tendencia barométrica á las ocho de la mañana se comparará la lectura barométrica á esta hora con la lectura hecha á las cinco de la mañana. Si la primera lectura ha sido 755,7 mm., y la segunda 759,3 mm. se dirá

entonces que la tendencia barométrica es un descenso de 3,6 mm. En general, se determina la tendencia barométrica por la curva del barógrafo.

La tendencia del barómetro se indicará por medio de dos cifras, según la tabla siguiente:

ALZA DEL BARÓMETRO		EN CIFRAS	BAJA DEL BARÓMETRO		EN CIFRAS
MILÍMETROS	PULGADAS		MILÍMETROS	PULGADAS	
0,0 — 0,4	0'00 — 0'01	01	0'0 — 0'4	0'00 — 0'01	51
0,5 — 0,9	0'02 — 0'03	02	0'5 — 0'9	0'02 — 0'03	52
1,0 — 1,4	0'04 — 0'05	03	1'0 — 1'4	0'04 — 0'05	53
1,5 — 1,9	0'06 — 0'07	04	1'5 — 1'9	0'06 — 0'07	54
2,0 — 2,4	0'08 — 0'09	05	2'0 — 2'4	0'08 — 0'09	55
2,5 — 2,9	0'10 — 0'11	06	2'5 — 2'9	0'10 — 0'11	56
3,0 — 3,4	0'12 — 0'13	07	3'0 — 3'4	0'12 — 0'13	57
3,5 — 3,9	0'14 — 0'15	08	3'5 — 3'9	0'14 — 0'15	58
4,0 — 4,4	0'16 — 0'17	09	4'0 — 4'4	0'16 — 0'17	59
4,5 — 4,9	0'18 — 0'19	10	4'5 — 4'9	0'18 — 0'19	60
5,0 — 5,4	0'20 — 0'21	11	5'0 — 5'4	0'20 — 0'21	61
5,5 — 5,9	0'22 — 0'23	12	5'5 — 5'9	0'22 — 0'23	62
6,0 — 6,4	0'24 — 0'25	13	6'0 — 6'4	0'24 — 0'25	63
6,5 — 6,9	0'26 — 0'27	14	6'5 — 6'9	0'26 — 0'27	64
7,0 — 7,4	0'28 — 0'29	15	7'0 — 7'4	0'28 — 0'29	65
7,5 — 7,9	0'30 — 0'31	16	7'5 — 7'9	0'30 — 0'31	66
8,0 — 8,4	0'32 — 0'33	17	8'0 — 8'4	0'32 — 0'33	67
8,5 — 8,9	0'34 — 0'35	18	8'5 — 8'9	0'34 — 0'35	68
9,0 — 9,4	0'36 — 0'37	19	9'0 — 9'4	0'36 — 0'37	69
9,5 — 9,9	0'38 — 0'38	20	9'5 — 9'9	0'38 — 0'38	70
10,0 — 10,4	0'39 — 0'40	21	10'0 — 10'4	0'39 — 0'40	71
10,5 — 10,9	0'41 — 0'42	22	10'5 — 10'9	0'41 — 0'42	72
11,0 — 11,4	0'43 — 0'44	23	11'0 — 11'4	0'43 — 0'44	73
11,5 — 11,9	0'45 — 0'46	24	11'5 — 11'9	0'45 — 0'46	74
12,0 — 12,4	0'47 — 0'48	25	12'0 — 12'4	0'47 — 0'48	75
12,5 — 12,9	0'49 — 0'50	26	12'5 — 12'9	0'49 — 0'50	76
13,0 — 13,4	0'51 — 0'52	27	13'0 — 13'4	0'51 — 0'52	77
13,5 — 13,9	0'53 — 0'54	28	13'5 — 13'9	0'53 — 0'54	78
14,0 — 14,4	0'55 — 0'56	29	14'0 — 14'4	0'55 — 0'56	79
14,5 — 14,9	0'57 — 0'58	30	14'5 — 14'9	0'57 — 0'58	80
15,0 — 15,4	0'59 — 0'60	31	15'0 — 15'4	0'59 — 0'60	81
15,5 — 15,9	0'61 — 0'62	32	15'5 — 15'9	0'61 — 0'62	82
16,0 — 16,4	0'63 — 0'64	33	16'0 — 16'4	0'63 — 0'64	83
16,5 — 16,9	0'65 — 0'66	34	16'5 — 16'9	0'65 — 0'66	84
17,0 — 17,4	0'67 — 0'68	35	17'0 — 17'4	0'67 — 0'68	85
17,5 — 17,9	0'69 — 0'70	36	17'5 — 17'9	0'69 — 0'70	86
18,0 — 18,4	0'71 — 0'72	37	18'0 — 18'4	0'71 — 0'72	87
18,5 — 18,9	0'73 — 0'74	38	18'5 — 18'9	0'73 — 0'74	88
19,0 — 19,4	0'75 — 0'76	39	19'0 — 19'4	0'75 — 0'76	89
19,5 — 19,9	0'77 — 0'78	40	19'5 — 19'9	0'77 — 0'78	90
20,0 — 20,4	0'79 — 0'80	41	20'0 — 20'4	0'79 — 0'80	91
20,5 — 20,9	0'81 — 0'82	42	20'5 — 20'9	0'81 — 0'82	92
21,0 — 21,4	0'83 — 0'84	43	21'0 — 21'4	0'83 — 0'84	93
21,5 — 21,9	0'85 — 0'86	44	21'5 — 21'9	0'85 — 0'86	94
22,0 — 22,4	0'87 — 0'88	45	22'0 — 22'4	0'87 — 0'88	95
22,5 — 22,9	0'89 — 0'90	46	22'5 — 22'9	0'89 — 0'90	96
23,0 — 23,4	0'91 — 0'92	47	23'0 — 23'4	0'91 — 0'92	97
23,5 — 23,9	0'93 — 0'94	48	23'5 — 23'9	0'93 — 0'94	98
24,0 — 24,4	0'95 — 0'96	49			99

No se puede señalar la tendencia barométrica

**CÓDIGO XI: Temperatura de la superficie del mar.**

La temperatura de la superficie del mar apreciada en décimas de grados centígrados se indicará con tres cifras, ó si fuera necesario, por medio de dos cifras precedidas de un cero.—Si la temperatura es negativa, la primera de estas tres cifras será un 5. Por ejemplo:

- 2,2° C. se expresa por 522.
- + 1,0° C. » 010.
- + 15,6° C. » 156.





**Tabla para la conversión de pulgadas inglesas en milímetros para la lectura barométrica.**

PULGADAS y décimas de pulgada.	CENTÉSIMAS DE PULGADA									
	0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.	Mm.
27,0	685,8	686,0	686,3	686,6	686,8	687,1	687,3	687,6	687,8	688,1
,1	688,3	688,6	688,8	689,1	689,3	689,6	689,9	690,1	690,4	690,6
,2	690,9	691,1	691,4	691,6	691,9	692,1	692,4	692,7	692,9	693,2
,3	693,4	693,7	693,9	694,2	694,4	694,7	694,9	695,2	695,4	695,7
,4	696,0	696,2	696,5	696,7	697,0	697,2	697,5	697,7	697,9	698,2
,5	698,5	698,7	699,0	699,3	699,5	699,8	700,1	700,3	700,5	700,8
,6	701,0	701,3	701,5	701,8	702,0	702,3	702,6	702,8	703,1	703,3
,7	703,6	703,8	704,1	704,3	704,6	704,8	705,1	705,4	705,6	705,9
,8	706,1	706,4	706,6	706,9	707,1	707,4	707,6	707,9	708,1	708,4
,9	708,7	708,9	709,2	709,4	709,7	709,9	710,2	710,4	710,7	710,9
28,0	711,2	711,4	711,7	712,0	712,2	712,5	712,7	713,0	713,2	713,5
,1	713,7	714,0	714,2	714,5	714,7	715,0	715,3	715,5	715,8	716,0
,2	716,3	716,5	716,8	717,1	717,3	717,5	717,8	718,0	718,3	718,6
,3	718,8	719,1	719,3	719,6	719,8	720,1	720,3	720,6	720,8	721,1
,4	721,4	721,6	721,9	722,1	722,4	722,6	722,9	723,1	723,4	723,6
,5	723,9	724,1	724,4	724,7	724,9	725,2	725,4	725,7	725,9	726,2
,6	726,4	726,7	726,9	727,2	727,4	727,7	728,0	728,2	728,5	728,7
,7	729,0	729,2	729,5	729,7	729,9	730,2	730,5	730,7	731,0	731,3
,8	731,5	731,8	732,0	732,3	732,5	732,8	733,0	733,3	733,5	733,8
,9	734,1	734,3	734,6	734,8	735,1	735,3	735,6	735,8	736,1	736,3
29,0	736,6	736,8	737,1	737,4	737,6	737,9	738,1	738,4	738,6	738,9
,1	739,1	739,4	739,6	739,9	740,1	740,4	740,7	740,9	741,2	741,4
,2	741,7	741,9	742,2	742,4	742,7	742,9	743,2	743,4	743,7	744,0
,3	744,2	744,5	744,7	745,0	745,2	745,5	745,7	745,9	746,2	746,5
,4	746,8	747,0	747,3	747,5	747,7	748,1	748,3	748,5	748,8	749,0
,5	749,3	749,5	749,8	750,1	750,3	750,6	750,8	751,1	751,3	751,6
,6	751,8	752,1	752,3	752,6	752,8	753,1	753,4	753,6	753,9	754,1
,7	754,4	754,6	754,8	755,1	755,4	755,6	755,9	756,1	756,4	756,7
,8	756,9	757,2	757,4	757,7	757,9	758,2	758,4	758,7	758,9	759,2
,9	759,5	759,7	760,0	760,2	760,5	760,7	761,0	761,2	761,5	761,7
30,0	762,0	762,2	762,5	762,8	763,0	763,3	763,5	763,8	764,0	764,3
,1	764,5	764,8	765,0	765,3	765,5	765,8	766,1	766,3	766,6	766,8
,2	767,1	767,3	767,6	767,8	768,1	768,3	768,6	768,8	769,1	769,4
,3	769,6	769,9	770,1	770,4	770,6	770,9	771,1	771,4	771,6	771,9
,4	772,2	772,4	772,7	772,9	773,2	773,4	773,7	773,9	774,2	774,4
,5	774,7	774,9	775,2	775,5	775,7	776,0	776,2	776,5	776,7	777,0
,6	777,2	777,5	777,7	778,0	778,2	778,5	778,8	779,0	779,3	779,5
,7	779,8	780,0	780,3	780,5	780,8	781,0	781,3	781,5	781,8	782,1
,8	782,3	782,6	782,8	783,1	783,3	783,6	783,8	784,1	784,3	784,6
,9	784,9	785,1	785,4	785,6	785,9	786,2	786,4	786,6	786,9	787,1
31,0	787,4	787,6	787,9	788,2	788,4	788,7	788,9	789,2	789,4	789,7
,1	789,9	790,2	790,4	790,7	790,9	791,2	791,5	791,7	792,0	792,2
,2	792,5	792,7	793,0	793,2	793,5	793,7	794,0	794,2	794,5	794,8
,3	795,1	795,3	795,5	795,8	796,0	796,3	796,5	796,8	797,0	797,3
,4	797,6	797,8	798,1	798,3	798,6	798,8	799,1	799,3	799,6	799,8

Tabla para reducir minutos á décimas de grado.

MINUTOS	DÉCIMAS DE GRADO
0—3	0
4—9	1
10—15	2
16—21	3
22—27	4
28—33	5
34—39	6
40—45	7
46—51	8
51—57	9
58—59	10

## EJEMPLO: Radiotelegrama referente á noticias metereológicas.

Ice.

	PRIMER RADIOTELEGRAMA	EN CIFRA DEL CÓDIGO	SEGUNDO RADIOTELEGRAMA	EN CIFRA DEL CÓDIGO
Fecha de la observación.....	21	21	22	22
Hora de la observación.....	13—15	5	3—6	2
Naturaleza de los hielos ó de los restos flotantes de buques.....	Un solo iceberg.	1	Campos de hielos.	5
Posición del hielo ó de los restos flotantes de bu- ques.....	Latitud 44° 35'	446	Latitud 42° 58'	430
	Longitud 43° 15'	432	Longitud 47° 3'	470

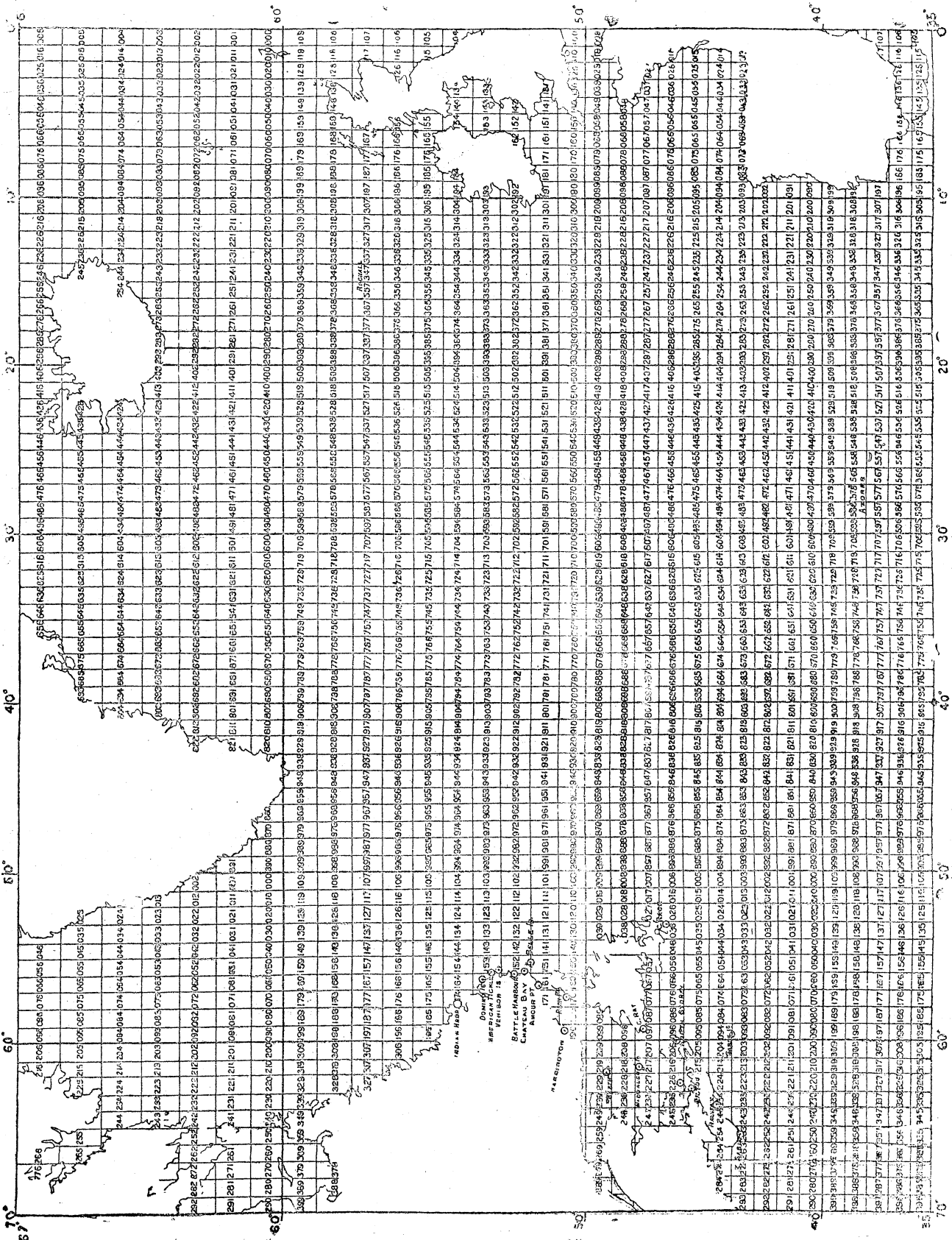
Weather.

	PRIMER RADIOTELEGRAMA	EN CIFRA DEL CÓDIGO	SEGUNDO RADIOTELEGRAMA	EN CIFRA DEL CÓDIGO
Fecha de la observación.....	21	21	22	22
Posición del buque.....	Latitud 45° 13'	825	Latitud 43° 47'	863
	Longitud 42° 5'		Longitud 46° 33'	
Dirección y fuerza del viento.....	E.S.E. 5	26	S. O. 2.	55
Dirección y velocidad de la corriente.....	N.O. 2 millas por hora.	82	S.S.E. 1 milla por hora.	39
Tiempo.....	Cielo claro.	0	Niebla.	8
Barómetro.....	765,3 milím.	653	753,2 milím.	532
Temperatura del aire.....	15,3° C.	61	9,8° C.	50
Tendencia barométrica.....	Alza 0,8.	02	Baja 2,7.	56
Temperatura de la superficie del mar.....	1,4° C.	014	—0,7° C.	507

Este radiotelegrama habría de enviarse á la Oficina Metereológica, bajo la siguiente forma:  
 Meteorology: Ice, 21514, 46432: 22254, 30470. Weather, 21825, 26820, 65361, 02014: 22863, 55398, 53250, 56507.

DATOS METEOROLÓGICOS POR TELEGRAFÍA SIN HILOS

Clasificación de los cuadrados correspondientes á 1 grado para indicar la posición del buque en el instante de la observación.



**ARTICULO II**  
**SEÑAL DE SEGURIDAD**

Las estaciones radiotelegráficas que tengan que transmitir á los buques un aviso referente á la seguridad de la navegación y que presente un carácter de urgencia absoluta (hielos, restos de naufragio, ciclones, tifones, modificaciones bruscas ocurridas en la posición y en la forma de los restos de naufragio fijos y las marcas de recalada), harán uso de la señal siguiente, que se llama señal de seguridad, y que se repetirá á intervalos cortos una docena de veces á plena intensidad:

--- ( T T T ).

En principio, todas las estaciones radiotelegráficas que reciban la señal de seguridad, y cuyo funcionamiento pueda perturbar la recepción por cualesquiera otras estaciones de dicha señal y del aviso de seguridad que le sigue, suspenderán el servicio de manera que pueda permi-

tir á todas las estaciones interesadas recibir este aviso. Se exceptúan de esta disposición los casos de peligro.

Los avisos de seguridad deberán emitirse un minuto después del envío de la señal de seguridad.

La emisión deberá repetirse tres veces con diez minutos de intervalo.

Los Gobiernos de los Estados contratantes designarán las estaciones que se encarguen de enviar á los navegantes los avisos de seguridad que presenten carácter de urgencia absoluta.

Cuando tales avisos sean emitidos por estación encargada igualmente del servicio de la hora, se repetirán después del envío de la señal horaria y del boletín meteorológico.

**ARTICULO III**

**CÓDIGO MORSE**

*Señales internacionales.*

Estas señales podrán hacerse durante

la noche ó en tiempo nublado, bien por destellos de luz largos ó breves ó bien por señales fónicas (sirenas, bocinas de niebla, etc.), y durante el día con banderas de mano.

*I.—Señales urgentes é importantes.*

Se aproxima usted á un peligro: ---  
Necesito auxilio; permanezca usted próximo: ---

Encontré hielos: ---  
Sus luces de situación están apagadas (ó alumbran mal): ---

Voy sin velocidad, puede usted pasar-me tomando precauciones: ---

Pare (ó póngase al paio), tengo una comunicación importante que transmitirle: ---

Estoy desamparado; comuníqueme conmigo: ---

**2.—SEÑALES GENERALES**

SIGNIFICACIÓN	SEÑAL	LETRAS EQUIVALENTES Y MANERA DE HACER LA SEÑAL	RESPUESTA QUE SE DEBE DAR
Señal preparatoria.....	--- etc.	Sucesión de la letra E (en un grupo).	Enterado por medio de la letra T.
Enterado.....	---	T (sola).	
Indique todas las letras.....	-----	F F (en un grupo).....	Enterado por medio de la letra T.
Emplee el Código internacional de señales.	-----	M M M (en un grupo).....	Enterado por medio de la letra T.
Pabellón del Código internacional.	-----	M M (en un grupo).	
Señal de interrupción.....	--- --	I I (en letras separadas).	
Punto.....	--- --	I I I (en letras separadas).	
Fin de la señal.....	--- --	V E (en un grupo).....	--- R. --- D. (En letras separadas).
Señal de corrección.....	--- -- etc.	Sucesión de la letra E (en letras separadas).	Sucesión de la letra E (en letras separadas).
Señal de anulación.....	W W -----	W W (en un grupo).....	W W (en un grupo).
Repita la palabra (cuando se pida la repetición de una sola palabra).	I M I --- -- W A ----- seguida de la palabra que preceda á aquella cuya repetición se pida	I M I (en un grupo)..... W A (en letras separadas)....	Enterado por medio de la letra T.
Repita desde (si se pide la repetición de varias palabras).	I M I --- -- A A -----	I M I (en un grupo)..... A A (en letras separadas)....	Enterado por medio de la letra T.
Repita todo (si se quiere la repetición de toda la comunicación).	I M I --- -- A L L -----	I M I (en un grupo)..... A L L (en letras separadas)....	Enterado por medio de la letra T.

3.—SEÑALES NACIONALES

SIGNIFICACIÓN	SEÑAL	LETRAS EQUIVALENTES Y MANERA DE HACER LA SEÑAL
Alemán.....	— — — — —	G.
Americano.....	— — — — —	C D en letras separadas.
Argentino.....	— — — — —	C G en ídem.
Austro-Húngaro.....	— — — — —	C F en ídem.
Belga.....	— — — — —	D C en ídem.
Brasileño.....	— — — — —	D E en ídem.
Británico.....	— — — — —	F.
Búlgaro.....	— — — — —	D F en letras separadas.
Chileno.....	— — — — —	D G en ídem.
Chino.....	— — — — —	E C en ídem.
Colombiano.....	— — — — —	E D en ídem.
Danés.....	— — — — —	E F en ídem.
Español.....	— — — — —	G C en ídem.
Francés.....	— — — — —	E.
Griego.....	— — — — —	M M en un grupo seguido de D.
Italiano.....	— — — — —	C E en letras separadas
Japonés.....	— — — — —	C.
Mejicano.....	— — — — —	F C en letras separadas.
Holandés.....	— — — — —	E G en ídem.
Noruego.....	— — — — —	M M en un grupo seguido de C.
Peruano.....	— — — — —	F D en letras separadas.
Portugués.....	— — — — —	F E en ídem.
Ruso.....	— — — — —	D.
Siamés.....	— — — — —	F G en letras separadas.
Sueco.....	— — — — —	M M en un grupo seguido de E.
Turco.....	— — — — —	G D en letras separadas.
Uruguayo.....	— — — — —	G E en ídem.
Venezolano.....	— — — — —	G F en ídem.

4.—INSTRUCCIONES

1. Las señales urgentes é importantes podrán hacerse sin esperar la respuesta á la señal preparatoria, si se ve que la persona á quien se dirige está en la imposibilidad de responder ó en otras circunstancias especiales, pero en este caso deberá dejarse un intervalo entre la señal preparatoria y el texto.

2. La señal — — — — — (FF) se hará antes de la primera letra de las palabras que hayan de señalarse con todas sus letras.

3. La señal — — — (MMM) se empleará antes de toda señal que se haga por medio del Código internacional de señales.

4. La señal — — — — (MM) significa que se emplea el pabellón del Código internacional de señales de la manera que indica el libro del Código.

5. La señal de interrupción se empleará entre la dirección de la persona á quien la señal esté destinada y el texto de esta señal. Podrá emplearse igualmente, si hay lugar á ello, entre el texto de la señal y el nombre del expedidor.

6. El punto se empleará, si es necesario, en el texto de la señal.

7. La señal de corrección se empleará para anular la última palabra ó grupo enviado con error.

8. La señal de anulación se empleará para anular toda comunicación.

9. Manera de contestar. Cuando se haya comprendido una palabra ó un grupo, deberá responderse con una raya larga — (T).

Si no se obtiene respuesta á una palabra ó grupo, el expedidor deberá repetirlo hasta que reciba contestación por medio de una raya larga.

Al fin de la comunicación, si ésta ha sido comprendida, el que la reciba deberá hacer las señales — — — — (RD).

Se responderá á las señales de corrección y de anulación repitiendo dichas señales.

10. La señal de nacionalidad se hará inmediatamente después de obtenida la respuesta á la señal preparatoria; á fin de indicar la nacionalidad del buque que hace la señal. El buque que reciba la comunicación responderá con la señal de su propia nacionalidad.

ARTICULO IV

Se colocará bien á la vista, en la cámara de derrota de todo buque, una copia impresa del Código de señales urgentes.

Construcción.

ARTÍCULO V

DEFINICIONES

El sentido que debe atribuirse á las expresiones principales, técnicas ú otras, contenidas tanto en el Convenio como en el presente Reglamento bajo el título de Construcción, se define á continuación:

1) La flotación ó línea de carga es la que se considere en la determinación del compartimentaje.

2) La eslora del buque es la máxima medida al nivel de la línea de carga.

3) La manga del buque es la máxima medida de fuera á fuera en la flotación ó por debajo de esta línea.

4) La cubierta de compartimentaje ó cubierta de mamparos, es la continua de proa á popa, y la más alta adonde lleguen todos los mamparos estancos transversales.

5) La línea de surinmersión es la que se supone trazada en los costados á 76 milímetros (equivalentes á tres pulgadas inglesas) por debajo de la línea de intersección de la superficie superior de la cubierta de compartimentaje, con el forro exterior.

6) El calado del buque es la distancia vertical medida entre la cara alta de la quilla, en el medio de su longitud y la línea de carga.

7) El franco-bordo ó altura de máxima carga es la distancia vertical medida en el punto medio de la eslora entre la flotación en carga y la línea de surinmersión.

8) El puntal del buque es la suma de la altura de máxima carga ó franco-bordo y del calado.

9) El arrufo de la cubierta de compartimentaje en cada punto, es la distancia vertical entre la línea de intersección de la superficie superior de la cubierta de compartimentaje con el forro exterior, y una línea horizontal, tangente á la mencionada intersección, trazada en la sección media de la eslora.

10) El coeficiente de afinamiento que se empleará, si es necesario, es la relación entre el volumen de la obra viva fuera de miembros, limitado á la flotación en carga, y el producto de las tres dimensiones de eslora, manga y calado.

11) La permeabilidad de un espacio se expresa por la fracción de este espacio que el agua puede ocupar.

El volumen de un compartimento que se extienda por encima de la línea de surinmersión debe considerarse limitado á la altura de esa línea, y los volúmenes se entienden fuera de miembros.

12) La zona de propulsión se extiende entre los mamparos transversales principales estancos que limitan los espacios afectos á las máquinas de propulsión principales y accesorias, incluyendo las calderas si existen.

ARTÍCULO VI

LONGITUD ANEGABLE

Para cada punto de la eslora del buque, se determinará la longitud anegable



teniendo en cuenta las formas, el calado y las demás características geométricas del buque que se considere.

En los buques cuyos mamparos transversales estancos estén limitados por una cubierta continua de compartimentaje, la longitud anegable en un punto dado es la máxima porción de la eslora del buque, expresada en centésimas, que tiene por centro el punto considerado y que puede invadirse por el agua en las condiciones hipotéticas definidas en el siguiente artículo 7.º, sin que el buque cale por encima de la línea de surinmersión.

En los buques cuyos mamparos estancos transversales no se eleven hasta una misma y única cubierta, las longitudes anegables deberán determinarse de manera que garanticen al buque, en todas las condiciones posibles de calados y diferencias después de sufrir avería, una seguridad por lo menos equivalente á la establecida para el buque cuyos mamparos se limitan por una cubierta continua.

ARTICULO VII

PERMEABILIDAD

Las hipótesis á que alude el anterior artículo VI se refieren á las permeabilidades de los volúmenes de que se trata, limitados en altura á la línea de surinmersión.

En la determinación de las longitudes anegables se adopta una permeabilidad media uniforme para el conjunto de cada una de las tres partes siguientes del buque:

- 1) Zona de propulsión.
- 2) Zona situada á proa de la anterior.
- 3) Zona situada á popa de la de propulsión.

La permeabilidad que se atribuye á la zona de propulsión, incluyendo el volumen del correspondiente doble fondo es 80 por 100 en los buques de vapor. Para los barcos provistos de motores de com-

bustión interna, la permeabilidad de la zona de propulsión es 85 por 100, á menos que no se pruebe por un cálculo directo que puede atribuírsele un valor inferior á esa cifra; pero en ningún caso será la cifra adoptada inferior á 80 por 100.

Las permeabilidades que deben atribuírse á los espacios situados á proa y á popa de la zona de propulsión son las siguientes:

- a) 60 por 100 para las bodegas de carga, carboneras permanentes y de reserva, pañoles de víveres, de equipajes y correspondencia, cajas de cadenas, túneles estancos de los ejes ó árboles de las hélices y de las tuberías, así como trimenes ó cisternas de agua dulce instaladas encima de los dobles fondos.

Deberá comprobarse que los espacios recién mencionados son apropiados para el objeto á que se los destina y que se los utiliza realmente para el mismo objeto. Sin autorización de la Administración no puede atribuírse la misma permeabilidad á ningún espacio que no esté especificado en el párrafo anterior.

- b) 95 por 100 para los espacios reservados al alojamiento de pasajeros y dotación, compartimentos extremos de proa y popa, los albiges que sirven exclusivamente para depósitos de agua, los dobles fondos y todos los demás espacios del buque que no estén afectos á uno de los destinos enumerados en el párrafo precedente a).

Si una parte de un entrepuente, limitada por mamparos metálicos transversales permanentes, se destina parcialmente al transporte de pasajeros, el espacio se considerará afecto totalmente á los mismos pasajeros, y de igual manera, las partes de entrepuente que puedan destinarse indiferentemente á los pasajeros ó á la carga se considerarán afectas á los pasajeros.

Si en cada una de las porciones á proa y á popa del buque, por debajo de la línea de surinmersión, existen simultánea-

mente espacios que pertenecen á las categorías a) y b) precedentemente citadas, la permeabilidad media para la porción que se considere se calculará en tanto por ciento por la fórmula  $95 - 35r$ , en la cual la letra  $r$  representa la relación entre el volumen de los espacios de la categoría a) y el volumen total de la porción de que se trate del buque.

ARTICULO VIII

LONGITUD ADMISIBLE DE LOS COMPARTIMENTOS

1) La longitud máxima admisible para un compartimento que tenga su centro en cualquier punto de un barco se deduce de la longitud anegable (art. 6.º), multiplicando ésta por un factor apropiado que se llama factor de compartimentaje.

2) Este factor de compartimentaje depende de la eslora del buque, y para determinada eslora varía según la naturaleza del servicio á que se destina el buque. El factor decrece de una manera regular y continua:

- a) A medida que aumenta la eslora del buque.

b) A medida que para una eslora determinada, el tipo del buque se aleja del tipo mixto de carga y pasaje, aproximándose al tipo esencialmente afecto al transporte de pasajeros.

3) Para cada uno de los tipos de buque mencionados en el presente artículo bajos los epígrafes 2) b), la variación del factor de compartimentaje puede figurarse por una curva cuyas coordenadas representan las esloras del barco y los valores del factor. El cuadro siguiente define ciertos puntos de dos curvas que corresponden respectivamente, á saber:

La curva más elevada, á las mínimas exigencias para el tipo mixto.

La curva más baja, á las exigencias mínimas para el tipo de pasaje.

A	B		C	
	Metros.	Equivalentes en pies ingleses á	Metros.	Equivalentes en pies ingleses á
1,00.....	90	295	79	259
0,90.....	114	374	87	283
0,84.....	123	404	93	305
0,65.....	149	489	116	380
0,50.....	174	571	149	489
0,39.....	213	699	209	685
0,34.....	274	899	274	899

La columna A indica los valores máximos admisibles para el factor de compartimentaje que corresponde á las esloras dadas en las columnas B y C.

La columna B es aplicable á los barcos de tipo mixto de carga y pasaje, y la C se aplica á los buques esencialmente afectos al transporte de pasajeros.

4) Para determinada eslora, el valor del factor de compartimentaje correspondiente á un buque de tipo intermedio entre los dos extremos límites, estará comprendido entre los valores del factor determinados por las dos curvas anteriormente mencionadas y se fijará automáticamente según un criterio de servicio que será objeto de estudios ulteriores.

ARTICULO IX

1) Cuando el factor de compartimentaje es igual ó menor que 0,50, este factor podrá duplicarse para dar en punto cualquiera del buque la longitud global de dos compartimentos adyacentes, pero en cada par de compartimentos la longitud del más corto no podrá ser inferior á la cuarta parte de la longitud global así obtenida. Si uno de los dos compartimentos adyacentes forma parte de la zona de propulsión y si la porción del buque que comprende al otro presenta una permeabilidad diferente de 80 por 100, las longitudes correspondientes se llevarán á los valores convenientes para la aplicación de una corrección apropiada.

2) La longitud de un compartimento no excederá en ningún caso de 28 metros, equivalente á 92 pies ingleses.

3) Cuando el factor de compartimentaje esté comprendido entre 0,84 y 0,50, la longitud global de los dos primeros compartimentos á partir de la roda, no deberá ser superior á la longitud anegable correspondiente á la extremidad de proa del buque, y la longitud del segundo de estos compartimentos deberá ser todo lo más igual á la longitud admisible en virtud del artículo 8.º precedentemente citado, y no inferior á tres metros, equivalentes á 10 pies ingleses.

4) Cuando la eslora del buque esté comprendida entre 213 metros (equivalentes á 699 pies ingleses) y 251 metros (equivalentes á 823 pies ingleses), la lon-

gitud anegable en la extremidad de proa debe ser igual, cuando menos, á 20 por 100 de la eslora del buque, y no podrá haber menos de tres compartimentos en una distancia medida á partir de la roda, todo lo más igual á la precitada longitud anegable y no inferior á 20 por 100 de la eslora del buque.

5) Cuando la eslora del buque alcance ó rebase 251 metros (equivalentes á 823 pies ingleses), la regla precedente es aplicable, con la reserva de reemplazar: tres compartimentos y 20 por 100, por cuatro compartimentos y 28 por 100.

6) Puede existir una cajonada en un mamparo transversal, con la condición de que se encuentre á una distancia suficiente del costado.

Cuando el factor de compartimentaje sea superior á 0,50, no se admitirán bayonetas ó zig zags en los mamparos transversales principales de los buques á que es aplicable el artículo 8.º, á menos que no exista un compartimentaje suplementario que garantice la misma seguridad que los mamparos planos.

En un mamparo que forme bayoneta, la longitud total de los resaltes no rebasará nunca 0,02 de la eslora del buque más tres metros (equivalentes á 10 pies ingleses).

7) Los volúmenes admisibles para cada uno de los dos compartimentos adyacentes, determinados según el artículo 8.º y el presente artículo, no podrán ser afectados en ningún caso por la existencia de cajonadas ó resaltes en el mamparo que los separa.

#### ARTICULO X

Si un barco presenta un grado de seguridad superior á que prescriben los artículos 8.º y 9.º precedentes, y si el armador pide que se haga mención de ello en el certificado de seguridad, de acuerdo con el artículo 17, apartado 4.º del Convenio, esa petición ó solicitud deberá acompañarse con todos los datos necesarios para probar su fundamento.

En tal caso, la mención ó nota de mérito hará constar que el compartimentaje es igual ó superior al previsto para un barco de la misma eslora, perteneciente á la categoría mencionada en la columna C del cuadro del artículo 8.º precedente. Además, la mención indicará cuál sería la eslora del buque, perteneciente á esta última categoría, y para el cual el valor reglamentario del factor de compartimentaje es precisamente igual al valor que se ha empleado para el compartimentaje del barco de que se trata.

Las esloras y factores correspondientes que no figuren explícitamente en las columnas C y A, respectivamente, del cuadro del artículo 8.º, se obtendrán por interpolación.

#### ARTICULO XI

##### MAMPAROS DE ABORDAJE Y LIMITADORES DE LA ZONA DE PROPULSIÓN

En todos los buques se instalará un mamparo estanco de abordaje á proa que se eleve hasta la cubierta de mamparos, y que se prolongará hasta la cubierta más elevada en los buques con superestructuras continuas. La distancia, medida en la flotación en carga, desde el mamparo á la roda no deberá ser inferior al 5 por 100 de la eslora del buque.

Igualmente deberá existir un mamparo á popa y otros en las extremidades de la zona de propulsión, para separarla de las partes del buque dedicadas á pasaje-

ros y mercancías. Todos estos mamparos deben llegar hasta la cubierta de compartimentaje. El mamparo de la extremidad de popa, sin embargo, podrá detenerse debajo de esa cubierta, siempre que se eleve por lo menos hasta la primera cubierta que se encuentre encima de la flotación en carga, y que dicha cubierta forme techo horizontal y estanco desde el mamparo de referencia hasta el codaste. En ningún caso, con todo, podrá disminuirse la seguridad del buque por esto, en lo que respecta al compartimentaje.

#### ARTICULO XII

##### MAMPAROS DE INCENDIO

Las partes del buque que se encuentran encima de la línea de surinmersión, deberán subdividirse por mamparos incombustibles para evitar la propagación del fuego. La distancia media entre dos mamparos consecutivos de esa especie, se fija en 40 metros, como máximo, equivalentes á 131 pies ingleses. Las cajonadas de estos mamparos serán incombustibles, y sus aberturas irán provistas de puertas también incombustibles.

#### ARTICULO XIII

##### EVACUACIÓN DE LOS COMPARTIMENTOS ESTANCOS

1) En las partes del buque afectas á los pasajeros y al equipaje ó dotación, todo compartimento estanco deberá ir provisto de un escape que ofrezca á las personas un medio practicable de retirada.

2) Todas las cámaras de máquinas, de calderas, y cada túnel del árbol de la hélice, deberá proveerse en todo caso de un escape que ofrezca al personal un medio de retirada que no exija atravesar puertas estancas.

#### ARTICULO XIV

##### CONSTRUCCIÓN DE LOS MAMPAROS ESTANCOS.—PRUEBAS INICIALES

1) Los mamparos estancos se construirán de manera que puedan soportar la presión debida á una columna de agua que se eleve hasta la línea de surinmersión, con una margen de resistencia conveniente.

2) Cuando un mamparo forme bayoneta ó esté construído en zig-zag ó presente cajonadas, estas partes deberán ser tan estancas y resistentes como las partes vecinas del mamparo.

Cuando pasen miembros ó barrotos á través de una cubierta ó de un mamparo estanco, la estanqueidad deberá asegurarse por medio de piezas forjadas ó coladas, fijas, con interposición de mástico de hierro, excluyendo los rellenos de madera ó cemento.

3) El ensayo por relleno de los compartimentos principales no es obligatorio. Por un Perito oficial deberá hacerse un examen completo de los mamparos, y ese examen deberá completarse en todos los casos con un ensayo de manguera.

4) Los compartimentos extremos de popa y proa deberán someterse á un ensayo de relleno bajo la presión de una columna de agua que alcance hasta la línea de surinmersión.

Los dobles fondos, las sentinas y todos los compartimentos destinados á contener líquidos deberán someterse á un examen de relleno bajo la presión de una

columna de agua que se eleve hasta la flotación en carga, sin que la altura de esta columna por encima de la cubierta superior del compartimento pueda ser inferior á 2,44 metros (ocho pies ingleses).

5) Sin autorización de la Administración no se podrá modificar en modo alguno la estructura de un mamparo posteriormente á la inspección.

6) Todas las prescripciones relativas á los mamparos estancos transversales principales, son aplicables á los mamparos longitudinales, en lo posible.

#### ARTICULO XV

##### ABERTURAS PRACTICADAS EN LOS MAMPAROS ESTANCOS

1) El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos debe reducirse al mínimo compatible con las disposiciones generales y la buena explotación del barco, y esas aberturas deberán ir provistas de satisfactorios artificios de cierre.

2) No habrá puertas, ni compuertas, ni agujeros de visita, ni ningún orificio de acceso:

a) En el mamparo estanco de colisión ó abordaje, por debajo de la línea de surinmersión.

b) En los mamparos transversales estancos que separen un local ó pañol de mercancías de otro pañol ó local de mercancías contiguo, ó de una carbonera de reserva, salvo las excepciones especificadas en el siguiente párrafo 6).

3) En la zona de propulsión, con exclusión de las puertas de las carboneras y de los túneles de los árboles de las hélices, no podrá existir más que una puerta de comunicación en cada mamparo transversal principal. Sin embargo, si hay varios túneles de árboles distintos, cada uno de ellos puede ir provisto de una puerta de acceso.

Si existe un túnel á proa para la circulación de las personas ó para el paso de las tuberías, ese túnel deberá ir provisto de una puerta estanca.

4) No se admitirán más que las puertas de visagra y las de corredera ó las de un tipo al menos equivalente, con exclusión de las puertas montadas simplemente sobre pernos.

Las puertas de visagras irán provistas de cerrojos que se puedan mover por medio de palancas maniobrables de los dos lados del mamparo.

Las puertas de corredera podrán ser de movimiento vertical ú horizontal. Las que únicamente se mueven á brazo deberán ponerse en movimiento desde el sitio mismo de la puerta, y además desde un punto accesible que se encuentre encima de la línea de surinmersión. Las que requieran el empleo de una energía mecánica, deberán poder maniobrarse:

a) Mecánicamente, desde la caseta del timón.

b) A brazo, en el sitio mismo de la puerta y desde un punto accesible encima de la línea de surinmersión.

Toda puerta provista de un freno de catarata ó de cualquier artificio equivalente, susceptible de ser franqueada desde un punto vecino de la caseta del timón, y que se cierre por su propio peso una vez franqueada, se considerará como puerta que emplee la energía mecánica.

5) Las puertas estancas de las carboneras deben ir provistas de pantallas ó de otros otros artificios que tengan por objeto evitar que el carbón impida su cierre.

6) Las puertas estancas de visagras pueden admitirse en las partes del buque afectas al pasaje y á la dotación, así como en los locales de servicio, á condición de que se instalen encima de una cubierta, cuya superficie inferior en su punto más bajo del costado se encuentre al menos 2,13 metros (siete pies ingleses) por encima de la flotación en carga. Estas puertas no se permitirán en las indicadas partes y locales del buque por debajo de la cubierta de referencia.

Las puertas estancas de visagras, de un tipo particularmente robusto, podrán admitirse en los mamparos del entrepuente que separen dos locales destinados á mercancías, si las puertas se encuentran encima de la flotación en carga. Deberán cerrarse con ayuda de un mecanismo eficaz antes de salir á la mar, y no deberán abrirse durante la navegación.

Sin embargo, no podrán admitirse puertas estancas de visagras, ni siquiera en las extremidades del buque, en un entrepuente de mercancías para cuya región central se hubieran prohibido esas puertas.

7) Todas las demás puertas estancas deberán ser de corredera.

8) a) Todas las puertas estancas que se encuentren debajo de la flotación en carga deberán poder cerrarse simultáneamente y verificarse ó comprobarse desde un sitio único situado en la caseta del timón ó en la vecindad inmediata de ésta. El cierre simultáneo de las puertas debe ir precedido de la emisión de una señal sonora de advertencia. Sin embargo, esta obligación no se refiere más que á los barcos cuyos mamparos transversales estancos de la zona de propulsión están provistos de puertas estancas en número superior á cinco, á un nivel próximo al suelo ó cubierta inferior de la cámara de calderas. No entran en cuenta las puertas estancas de acceso á los túneles.

b) Si entre las carboneras de los entrepuentes, por debajo de la cubierta de compartimentaje, existieran puertas estancas que debieran abrirse ocasionalmente en la mar, para hacer carbón, será obligatorio para la maniobra de esas puertas el empleo de una energía mecánica. La apertura y el cierre de esas puertas se mencionará en el diario de navegación.

c) Se exige igualmente el empleo de una energía mecánica para las puertas instaladas al paso de las cañerías de refrigeración de las bodegas de mercancía, si esas cañerías ó conductos atraviesan más de un mamparo transversal estanco principal, y si los zócalos ó dinteles de esas puertas no se encuentran á más de 2,13 metros (siete pies ingleses) por encima de la flotación en carga.

9) El empleo de mamparos desmontables no se tolerará más que en la zona de propulsión. Esos mamparos deben estar siempre en su sitio antes de salir á la mar, y no podrán retirarse durante la navegación más que en casos de imperiosa necesidad. Se tomarán las precauciones necesarias para restablecer la perfecta estanqueidad de la junta.

10) Todas las puertas estancas tendrán que estar cerradas durante la navegación, y no se infringirá esta regla más que cuando lo exijan las necesidades del servicio. Toda puerta abierta deberá cerrarse inmediatamente.

11) Si los conductos para el tiro forzado, ó los pasos de comunicación para el personal, particularmente entre el alojamiento de la dotación y las calderas ó demás pasos similares atraviesan mamparos principales transversales, esos con-

ductos ó pasos deberán ir provistos de puertas estancas ú otros artificios equivalentes necesarios para establecer la integridad de la estanqueidad del mamparo.

12) Si atraviesan los mamparos estancos transversales tuberías, conductores eléctricos, etc., por debajo de la línea de surinmersión, se tomarán disposiciones para asegurar íntegramente la estanqueidad del mamparo.

13) El número de compuertas de los mamparos estancos debe reducirse al minimum. Las compuertas no se admiten más que en sitios suficientemente accesibles en todo tiempo para que pueda asegurarse su buen estado de entretenimiento. Deberán estar sólidamente construídas, montadas cuidadosamente y visitarse periódicamente. Las compuertas podrán maniobrarse desde un sitio accesible situado por encima de la línea de surinmersión, y su mecanismo deberá ir provisto de un artificio que indique si la compuerta está ó no bien cerrada.

## ARTICULO XVI

### ABERTURAS EN EL COSTADO

1) a) Por debajo de una cubierta cuya superficie inferior en su punto más bajo cerca del costado se encuentre á menos de 2,13 metros (siete pies ingleses) por encima de la flotación en carga, no se instalarán más que portillas fijas.

b) Sin embargo, se podrán instalar portillas que se puedan abrir en los entrepuentes mencionados en el párrafo anterior a) si satisfacen á las condiciones siguientes.

Las portillas deberán cerrarse de una manera estanca y á llave antes de hacerse á la mar. No podrán abrirse durante la navegación. Se hará mención en el diario de navegación de las horas de apertura de las portillas en el puerto, y del cierre á llave antes de salir á la mar. Las portillas, por último, deberán estar construídas de manera que sea prácticamente imposible á cualquier persona abrirlas sin autorización del Capitán.

c) Las portillas establecidas en los entrepuentes mencionados en el precedente párrafo a) deben ir provistas de tapas metálicas eficaces.

2) Las portillas que se pueden abrir se podrán instalar encima de la cubierta definida en el párrafo 1) a) del presente artículo, exceptuando en los locales afectos exclusivamente al transporte de mercancías ó de carbón.

3) Quedan prohibidas las portillas en los locales destinados exclusivamente al transporte de mercancías ó de carbón.

4) Todas las portillas que sean inaccesibles durante el viaje se proveerán de tapas metálicas eficaces, y tanto la portilla como la tapa se mantendrán cerradas durante la navegación.

5) No habrá ninguna portilla de ventilación automática en el costado del barco por debajo de la línea de surinmersión.

6) Las tomas de agua y las descargas en el costado deberán ir dispuestas de manera que impidan toda introducción accidental de agua en el buque.

7) El número de imbornales, tubos de descarga y otras disposiciones similares que impliquen una abertura en el costado se reducirá al mínimo, utilizando cada orificio de descarga para el mayor número posible de instalaciones ó de cualquier otra manera satisfactoria.

8) Las descargas en el casco, cuyo orificio interior se encuentre por debajo de

la línea de surinmersión, se proveerán de artificios eficaces y accesibles que impidan la introducción del agua en el buque. Podrá emplearse una válvula de maniobra á distancia ó dos válvulas ordinarias, de las cuales una sea siempre accesible. Los órganos de maniobra á distancia y las válvulas ordinarias no se considerarán como accesibles más que si se encuentran encima de la cubierta mencionada en el párrafo 1) a) del presente artículo.

9) En ningún caso se instalarán portalones, portas de carga y de carbón debajo de la flotación en carga. No están autorizados, ni siquiera hacia las extremidades del buque, en un local por debajo del entrepuente más bajo, para cuya región central se admiten.

10) Los portalones, portas de carga y de carbón situados debajo de la línea de surinmersión se cerrarán y sujetarán eficazmente antes de hacerse á la mar, y quedarán cerrados durante la navegación.

11) Los orificios interiores de los vertederos de escorbillas, materias residuales, etc., no se permiten debajo de la cubierta indicada en el párrafo 1) a) del presente artículo. Pueden permitirse encima de esa cubierta si van provistos de tapas instaladas á satisfacción de la Administración. Las tapas deberán ser estancas si se encuentran por debajo de la línea de surinmersión, y deberán disponerse de manera que los cuerpos extraños no puedan oponer obstáculo á su cierre. Este cierre debe ofrecer al menos las mismas garantías y comodidades que los de las puertas estancas y portillas.

## ARTICULO XVII

### CONSTRUCCIÓN Y PRUEBA DE LAS PUERTAS ESTANCAS, PORTILLAS, ETC.

(1) Los artificios adoptados y el material utilizado para la construcción de puertas estancas, portillas, portalones, portas de carbón, de carga, válvulas, tubos, vertederos de escorbillas y otras materias, responderán á las exigencias de la Administración.

(2) Las puertas estancas se someterán á un ensayo hidrostático bajo una presión igual á la presión reglamentaria para la parte correspondiente del mamparo. Este ensayo deberá hacerse antes ó después de la instalación de la puerta á bordo, pero antes de entrar en servicio el buque en todo caso.

## ARTICULO XVIII

### CONSTRUCCIÓN DE LAS CUBIERTAS ESTANCAS, ENVUELTAS, ETC. — PRUEBAS INICIALES.

(1) Las cubiertas estancas, envueltas y conductos de ventilación, presentarán una resistencia igual á la de las partes vecinas de los mamparos estancos. Los procedimientos empleados para asegurar la estanqueidad de estos elementos, así como las disposiciones adoptadas para las aberturas que en ellos se practiquen, responderán á las exigencias de la Administración. Cuando se haga uso de obturadores estancos para esas aberturas, deberán instalarse antes de hacerse el buque á la mar y permanecer cerrados durante la navegación.

(2) Las cubiertas estancas y las envueltas se someterán á una prueba de estanqueidad de mangueras después de su construcción. La de las cubiertas puede efectuarse cubriéndolas de agua. Los

conductos de ventilación y las envueltas estancas deben elevarse por lo menos hasta el nivel de la línea de surinmersión.

(3) No se introducirá ninguna modificación en la estructura de una cubierta estanca, de una envuelta ó de un conducto de ventilación, posteriormente á la inspección, sin autorización de la Administración.

#### ARTICULO XIX

##### MANIOBRA É INSPECCIONES PERIÓDICAS DE LAS PUERTAS ESTANCAS, ETC.

En todo buque definido en el artículo 2.º del Convenio se procederá periódicamente, durante la navegación, á ejercicios de maniobra de los órganos de cierre estanco de las puertas, portillas, imbornales, válvulas, vertederos de escarbillas y de residuos. Antes de hacerse á la mar se llevará á cabo un zafarrancho de ejercicio completo, otro en la mar lo más pronto posible y otros después durante la navegación, á razón de uno al menos por semana. Sin embargo, las puertas cuya maniobra implique el empleo de una energía mecánica y las puertas de visagra de los mamparos transversales principales, deberán maniobrarse cotidianamente, cuando se utilicen en la mar.

Las puertas estancas, incluyendo los mecanismos y los indicadores que con ellos se relaciona, así como las válvulas cuyo cierre es necesario para asegurar la estanqueidad de un compartimiento, se inspeccionarán periódicamente durante la navegación, á razón de una vez por semana cuando menos.

#### ARTICULO XX

##### MENCIONES EN EL DIARIO DE NAVEGACIÓN Ó CUADERNO DE BITÁCORA

En todo barco definido según el artículo 2.º del Convenio, las puertas de visagra, mamparos desmontables, portillas, portalones, portas de carga, de carbón y otras aberturas que deban permanecer cerradas durante la navegación, se cerrarán antes de hacerse el buque á la mar aplicando las reglas precedentes.—En el cuaderno de bitácora se hará mención de las horas en que se hayan cerrado todos esos órganos y de las horas en que se hayan abierto aquéllos cuya apertura permite este Reglamento. En el mismo cuaderno se hará mención de todos los ejercicios y de todas las inspecciones que prescribe el precedente artículo 19, haciendo constar explícitamente cualquier defecto que se note.

#### ARTICULO XXI

##### DOBLES FONDOS

1) Los barcos cuya eslora sea por lo menos igual á 61 metros (equivalentes á 200 pies ingleses) é inferior á 76 metros (equivalentes á 249 pies ingleses), irán provistos de un doble fondo que vaya por lo menos desde la proa de la zona de propulsión hasta el mamparo del rasel de proa, ó tan cerca de éste como se pueda prácticamente.

2) Los buques cuya eslora sea de 76 metros cuando menos (equivalentes á 249 pies ingleses) é inferior á 91,50 metros (equivalentes á 300 pies ingleses), tendrán que ir provistos de dobles fondos, cuando menos por fuera de la zona de propulsión. Estos dobles fondos deben

extenderse hacia proa y hacia popa hasta los mamparos de los raseles ó hasta lo más cerca posible de éstos prácticamente.

3) Los buques cuya eslora sea igual ó superior á 91,50 metros (equivalentes á 300 pies ingleses) irán provistos en su mitad de un doble fondo que se extienda entre los mamparos de los raseles, ó se aproxime á éstos tanto como sea posible prácticamente.

4) El doble fondo de los buques cuya eslora sea superior á 91,50 metros (equivalentes á 300 pies ingleses) debe prolongarse lateralmente hacia el costado para proteger los pantoques.

5) El doble fondo de los buques cuya eslora sea superior á 213 metros (equivalentes á 699 pies ingleses) debe elevarse en el costado por encima de la sobreguilla á una altura igual por lo menos á la décima parte de la manga en la muestra. Esta disposición se extenderá al menos por la mitad de la eslora del buque en el medio y hacia proa, hasta el mamparo del rasel.

6) Los pozos instalados en el doble fondo para la aspiración de las bombas no tendrán una altura superior á la altura del doble fondo en el sitio de que se trate dividida por dos. Los pozos que se extiendan hasta el casco pueden admitirse en la extremidad de popa de los túneles en los barcos de hélice.

#### ARTICULO XXII

##### MARCHA ATRÁS

La potencia para la marcha atrás será suficiente para asegurar al buque aptitudes de maniobra convenientes en todas las circunstancias.

#### ARTICULO XXIII

##### APARATO AUXILIAR DE GOBIERNO

Los buques irán provistos de un aparato auxiliar de gobierno que podrá tener una potencia inferior á la del aparato principal. No se exige que ese aparato auxiliar esté accionado por el vapor ó por cualquier otra energía mecánica.

#### ARTICULO XXIV

##### INSPECCIONES INICIALES Y SUBSIGUIENTES DE LOS BUQUES

Para todo buque definido en el artículo 2.º del Convenio, se procederá por lo menos á las siguientes operaciones de comprobación determinadas en el artículo XXV, que se incluye á continuación:

A) Una inspección preliminar á la puesta en servicio.

B) Inspecciones periódicas á razón de una en el transcurso de cada año.

C) Inspecciones suplementarias ocasionales.

#### ARTICULO XXV

Las inspecciones indicadas en el artículo precedente se efectuarán en las siguientes condiciones:

A) La inspección preliminar á la puesta en servicio implica un examen completo del casco, de los aparatos mecánicos y aparejos, especialmente una visita en seco de la obra viva, así como una visita exterior é interior de las calderas.

Esta inspección debe permitir darse cuenta de que el barco responde completamente, desde el punto de vista de las

disposiciones generales, del material y accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, de los artificios de salvamento y de otros aparejos, á las prescripciones del presente Convenio y á las exigencias de los Reglamentos de detalle, redactados por el Gobierno del Estado contratante del cual depende, para los barcos afectos al servicio á que esté destinado el buque de que se trata. La inspección debe permitir igualmente darse cuenta de que el barco y sus aparejos son de una construcción satisfactoria en todos conceptos;

B) Una inspección periódica representa un examen del conjunto del casco, de las calderas, de la maquinaria y aparejo, especialmente una visita en seco de la obra viva. Esta inspección debe permitir darse cuenta de que el barco, desde el punto de vista del casco, de las calderas y accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, así como de los artificios de salvamento y otros aparejos, se encuentra en un estado satisfactorio y apropiado al servicio á que se destina, respondiendo, por otra parte, á las prescripciones del presente Convenio y á las exigencias de los Reglamentos de detalle dictados en consecuencia por el Gobierno del Estado á que corresponde el barco;

C) Una inspección general ó parcial, según el caso, deberá hacerse cada vez que se produzca un accidente ó que se revele un defecto que afecte á la seguridad del buque, ó á la integridad ó eficacia de los artificios de salvamento ó de los otros aparejos. Lo propio ocurrirá cada vez que el buque sufra una reparación ó se renueven partes importantes del mismo. La inspección debe permitir hacerse cargo de que las reparaciones necesarias ó las renovaciones se han efectuado en buenas condiciones, que el material utilizado y los procedimientos de ejecución empleados dan satisfacción completa, y que el buque responde bajo todos conceptos á las prescripciones del presente Convenio y á las exigencias de los Reglamentos de detalle dictados en consecuencia por el Gobierno del Estado á que el buque corresponde.

#### ARTICULO XXVI

Los Reglamentos de detalle, mencionados en el precedente artículo 25, fijan especialmente la presión de prueba de los ensayos hidrostáticos, así como los intervalos admisibles entre dos ensayos consecutivos, aplicables á las calderas principales y auxiliares, sus accesorios, tuberías de vapor, depósitos de alta presión y depósitos de combustible líquido para motores de combustión interna.

Las calderas principales y auxiliares, sus accesorios, los diversos depósitos y las tuberías de vapor de más de 102 milímetros (cuatro pulgadas inglesas) de diámetro, deberán sufrir con éxito una prueba hidrostática antes de su puesta en servicio, y además pruebas periódicas.

En lo que á las calderas respecta, la prueba inicial y las pruebas subsiguientes se verificarán en las siguientes condiciones:

La presión efectiva de prueba será cuando menos igual á vez y media de la presión efectiva de régimen. Sin embargo, no se exige que el acceso de presión supere cinco kilogramos por centímetro cuadrado. Si la presión de la prueba inicial no excede en más de cinco kilogramos por centímetro cuadrado á la presión de régimen, el intervalo de tiempo má-



ximo admisible entre dos ensayos consecutivos es de dos años. Este intervalo puede ser más largo cuando la presión

de la prueba inicial exceda del límite precedente, pero en ningún caso pasará el intervalo de seis años, y este plazo ex-

tremo solamente se aplicará cuando la presión del ensayo inicial llegue á un valor doble de la presión del régimen.

**Artificios de salvamento y medidas contra incendios.**

**ARTÍCULO XXVII**

TIPOS REGLAMENTARIOS DE EMBARCACIONES

Los tipos reglamentarios de embarcaciones se clasifican como sigue:

CATEGORÍA	SECCIÓN	TIPO
1 Tablazón enteramente rígida.....	A.	Abierta. Flotadores interiores exclusivamente.
	B.	Abierta. Flotadores interiores y exteriores.
	C.	Pontón. Cubierta levantada en los costados. Falcas fijas estancas.
2 Tablazón parcialmente plegable.....	A.	Abierta. Parte superior del tablazón plegable.
	B.	Pontón. Cubierta levantada en el costado. Falcas plegables estancas.
	C.	Pontón. Cubierta continua. Falcas plegables estancas.

Pueden admitirse las embarcaciones de motor si satisfacen á las condiciones referidas para la primera categoría, pero solamente hasta un número limitado que se determinará por cada Gobierno en sus Reglamentos particulares.

No se podrá probar una embarcación si el tipo presentado no tiene la flotabilidad asegurada, sin ningún ajuste previo de una de las partes principales del casco y una capacidad cúbica igual por lo menos á 3,5 metros cúbicos (equivalente á 125 pies cúbicos ingleses).

**ARTICULO XXVIII**

EMBARCACIONES DE LA PRIMERA CATEGORÍA

Las condiciones que deben satisfacer los tipos reglamentarios de embarcaciones de la primera categoría, son las siguientes:

1. A) Embarcaciones abiertas con flotadores interiores exclusivamente:

La flotabilidad de una embarcación de madera de este tipo debe asegurarse por cajas de aire estancas que tengan un volumen total al menos igual á la décima parte de la capacidad cúbica de la embarcación.

La flotabilidad de una embarcación metálica de este tipo no debe ser inferior á la exigida preferentemente para la embarcación de madera de la misma capacidad cúbica y se fijará, en consecuencia, el volumen de las cajas estancas de aire.

1. B) Embarcaciones abiertas con flotadores exteriores é interiores:

La flotabilidad interior de una embarcación de madera de este tipo deberá asegurarse por cajas estancas de aire que tengan un volumen total igual al menos á siete y medio por 100 de la capacidad cúbica de la embarcación.

Los flotadores exteriores pueden hacerse de corcho ó de cualquier otra materia equivalente por lo menos. No se admiten los flotadores cuyo relleno está constituido por caña, corcho en pedazos ó en grano ó por cualquier otra substancia en estado de desperdicio y sin cohesión propia, ni tampoco los flotadores que necesitan insuflación de aire.

Cuando los flotadores sean de corcho su volumen no será inferior á 33 milésimas de la capacidad cúbica de la embarcación, si ésta es de madera. Si son de otra substancia distinta del corcho, su volumen y su instalación serán tales que la flotabilidad y la estabilidad de la em-

barcación no sean inferiores á las de una embarcación similar provista de flotadores de corcho.

La flotabilidad de una embarcación metálica no podrá ser inferior á la precedentemente exigida para una embarcación de madera de la misma capacidad cúbica, y se fijarán, en consecuencia, los volúmenes de las cajas y de los flotadores exteriores.

1. C) Embarcaciones pontones con cubierta levantada en los costados, así como falcas fijas estancas, en las cuales las personas no se alojan bajo cubierta:

La parte no levantada de la cubierta de una embarcación de este género deberá presentar una superficie no inferior al 30 por 100 de la superficie total de la cubierta. Esta parte no levantada encima de la flotación en carga, será de una altura igual por lo menos, en todos los puntos, al medio por 100 de la eslora de la embarcación. Este límite se lleva á uno y medio por 100 en lo que concierne á las extremidades.

El franco-bordo ó altura de máxima carga de una embarcación de este tipo debe ser tal que le asegure una reserva de flotabilidad igual por lo menos á 35 por 100.

**ARTICULO XXIX**

EMBARCACIONES DE LA SEGUNDA CATEGORÍA

Las condiciones á que deben satisfacer

los tipos reglamentarios de embarcaciones de la segunda categoría son las siguientes:

2) A) Embarcaciones abiertas con la parte superior de la tablazón plegable:

Una embarcación de este tipo llevará á la vez cajas estancas de aire y flotadores exteriores. Su volumen, por cada una de las personas que la embarcación puede recibir á bordo debe ser por lo menos igual á los valores siguientes:

	Decímetros cúbicos.	Pies cúbicos ingleses.
Cajas estancas.....	43	1,5
Flotadores exteriores (si son de corcho).....	6	0,2

El franco-bordo mínimo de las embarcaciones de este tipo se determina según su eslora y se mide en el punto medio de la eslora y verticalmente sobre los costados desde el extremo superior de éstos hasta la flotación en carga.

El franco-bordo en agua dulce no será inferior á las cifras indicadas á continuación:

ESLORA DEL BUQUE		FRANCO-BORDO MÍNIMO	
METROS	EQUIVALENTE EN PIES INGLESES, A	MILÍMETROS	EQUIVALENTE EN PULGADAS INGLESES, A
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

El franco-bordo de altura de máxima carga de las embarcaciones de esloras intermedias se obtendrá por interpolación;

2) B) Embarcaciones pontones que llevan una cubierta levantada en los costados y falcas plegables:

Todas las condiciones expuestas para las embarcaciones del tipo 1 C) se aplican á las embarcaciones del presente tipo, que no difiere de aquél más que por las falcas:

2) C) Embarcaciones pontones que llevan una cubierta continua y falcas plegables, no alojándose las personas bajo una cubierta:

El franco-bordo mínimo ó altura mínima de máxima carga de las embarcaciones de este tipo es independiente de su eslora y se fija únicamente según su puntal. Las medidas se toman en el punto medio de la eslora de la embarcación y verticalmente desde la parte superior



de la cubierta en el costado hasta la parte baja de los tablonos de aparádura para el puntal y hasta la flotación en carga para el franco-bordo.

La altura de máxima carga en agua

dulce no podrá ser inferior á las cifras indicadas á continuación, que son aplicables sin correcciones á las embarcaciones cuyo arrufo medio sea igual á tres centésimas de su eslora.

PUNTAL DE LA EMBARCACIÓN		FRANCO-BORDO MÍNIMO	
MILÍMETROS	EQUIVALENTES EN PULGADAS INGLESAS, A	MILÍMETROS	EQUIVALENTES EN PULGADAS INGLESAS, A
310	12	70	2 3/4
460	18	95	3 3/4
610	24	130	5 1/8
760	30	165	6 1/2

El franco-bordo de las embarcaciones de puntales intermedios se obtendrá por interpolación.

Si el arrufo es menor que el arrufo normal definido precedentemente, el franco-bordo mínimo se obtendrá agregando á las cifras del cuadro la séptima parte de la diferencia entre el arrufo normal y la media de los arrufes reales en la roda y el codaste. Ni un arrufo superior al normal ni la brusca de la cubierta autorizan á reducir el franco-bordo.

ARTICULO XXX

EMBARCACIONES DE MOTOR

Para las embarcaciones de motor permitidas á bordo de los buques, el volumen de los flotadores interiores ó exteriores, si hay caso, debe establecerse teniendo en cuenta la diferencia entre el peso del motor con sus accesorios y el peso de las personas que la embarcación podría recibir como suplemento, si el volumen ocupado por el motor y sus accesorios estuviera disponible.

ARTICULO XXXI

EMBARCACIONES PONTONES.—EVACUACIÓN DEL AGUA

Todas las embarcaciones pontones irán provistas de artificios eficaces para asegurar la evacuación rápida del agua de la cubierta.

Los orificios practicados á este efecto deben impedir que el agua pueda penetrar en la embarcación por esa vía cuando estén sumergidos por intermitencias. Su número y sus dimensiones serán objeto de una determinación experimental para cada tipo de embarcación.

Para este ensayo, se cargará la embarcación pontón con un peso de hierro igual al de su carga reglamentaria de personas y equipaje.

Si se trata de una embarcación de 8,50 de eslora (equivalente á 28 pies ingleses), deberán evacuarse de la cubierta dos toneladas de agua en un tiempo que no sea superior á sesenta segundos para las embarcaciones de los tipos 1 C y 2 B, y á veinte segundos si se trata del tipo 2 C).

Tratándose de una embarcación de distinta eslora de 8,50 metros, el peso de agua que haya de evacuarse en el mismo tiempo, se fijará para cada tipo proporcionalmente á la eslora.

ARTICULO XXXII

CONSTRUCCIÓN DE LAS EMBARCACIONES

Las embarcaciones de salvamento abiertas de la primera categoría (tipos

1 A) y 1 B), deben tener un arrufo medio igual, cuando menos, á cuatro centésimas de su eslora.

Las cajas de aire de las embarcaciones abiertas de la primera categoría, deben colocarse al costado.

Podrán también instalarse en las extremidades de la embarcación, pero no en el fondo.

Las embarcaciones pontones pueden construirse de madera ó metal. Las de madera tendrán doble tabazón con tejido interpuesto. Las metálicas se dividirán en compartimientos estancos provistos cada uno de un medio de acceso.

Todas las embarcaciones irán dispuestas para llevar á popa una espadilla.

ARTICULO XXXIII

PONTONES BALSAS

No se aprobará ningún tipo de pontón balsa si no satisface á las condiciones siguientes:

1. Poder utilizarse por las dos caras ó ir provisto en cada una de ellas de falcas de madera, tela ó cualquier otra materia conveniente. Estas falcas pueden ser plegables.

2. Tener dimensiones, solidez y peso que permitan su manejo sin recurrir á medios mecánicos y que pueda echarse á la mar desde la misma cubierta del buque si necesario fuese.

3. Ir provisto de cajas de aire ó de flotadores equivalentes, á razón de 85 decímetros cúbicos (equivalentes á tres pies cúbicos ingleses), al menos por cada persona que pueda ir en la balsa.

4. Llevar una cubierta cuya superficie no sea inferior á 3.720 centímetros cuadrados (equivalentes á cuatro pies cuadrados ingleses), para cada una de las personas que puedan ir en la balsa. La altura de la plataforma por encima de la flotación en carga no será inferior á 15 centímetros (equivalentes á seis pulgadas inglesas).

5. Tener las cajas de aire ó flotadores equivalentes dispuestos lo más posible hacia el costado.

ARTICULO XXXIV

CAPACIDAD DE LAS EMBARCACIONES Y DE LOS PONTONES BALSAS

1. El número de personas que puede recibir á bordo una embarcación ó un pontón balsa de uno de los tipos reglamentarios es igual al mayor número entero contenido en el cociente de la capacidad en metros ó en pies cúbicos, ó de la superficie en metros ó pies cuadrados de la embarcación ó de la balsa, por la

cifra reglamentaria de capacidad unitaria ó de superficie unitaria, según los casos, definida á continuación para cada tipo.

2. La capacidad cúbica de una embarcación caracterizada por su superficie se reputará igual al producto de 0,283 por el número de personas que reconocidamente pueda transportar.

3. Los valores reglamentarios de las capacidades y superficies unitarias, son los siguientes:

CAPACIDADES UNITARIAS	En metros cúbicos.	Equivalentes en pies cúbicos ingleses, á
Embarcaciones abiertas, tipo 1 A)	0,283	10
Embarcaciones abiertas, tipo 1 B)	0,255	9

SUPERFICIES UNITARIAS	En metros cuadrados.	Equivalentes en pies cuadrados ingleses, á
Embarcaciones abiertas, tipo 2 A)	0,325	3 1/2
Embarcaciones pontones, tipo 2 C)		
Embarcaciones pontones, tipo 1 C)	0,302	3 1/4
Embarcaciones pontones, tipo 2 B)		

4. El Gobierno de cada Alta Parte contratante tiene facultad de aceptar en vez de la cifra 0,302 (3 1/4) una cifra inferior, si un ensayo ha hecho reconocer que el número de asientos en la embarcación pontón de que se trate es más elevado que el que resulta de la aplicación de esa cifra. No obstante, el valor adoptado en sustitución de 0,302 (3 1/4) no podrá ser inferior á 0,273 (3).

El Gobierno que haya usado de esta facultad deberá comunicar á los Gobiernos de las otras Partes contratantes el resumen del ensayo efectuado, acompañado con los planos de la embarcación pontón de que se trate.

ARTICULO XXXV

LÍMITES DE LA CAPACIDAD

Nunca se podrá inscribir en las embarcaciones pontones y pontones balsas un número de personas superior al obtenido por los métodos indicados en el presente Reglamento.

Este número máximo se reducirá:

1. Cuando sea superior al número de asientos convenientes, determinándose este número de tal modo que las personas sentadas no molesten en nada el manejo de los remos.

2. Cuando en el caso de embarcaciones distintas de las de las dos primeras secciones de la primera categoría, el franco-bordo á plena carga sea inferior á las alturas de máxima carga indicadas, respectivamente, para los diversos tipos.

En tal caso, el número de que se trate deberá reducirse en toda la proporción necesaria para que el franco-bordo á plena carga sea igual cuando menos á las indicadas alturas reglamentarias de máxima carga.

En las embarcaciones de los tipos 1 C) y 2 B), la parte levantada de la cubierta en el costado puede considerarse como dispuesta para asientos.

## ARTÍCULO XXXVI

## COLOCACIÓN Y PESO DE LAS PERSONAS

En los experimentos que tengan por objeto evaluar el número de personas que pueda recibir á bordo una embarcación ó un pontón balsa, cada unidad corresponde á una persona adulta, provista de un chaleco salvavidas.

En las pruebas del franco-bordo, las embarcaciones pontones se cargarán con un peso de 75 kilogramos (165 libras) al menos por cada persona adulta que la embarcación pueda recibir reconocidamente.

De una manera general, dos niños de menos de doce años se contarán como una sola persona.

## ARTÍCULO XXXVII

## CAPACIDAD CÚBICA DE LAS EMBARCACIONES ABIERTAS DE LA PRIMERA CATEGORÍA

1. La capacidad cúbica de las embarcaciones abiertas de los tipos 1 A) y 1 B) se determinará por la regla de Stirling (Simpson) ó por cualquier otro método que dé una exactitud del mismo orden. La capacidad de una embarcación de popa cuadrada debe estimarse como si la embarcación tuviera popa de ballenera.

2. A título de indicación, la capacidad en metros cúbicos ó pies ingleses cúbicos de una embarcación, calculada con ayuda de la regla de Stirling, puede considerarse como dada por la fórmula

$$\text{Capacidad} = 1/12 \times (4A + 2B + 4C).$$

*l* designa la eslora de la embarcación medida en metros ó pies ingleses en el interior de la tablazón de madera ó plancha de la roda al codaste. En el caso de una embarcación de popa cuadrada, la eslora se medirá hasta la cara interior del escudo.

A, B y C representan, respectivamente, las áreas de las secciones transversales intermedias de proa, medio y popa, que corresponden á los tres puntos obtenidos, dividiendo *l* en cuatro partes iguales (las áreas correspondientes á las dos extremidades de la embarcación se consideran despreciables).

Las áreas A, B y C se consideran como dadas en metros ó en pies ingleses cuadrados por la aplicación sucesiva á cada una de las tres secciones transversales de la fórmula siguiente:

$$\text{área} = h/12 \times (a + 4b + 2c + 4d + e).$$

*h* designa el puntal medido en metros ó en pies ingleses en el interior de la tablazón de madera ó plancha, desde la quilla al nivel de la tapa de regala, ó en su caso hasta un nivel inferior determinado como se indica á continuación:

a, b, c, d y e representan las mangas horizontales de la embarcación medidas en metros ó en pies ingleses en los dos puntos extremos de puntal, así como en los tres puntos obtenidos dividiendo *h* en cuatro partes iguales (a y e corresponden á los dos puntos extremos y c al medio de *h*).

3. Si el arrufo de la tapa de regala medida en dos puntos situados en la cuarta parte de la eslora á partir de las extremidades rebasa la centésima parte de la eslora de la embarcación, el puntal que se empleará para el cálculo de la sección transversal correspondiente A ó C se tomará, todo lo más, igual al puntal en la maestra, aumentado en la centésima parte de la eslora de la embarcación.

4. Si el puntal de la embarcación en

los medios excede de las 45 centésimas de la manga, el puntal que se utilizará para el cálculo de la sección transversal media B se tomará igual á esta última cifra, y el puntal para cálculo de las secciones transversales A y C, situadas en las cuartas partes de proa y popa, se deducirá de él por un aumento igual á la centésima parte de la eslora de la embarcación, sin que no obstante rebase los puntales reales en esos puntos.

5. Si el puntal de la embarcación es superior á 122 centímetros (equivalentes á cuatro pies ingleses), el número de personas que, según la aplicación de las reglas pueden admitirse, se reducirá en la proporción de este límite al puntal real, hasta que un experimento á flote con el indicado número de personas á bordo, provistas todas de sus chalecos salvavidas, permita determinar definitivamente ese número.

6. Cada Administración fijará por fórmulas convenientes una limitación del número de personas en las embarcaciones con extremidades muy finas y en las que presenten formas muy llenas.

7. Cada Administración conserva el derecho de atribuir á una embarcación una capacidad igual al producto por 0,6 de las tres dimensiones, si consta que ese procedimiento de cálculo no da un resultado aproximado por exceso. Las dimensiones se entienden entonces medidas en las condiciones siguientes:

*Eslora:* De fuera á fuera de forros entre las intersecciones de éste con la roda y el codaste, y en el caso de una embarcación de popa cuadrada hasta la cara exterior del escudo.

*Manga:* De fuera á fuera de forros en la maestra.

*Puntal:* En los medios, en el interior de la tablazón, desde la quilla hasta el nivel de la tapa de regala. Sin embargo, el puntal que interviene en el cálculo de la incapacidad cúbica no puede en caso alguno rebasar las 45 centésimas de la eslora.

El armador tiene derecho á exigir en todo caso que la cubicación de la embarcación se efectúe exactamente.

8. La capacidad cúbica de una embarcación de motor se deduce de la capacidad bruta restando de ésta un volumen igual al ocupado por el motor y sus accesorios.

## ARTÍCULO XXXVIII

## SUPERFICIE DE LAS EMBARCACIONES-PONTONES Y DE LAS EMBARCACIONES ABIERTAS DE LA SEGUNDA CATEGORÍA

1. La superficie de la cubierta de una embarcación pontón de los tipos 1 C, 2 B) ó 2 C) debe determinarse como se indica á continuación ó por cualquier otro método que dé una precisión del mismo orden. La misma regla puede aplicarse á la determinación de la superficie comprendida en el interior de la tablazón rígida de una embarcación del tipo A.

2. A título de indicación, la superficie en metros ó en pies ingleses cuadrados de una embarcación, puede considerarse como dada por la fórmula:

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

1. Designa la eslora medida en metros ó en pies ingleses fuera de forros entre las intersecciones de éstos con la roda y el codaste.

a, b, c, d, e, indican las mangas horizontales medida en metros ó en pies ingleses fuera de forros en los puntos ob-

tenidos, dividiendo uno en cuatro partes iguales y marcando los medios de los cuartos extremos (a y e corresponden á las subdivisiones extremas; c, al medio de la eslora, y b y d á los puntos intermedios).

## ARTÍCULO XXXIX

## INSCRIPCIONES EN LAS EMBARCACIONES Y LOS PONTONES BALSAS

Las dimensiones de las embarcaciones, así como también el número de personas que deben recibir, estarán inscritas sobre ellas en caracteres indelebles y de fácil lectura. Estas inscripciones deberán ser aprobadas por los funcionarios propuestos para el reconocimiento del buque.

Las inscripciones del número de personas sobre los pontones balsas, se harán en las mismas condiciones.

## ARTÍCULO XL

## EQUIPO DE LAS EMBARCACIONES Y DE LOS PONTONES

1. El equipo normal de toda embarcación comprende:

a) Un número suficiente de remos para la boga de punta, más dos remos de recambio, un juego y medio de toletes ó de horquillas y un bichero;

b) Dos taponos para cada espiche (no se exigen taponos para los espiches provistos de válvulas automáticas convenientes), un cogedor y un balde de hierro galvanizado;

c) Un timón provisto de caña ó de cruceta con guardines;

d) Dos hacuelas;

e) Un fanal con todos sus accesorios;

f) Uno ó varios palos con una voía sólida, por lo menos, y el aparejo correspondiente (esta obligación no es aplicable á los botes de salvamento de motor);

g) Una aguja conveniente.

Las embarcaciones menores irán provistas al menos de dos bombas de sentina, pero no llevarán espiches.

Cuando un buque definido en el artículo 2.º del Convenio, transporte pasajeros en el Atlántico Norte, no está obligado á proveer todas sus embarcaciones de agujas, palos y velas, si lleva instalación radiotelegráfica.

2. El equipo normal de todo pontón balsa aprobado, comprende:

a) Cuatro remos;

b) Cinco toletes;

c) Un cebo de boya luminosa automática.

3. El equipo de toda embarcación y de todo pontón balsa, comprende, por otra parte:

a) Un nervio exterior en guirnalda;

b) Un ancla flotante;

c) Una boza;

d) Un recipiente que contenga cinco litros (equivalentes á un galón inglés) de aceite vegetal ó animal, dispuesto de manera que permita esparcir fácilmente el aceite sobre el agua y construído de suerte que pueda amarrarse al ancla flotante;

e) Un recipiente estanco conteniendo víveres á razón de un kilogramo (equivalente á dos libras inglesas) por persona;

f) Un recipiente estanco que contenga agua dulce á razón de un litro por persona;

g) Algunas luces rojas de encendido automático y una caja estanca con cerillas.

ARTICULO XLI

PESCANTES

Cada juego de pescantes deberá ir provisto de una embarcación de la primera categoría. No obstante, se deberá enganchar bajo pescante un número de embarcaciones abiertas de la primera categoría que no podrá ser inferior al mínimo determinado por el cuadro siguiente:

En el caso que no fuera prácticamente posible ó razonable instalar á bordo de un buque el número mínimo reglamentario de juegos de pescantes, el Gobierno correspondiente podrá autorizar la instalación de un número menor, sin que este número, no obstante, pueda ser inferior al mínimo reglamentario de embarcaciones abiertas de la primera categoría.

Si las personas presentes á bordo tuviesen sitio, en su mayor parte, en las embarcaciones de eslora superior á 15 metros (equivalentes á 50 pies ingleses), podrá consentirse una nueva reducción del número de juegos de pescantes, á título excepcional si la Administración correspondiente ha reconocido que las disposiciones tomadas son satisfactorias por todos conceptos.

En los casos en que se apruebe una reducción del número mínimo reglamentario de juegos de pescantes ó otros artificios equivalentes, el armador del buque de que se trate tendrá que probar por un experimento hecho en presencia de un perito nombrado por el Gobierno, que todas las embarcaciones pueden efectiva-

mente echarse al agua en un tiempo mínimo.

Las condiciones de este experimento son las siguientes:

1. El buque debe estar adrizado y en aguas tranquilas.

2. El tiempo es el requerido á partir del instante en que se comienza á quitar las cubiertas, tapas ó cualquier otra operación necesaria para preparar las embarcaciones para ser echadas al agua, hasta el momento en que la última embarcación ó la última balsa estén á flote.

3. El número de hombres empleados para toda la maniobra no debe exceder del número total de marineros embarcados en los botes ó embarcaciones en servicio normal.

4. Cuando una embarcación esté arriada, deberá tener por lo menos dos hombres á bordo y llevar su equipo reglamentario completo.

El tiempo concedido para echar al agua todas las embarcaciones, se fijará por una fórmula cuya determinación se deja á los cuidados del Gobierno de cada Alta Parte contratante, corriendo á su cargo la comunicación de su decisión á los Gobiernos de las otras Partes contratantes.

ARTICULO XLII

EMBARCACIONES Y PONTONES BALSAS COMPLEMENTARIOS

Si las embarcaciones de salvamento enganchadas bajo pescantes no ofrecen bastante sitio para recibir á todas las personas presentes á bordo de un barco, se instalarán á bordo de ese buque embar-

caciones adicionales de uno de los tipos reglamentarios.

Este aumento deberá elevar la capacidad total de las embarcaciones del buque por lo menos al más grande de los valores siguientes:

a) Capacidad mínima exigida por el presente Reglamento;

b) Capacidad suficiente para recibir 75 por 100 de las personas á bordo.

El resto de los sitios necesarios se asegurará en embarcaciones reglamentarias ó en pontones balsas de un tipo aprobado.

ARTICULO XLIII

NÚMERO MÍNIMO DE PESCANTES Y DE EMBARCACIONES ABIERTAS DE LA PRIMERA CATEGORÍA.—CAPACIDAD LÍMITE DE LAS EMBARCACIONES.

El cuadro siguiente indica según la eslora del buque:

a) El número mínimo de juegos de pescante que deben verse y que irán provistos cada uno de una embarcación de la primera categoría conforme al título VI, artificios de salvamento, artículo 47 del Convenio y artículo XLI precedente;

b) El número mínimo total de embarcaciones abiertas de la primera categoría que deben engancharse bajo pescante conforme al mismo artículo XLI precedente;

c) La capacidad mínima exigida para el conjunto de las embarcaciones bajo pescantes y de las embarcaciones complementarias, conforme al artículo XLII precedente.

ESLORA REGISTRADA DEL BUQUE		(A.) NÚMERO mínimo de juegos de pescantes.	(B.) NÚMERO mínimo de embarcaciones abiertas de la primera categoría.	(C.) CAPACIDAD MÍNIMA EXIGIDA Á LAS EMBARCACIONES DE SALVAMENTO	
EN METROS	EQUIVALENTE EN PÍES INGLESES Á			Métros cúbicos.	Equivalente en pies cúbicos ingleses á
31 y menos de	37	2	2	28	980
37	» 43	2	2	35	1.220
43	» 49	2	2	44	1.550
49	» 53	3	3	53	1.880
53	» 58	3	3	68	2.390
58	» 63	4	4	78	2.740
63	» 67	4	4	94	3.330
67	» 70	5	4	110	3.900
70	» 75	5	4	129	4.560
75	» 78	6	5	144	5.100
78	» 82	6	5	160	5.640
82	» 87	7	5	175	6.190
87	» 91	7	5	196	6.930
91	» 96	8	6	214	7.550
96	» 101	8	6	235	8.290
101	» 107	9	7	255	9.000
107	» 113	9	7	273	9.630
113	» 119	10	7	301	10.650
119	» 125	10	7	331	11.700
125	» 133	12	9	370	13.060
133	» 140	12	9	408	14.430
140	» 149	14	10	451	15.920
149	» 159	14	10	490	17.310
159	» 168	16	12	530	18.720
168	» 177	16	12	576	20.350
177	» 186	18	13	620	21.900
186	» 195	18	13	671	23.700
195	» 204	20	14	717	25.350
204	» 213	20	14	766	27.050
213	» 223	22	15	808	28.560
223	» 232	22	15	854	30.180
232	» 241	24	17	908	32.100
241	» 250	24	17	972	34.350
250	» 261	26	18	1.031	36.450
261	» 271	26	18	1.097	38.750
271	» 282	28	19	1.160	41.000
282	» 293	28	19	1.242	43.880
293	» 303	30	20	1.312	46.350
303	» 314	30	20	1.380	48.750

Cuando la eslora de un buque exceda de 314 metros (equivalentes á 1.030 pies ingleses), el Gobierno correspondiente debe determinar el número de juegos de pescantes y de embarcaciones abiertas de la primera categoría que dicho buque deberá recibir, dando copia de la decisión á los Gobiernos de las otras Partes contratantes.

**ARTICULO XLIV**

**MANIOBRA DE LAS EMBARCACIONES Y BALSAS**

Se admiten para echar al agua las embarcaciones desde una ú otra banda. las instalaciones que permitan hacer pasar las embarcaciones ó balsas de una banda á otra, ó bien hileras transversales de embarcaciones no colocadas bajo pescantes ó de balsas, ó bien asimismo cualquier otra instalación reconocida igualmente satisfactoria.

Los pescantes y otros aparatos destinados á arriar las embarcaciones se instalarán á la altura de una ó varias cubiertas, en posiciones tales que la maniobra de las embarcaciones pueda efectuarse en condiciones satisfactorias. Están prohibidos en la extremidad de proa del buque y en las regiones donde la proximidad de los propulsores pudiera constituir un peligro para las embarcaciones cuando se echen al agua.

Únicamente se podrán instalar embarcaciones á la altura de varias cubiertas, cuando se hayan tomado todas las medidas para prevenir las averías que unas embarcaciones pudieran causar á otras colocadas por debajo de ellas.

Cuando varias embarcaciones estén servidas por un mismo juego de pescantes, se tomarán precauciones para que los aparejos queden claros al temprarlos.

**ARTICULO XLV**

**CHALECOS Y BOYAS DE SALVAMENTO**

1. Las condiciones que debe reunir un chaleco salvavidas son las siguientes: Ser de material y construcción aprobados.

Ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas sin irse á pique, un peso de hierro de 6,800 kilogramos (equivalentes á 15 libras inglesas).

Se prohíben los chalecos cuya flotabilidad se asegure por medio de compartimientos de aire.

2. Las condiciones que debe reunir una boya salvavidas son las siguientes:

Ser de corcho macizo ó de otro cualquier material equivalente.

Ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas sin irse á pique, un peso de hierro de 14 kilogramos por lo menos (equivalentes á 31 libras inglesas).

Se prohíben las boyas cuyo relleno esté constituido por junco, corcho en pedazos ó en grano ó por cualquier otra substancia en estado de desperdicio y sin cohesión propia, así como las boyas cuya flotabilidad se asegure por medio de compartimientos de aire que necesiten insuflación previa.

3. El número mínimo de boyas que debe haber á bordo de cada buque se determina por el cuadro siguiente:

Estas reducciones no se concederán más que si se asegura convenientemente la maniobra de echar al agua las embarcaciones;

d) Las disposiciones de los artículos 42 y 49 del Convenio, relativas al arriamiento de las embarcaciones de salvamento no se aplicarán á los buques existentes.

**ARTICULO XLVII**

**MARINEROS PATENTADOS**

Para obtener la patente especial de marinero prevista en el título VI, artificios de salvamento, artículo LIV del Convenio, el aspirante deberá justificar que es práctico en la maniobra completa de echar al agua las embarcaciones salvavidas y en el manejo de los remos; que posee conocimiento y práctica de la maniobra de las mismas embarcaciones, y que por otra parte es capaz de comprender las órdenes relativas al servicio de estos diversos artificios y de responder á esas órdenes.

Habrà para cada embarcación ó balsa un número de marineros igual por menos al previsto por el cuadro siguiente:

SI LA EMBARCACIÓN Ó Balsa LLEVA	El número mínimo de marineros patentados ó titulados será:
Menos de 61 personas...	3
De 61 á 85 personas....	4
De 86 á 110 personas....	5
De 111 á 160 personas...	6
De 161 á 210 personas...	7

Y así sucesivamente á razón de un marinero titulado, suplementario, por cada 50 personas de más.

**ARTICULO XLVIII**

**PERSONAL DE LAS EMBARCACIONES**

Un Oficial conrtramaestre ó marinero estará encargado de cada embarcación ó pontón balsa, tendrá la lista de su armamento y se asegurará de que los hombres que están bajo sus órdenes conocen respectivamente sus puestos y sus funciones.

A toda embarcación de motor debe quedar afecto un hombre que sepa maniobrar el mismo motor.

Uno ó más Oficiales estarán encargados de velar porque las embarcaciones pontones balsas y otros artificios de salvamento estén siempre listos para utilizarse.

**ARTICULO XLIX**

**DESCUBRIMIENTO Y EXTINCIÓN DEL INCENDIO**

1. Se organizará un servicio permanente de ronda, con objeto de descubrir prontamente todo comienzo de incendio.

2. Todo barco dispondrá de bombas de incendio potentes, movidas por vapor ó por cualquier otra energía.

Estas bombas serán: dos para los buques de menos de 4.000 toneladas, y tres para los buques más grandes. Las bombas deberán ser bastante potentes para suministrar cada una agua suficiente por dos chorros energícos simultáneos en un punto cualquiera del buque.

Antes de hacerse á la mar deberán ponerse en estado de funcionar sin dilación.

ESLORA DEL BUQUE		NÚMERO MÍNIMO DE BOYAS
ETROS	EQUIVALENCIA EN PIES INGLESES Á	
Menos de 122 m.....	Menos de 400.....	12
122 m. y más de 183 m.....	400 y menos de 600.....	18
183 m. y más de 244 m.....	600 y menos de 800.....	24
244 m. y más.....	800 y más.....	30

4. Todas las boyas estarán provistas de guirnalda sòlidamente amarradas.

Habrà por lo menos una boya á cada banda, provista de un cabo de salvamento de 27 metros y medio (15 brazas) por lo menos.

El número de boyas luminosas no debe ser inferior á la mitad del número total de boyas salvavidas ni, tampoco inferior á seis. Los cebos correspondientes deben ser automáticos, eficaces, y no deben apagarse en el agua. Deben estar dispuestos en la vecindad de sus boyas con los órganos de fijación necesarios.

5. Todas las boyas y todos los chalecos salvavidas deben instalarse á bordo de manera que permitan su alcance inmediato por todas las personas embarcadas. Su posición estará claramente indicada para que sea conocida por los interesados.

Las boyas de salvamento deben poderse echar al agua inmediatamente, sin llevar ningún artificio de fijación permanente.

**ARTICULO XLVI**

**TOLERANCIAS APLICABLES Á LOS BARCOS EXISTENTES**

Las tolerancias admitidas para los bu-

ques existentes y previstas en el artículo 52 del Convenio son las siguientes:

a) Hasta el 1.º de Enero de 1920, las embarcaciones y balsas admitidas por la Administración de uno de los Estados contratantes á bordo de un buque existente, podrán aceptarse, respectivamente, en vez de las embarcaciones y de los pontones balsas de salvamento definidos por el presente Convenio;

b) Hasta el 1.º de Enero de 1920 no se exigirá que las embarcaciones-pontones admitidas por aplicación del párrafo a) que precede, tengan su casco y su cubierta de doble tablazón con tejido interpuesto ni que presente el franco-bordo mínimo reglamentario;

c) Cuando los buques tengan más de 75 metros (equivalentes á 245 pies ingleses) y menos de 140 metros (equivalentes á 460 pies) de eslora, se podrán admitir para el número mínimo de juegos de pescantes, los valores iguales á las cifras de la columna B del cuadro del artículo XLVIII precedente, reducidos en una unidad.

Cuando los barcos tengan 140 metros de eslora ó más (equivalentes á 460 pies) la reducción podrá ser de una unidad á cada banda.

3. Las tuberías de incendio permitirán dirigir rápidamente dos chorros de agua enérgicos y simultáneos á una región cualquiera de un entrepuente habitado cuyas puertas estancas y las incombustibles estén cerradas.

Las mangueras de incendio y las tuberías serán de amplias proporciones y estarán hechas de materiales convenientes. Los racores de las tuberías se instalarán en cada entrepuente de manera que las mangueras puedan adaptarse fácilmente.

4. En todo espacio ocupado por la carga se deberá poder dirigir á la vez dos chorros de agua enérgicos y llevar vapor en cantidad suficiente. Esto último no se exige en los barcos de menos de 1.000 toneladas.

Se dispondrá de un número conveniente de extintores de incendio portátiles de un tipo de fluido, y cada compartimento de la zona de propulsión tendrá por lo menos dos.

Los Gobiernos de las Altas Partes contratantes podrán aceptar otros tipos de extintores, si se reconoce por un ensayo que las garantías ofrecidas por los mismos son equivalentes á las dadas por el tipo precedente. El Gobierno que acepte el tipo nuevo de extintor enviará á los Gobiernos de las otras Partes contratantes una descripción del aparato y un resumen del ensayo.

6. Acondicionados en dos sitios diferentes, habrá á bordo dos equipos, com-

puesto cada uno de un casco respiratorio y un fanal de seguridad.

7. Todos los artificios destinados á combatir el incendio se someterán por lo menos una vez al año á una visita completa hecha por el perito designado por el Gobierno.

**ARTICULO L**

**MEDIDAS DE SEGURIDAD**

Las medidas de seguridad fijan los deberes de los diversos miembros de la dotación en lo que concierne á:

a) El cierre de las puertas estancas, válvulas, etc.;

b) El equipo de las embarcaciones y balsas en general;

c) La maniobra completa de echar al agua las embarcaciones bajo pescantes;

d) La preparación de las otras embarcaciones y pontones balsas en general.

e) La reunión de los pasajeros;

f) La extinción del incendio.

Las medidas de seguridad fijan también las funciones que los Agentes del servicio general deben cumplir en lo que respecta á los pasajeros en caso de alarma. Estas funciones comprenden particularmente:

a) La alarma que se debe dar á los pasajeros;

b) El cuidado de hacerles vestir y de ponerse el chaleco salvavidas convenientemente;

c) Su agrupación;

d) El servicio de orden en lo que respecta á los pasajeros y á las escalas y de una manera general todo lo que concierne á la circulación de los pasajeros.

Las medidas de seguridad prevén las señales especiales de alarma para la llamada de toda la dotación á los puestos de embarcaciones ó de incendio. Además deberá contener una descripción sumaria de estas señales.

**ARTICULO LI**

**ZAFARRANCHO Y EJERCICIO DE EMBARCACIONES Y DE INCENDIO.**

Por lo menos una vez cada quince días, en el fondeadero ó en la mar, se harán zafarranchos de embarcaciones y de incendios, seguidos de ejercicios correspondientes. Se hará una mención de estos ejercicios en el diario de navegación, y en su caso, de las razones por las cuales no se han podido efectuar.

Los ejercicios de embarcaciones deberán hacerse empleando sucesivamente los diferentes grupos de las mismas. Las inspecciones y ejercicios deberán dirigirse de manera que la dotación posea el conocimiento y la práctica de las funciones que tiene que desempeñar, y que todas las embarcaciones y pontones balsas del buque, así como sus aparejos, estén siempre listos para utilizarse inmediatamente.

**CERTIFICADOS DE SEGURIDAD**

**ARTICULO LII**

**MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD**

(Sello oficial.)

(Indicación de la nacionalidad.)

*Certificado de seguridad extendido en cumplimiento de las disposiciones del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el de Enero de 1914.*

NOMBRE DEL BUQUE	CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES	PUERTO DE MATRÍCULA	Tonelaje bruto.

Lo (s) inscrito (s) . . . . . (nombre) certifica (n).

I. Que el buque precitado ha sido visitado concienzudamente conforme á las disposiciones del Convenio Internacional de que se trata.

II. Que la visita ha permitido comprobar que las obligaciones impuestas por el indicado Convenio estaban cumplidas en lo que concierne á:

1) El casco, el compartimentaje, las calderas y las máquinas principales y auxiliares.

*Convenio, artículo 17 y Reglamento anexo, artículo X.—(Se llenará solamente á petición del armador.)*

ESLORAS COMPARADAS	EN METROS	EQUIVALENTES en pies ingleses á:
1 Del barco portador de certificado. . . . .	»	»
2 Del buque tipo (columna C. del cuadro del artículo VIII del indicado Reglamento), cuya factor de compartimentaje ha sido empleado para el buque portador de certificado. . . . .	»	»

2) Las embarcaciones y artificios de salvamento;  
 . . . . . Embarcaciones que pueden recibir . . . . . personas,  
 . . . . . Balsas que pueden recibir . . . . . personas,  
 . . . . . Boyas salvavidas,  
 . . . . . Chalecos salvavidas.

3) La instalación radiotelegráfica.



	IMPUESTA por los artículos 33 y 34 de mismo Convenio	REALIZADA
Categoría del buque.....	»	»
Número de telegrafistas de primera clase.....	»	»
Idem de segunda idem.....	»	»
Idem de receptores titulados.....	»	»

III. Que desde los demás puntos de vista el buque responde á las exigencias del indicado Convenio, en cuanto le son aplicables.

El presente certificado se expide bajo la responsabilidad del Gobierno ..., con validez hasta ...

Lo(s) infrascrito(s) declara(n) estar debidamente comisionado(s) por el indicado Gobierno á los fines respectivos.

Expedido en ... el ...

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios firman á continuación.

Hecho en Londres el 20 de Enero de 1914.

Rafael Bausá.  
Von Koerner.  
Seeliger.  
Schutt.  
Riess.  
Pagel.  
Schrader.  
Behm.  
G. Franksenstein.  
Schreckenthal.  
Dunay.  
E. A. Pierrard.  
Ch. le Jeune.  
Louis Franck.  
Emil Krogh.  
V. Topsoe-Jensen.  
Joshua W. Alexander.  
Jas. Hamilton Lewis.  
Eugene T. Chamberlain.  
Ellsworth P. Bertholf.  
Washington Lee Capps.  
George F. Cooper.  
Homer L. Ferguson.  
Alfred Gilbert Smith.  
Wm. H. G. Bullard.  
Geo. Uhler.  
Guernier.  
Mersey.  
Ernest G. Moggridge.  
A. Denny.  
Norman Hill.  
J. H. Biles.  
H. Acton Blake.  
Alfred H. F. Young.  
C. Hipwood.  
W. David Archer.  
R. Muirhead Collins.  
Alexander Johnston.  
Thos Mackenzie.  
Carlo Bruno.  
Vittorio Ripa di Meana.  
Gustavo Tosti.  
*Ad referendum:* Harald Pesersen, J. Bruhn, Jens Evang.  
J. V. Wierdsma.  
H. S. J. Maas.  
A. D. Muller.  
Wilmink.  
J. W. G. Coops.  
N. de Etter.  
C. O. Olsen.  
Nils Gustaf Nilsson.

#### PROTOCOLO FINAL

Al proceder á la firma del Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar, finalizado con fecha de hoy, los

Plenipotenciarios infrascritos han convenido lo que sigue:

#### I

Los viajes mencionados en el artículo 2.º del presente Convenio, comprenden los que se efectúen desde un puerto situado en una Colonia, una Posesión ó un Protectorado donde el Convenio esté en vigor hasta un puerto situado fuera de ese país, é inversamente.

#### II

En lo que respecta á la ratificación del presente Convenio, se confiere un plazo especial al Gobierno danés, que tendrá el derecho de ratificarlo hasta el 1.º de Abril de 1915.

#### III

El presente Convenio no se aplicará á los buques registrados ó matriculados en una Colonia, Posesión ó Protectorado donde aquél no este vigente.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han redactado el presente Protocolo final, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuvieran insertas en el texto mismo del Convenio al cual se refiere, y lo han firmado en un ejemplar que quedará archivado en los Archivos del Gobierno británico, remitiéndose una copia á cada Parte.

Hecho en Londres el 20 de Enero de 1914.

Rafael Bausá.  
Van Koerner.  
Seeliger.  
Schutt.  
Riess.  
Pagel.  
Schrader.  
Behm.  
G. Franksenstein.  
Schreckenthal.  
Dunay.  
E. A. Pierrard.  
Ch. Le Jeune.  
Louis Franck.  
Emil Krogh.  
V. Topsoe-Jensen.  
Joshua W. Alexander.  
Jas. Hamilton Lewis.  
Eugene T. Chamberlain.  
Ellsworth P. Bertholf.  
Washington Lee Capps.  
George F. Cooper.  
Homer L. Ferguson.  
Alfred Gilbert Smith.  
Wm. H. G. Bullard.  
Geo. Uhler.  
Guernier.  
Mersey.  
Ernest G. Moggridge.  
A. Denny.  
Norman Hill.  
J. H. Biles.  
H. Acton Blake.  
Alfred H. F. Young.  
C. Hipwood.

W. David Archer.  
R. Muirhead Collins.  
Alexander Johnston.  
Thos Mackenzie.  
Carlo Bruno.  
Vittorio Ripa Di Meana.  
Gustavo Tosti.  
*Ad referendum:* Harald Pesersen, J. Bruhn, Jens Evang.  
J. V. Wierdsma.  
H. S. J. Maas.  
A. D. Muller.  
Wilmink.  
J. W. G. Coops.  
N. De Etter.  
C. O. Olsen.  
Nils Gustaf Nilsson.

La Conferencia expone el deseo de que:

*En lo que concierne á la seguridad de la navegación.*

#### 1.

Se recomienda al Gobierno de los Estados Unidos y á los Directores de la Compañía del Canal de Suez que publiquen en Colón, en Panamá y en Suez, por medio de avisos dados de cuatro en cuatro horas, la presión barométrica, con las correcciones necesarias de temperatura y altura sobre el nivel del mar.

#### 2.

Se fije la atención de los Gobiernos que hayan adoptado las reglas establecidas para prevenir las colisiones en la mar, en la necesidad de revisarlas, y en particular en lo que respecta á:

- 1) Las luces en los barcos de vela;
- 2) Las señales destinadas á indicar la dirección de un buque con niebla;
- 3) Las reglas relativas á los buques de guerra que naveguen sin luces de situación;
- 4) La navegación en las proximidades de los buques de guerra;
- 5) Las reglas relativas á los submarinos;
- 6) La adaptación de las luces de situación y las señales fónicas á las dimensiones y á la velocidad de los buques modernos.

#### 3.

Las Administraciones interesadas continuarán interesándose en que la intensidad de las luces de situación y de las señales fónicas empleadas á bordo de los buques respondan enteramente á las exigencias del Reglamento internacional, que tiene por objeto prevenir el abordaje en la mar.

#### 4.

Que por razón de la diversidad de prácticas y opiniones corrientes en los distintos países sobre la adopción de un sistema uniforme de mandar al timón, se estudie esta cuestión al mismo tiempo que la reforma de las reglas establecidas para prevenir las colisiones en el mar.



5.

Que en los parajes donde la bruma es frecuente, todos los barcos-faros fondeados en puntos importantes estén provistos de campana submarina.

6.

Que todo buque comprendido en el artículo 2.º del presente Convenio, cuando sea de mayores dimensiones, vaya provisto de proyectores para salvamento y otras necesidades urgentes.

7.

Que no estén provistos de gemelos los serviolas.

8.

Que se generalicen para los Oficiales y serviolas las pruebas en uso para asegurarse de su buena inspección y de la facultad de distinguir los colores.

9.

Que se tome en consideración por los distintos Gobiernos la cuestión de la uniformidad de las señales de puertos y de marcas.

10.

Los Gobiernos de las Altas Partes contratantes estudiarán la cuestión de intervenir cerca de las Compañías de navegación y de los armadores para obtener que los buques que efectúen la travesía del Atlántico Norte no atraviesen los Bancos de Terranova durante el período activo de la pesca.

11.

Los servicios internacionales á que han referencia los artículos 6.º y 7.º de la Convención sean, si es posible, establecidos con tiempo útil para estar en vigor en las estaciones de 1914 y 1915.

12.

La Conferencia internacional, en lo que se refiere al franco-bordo respecto al cual el Gobierno británico se propone convocar una reunión tan pronto estén acabados los estudios preparatorios necesarios, trate igualmente, si es posible, el punto de cargamentos de maderas en cubierta.

*Por lo que respecta á la radiotelegrafía.*

13.

Que los Gobiernos de los Estados contratantes hagan las gestiones necesarias cerca de la Comisión Meteorológica internacional, para que ésta estudie la posibilidad de aumentar el número de estaciones que puedan enviar avisos meteorológicos á los buques en la mar, escogiendo estaciones cuya situación sea la más apropiada.

14.

Que apoyando los deseos de la Conferencia internacional de la hora, celebrado en París el año 1912:

1. Se organice un servicio meteorológico de radiotelegrafía, de acuerdo con las disposiciones del artículo 45 del Reglamento anexo á la Convención radiotelegráfica de Londres.

2. Que los buques de vela y vapor que hagan viajes de altura vayan provistos de una instalación de recepción que les permita recibir las señales horarias y meteorológicas.

15.

Se llama la atención de los Gobiernos sobre el interés que hay en que se esfuercen para reducir los plazos de puesta en servicios previstos por el artículo 38 de la presente Convención para las instalaciones de los aparatos radiotelegráficos y el reclutamiento de telegrafistas para los buques de primera y segunda categoría, así como los plazos previstos por el mismo artículo para la instalación de aparatos, reclutamiento de telegrafistas y el establecimiento de un servicio reflector permanente á bordo de los buques de la segunda y tercera categoría.

*Por lo que respecta á los artificios de salvamento.*

16.

Se llama la atención de cada uno de los Gobiernos de los Estados contratantes acerca del interés que habría en asegurar lo más pronto posible la aplicación de las medidas indicadas en el Convenio, relativas á la maniobra y ejercicio de embarcaciones y ejercicios de incendio, así como las medidas propias para prevenir, descubrir y apagar los incendios.

En fo de lo cual los Plenipotenciarios han decidido que los deseos aquí expre-

sados sean anexos al Protocolo final á fin de que lo antes posible surtan los efectos correspondientes.

Rafael Bausá.  
Von Koerner.  
Seeliger.  
Schutt.  
Riess.  
Pagel.  
Schrader.  
Behm.  
G. Franksenstein.  
Schreckenthal.  
Dunay.

E. A. Pierrard.  
Ch. Le Jeune.  
Louis Franck.  
Emil Krogh.  
V. Topsoe-Jensen.  
Joshua W. Alexander.  
Jas. Hamilton Lewis.  
Eugene T. Chamberlain.  
Ellsworth P. Bertholf.  
Washington Lee Caps.  
George F. Cooper.  
Homér L. Ferguson.  
Alfred Gilbert Smith.  
Wm. H. G. Bullard.  
Geo. Uhler.

Guernier.  
Mersey.  
Ernest G. Moggridge.

A. Denny.  
Norman Hill.  
J. H. Biles.  
H. Acton Blake.  
Alfred H. F. Young.  
C. Hipwood.  
W. David Archer.  
R. Muirhead Collins.  
Alexander Johnston.  
Thos Mackenzie.

Carlo Bruno.  
Vittorio Ripa di Meana.  
Gustavo Tosti.

*Ad referendum:* Harald Pesersen, J. Bruhn, Jens Evang.

J. V. Wierdsma.  
H. S. J. Maas.  
A. D. Muller.  
Wilmink.  
J. W. G. Coops.  
N. de Effer.  
C. O. Olsen.  
Nils Gustaf Nilsson.

Este Convenio ha sido debidamente ratificado, y las ratificaciones canjeadas en Londres el día 31 de Diciembre de 1914.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

### EXPOSICIÓN

La constitución geográfica de las islas Canarias, que forzosamente ocasiona dificultad y lentitud de comunicación entre las mismas, y la urgencia que necesariamente se impone para la resolución de muchos asuntos, principalmente de aquellos que se relacionan con la salud pública, hacen preciso el estudio de un régimen especial que, conservando el respeto á la legislación vigente y la necesaria dependencia de las Autoridades encargadas de su cumplimiento, facilite aquella rapidez de los servicios indispensable á veces para la defensa de los intereses sanitarios.

Las Juntas provinciales de Sanidad son organismos que en determinadas ocasiones han de resolver con rapidez

extraordinaria problemas de salubridad, y de su actividad, tanto como de su pericia, puede depender que no se difunda una epidemia iniciada; que se evite su invasión; que no se altere, en fin, la salud pública en puntos donde como en las islas Canarias es tan fácil por sus numerosas relaciones marítimas y comerciales.

La Junta provincial de Canarias tiene su residencia en Santa Cruz de Tenerife, y es manifiesta la imposibilidad en que se halla de adoptar rápidas resoluciones cuando éstas se refieren á puntos distantes.

En las pequeñas islas, donde el tráfico comercial y la arribada de buques son escasos, no se echa de ver la necesidad de una intervención sanitaria inmediata; pero en puntos como Las Palmas, donde el tráfico tiene cada día mayor importancia, es indispensable la formación de un

organismo que pueda, por sí, adoptar medidas sin esperar á la aprobación de la actual Junta provincial, que por su residencia en punto lejano, no podría resolver con la rapidez necesaria.

En Las Palmas existe una Junta municipal de Sanidad y ésta misma con ampliaciones que ofrecieran mayor garantía de pericia y acierto y siempre bajo la presidencia del Gobernador, y en su defecto, del Delegado del Gobierno, y teniendo el Inspector provincial de Sanidad la representación que le corresponde, podría constituir una Junta insular con independencia y autoridad para resolver aquellos asuntos sanitarios que tuvieran carácter de urgencia ó se refiriesen exclusivamente á la isla.

Esta Junta, como queda dicho, sería presidida por el Gobernador civil ó por el Delegado del Gobierno, siendo Secretario de la misma el Inspector provincial

de Sanidad, y en ausencia y representación de éste, el Subdelegado de Medicina más antiguo, y de ella podrían formar parte, dada la importancia y significación que en las islas tiene el Cabildo, dos individuos de su seno, propuestos por el mismo.

En mérito de lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid, 22 de Enero de 1915.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,  
José Sánchez Guerra.

#### REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y á propuesta del de la Gobernación,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea en Las Palmas (islas Canarias) una Junta insular de Sanidad, que, con independencia de la Junta provincial, podrá entender en los asuntos insulares sanitarios.

Art. 2.º Será Presidente de dicha Junta el Gobernador civil, y en su defecto el Delegado del Gobierno, conservando el carácter de Secretario el Inspector provincial de Sanidad, que será sustituido en caso de ausencia por el Subdelegado de Medicina más antiguo.

Art. 3.º Formarán parte de la Junta dos individuos del Cabildo, propuestos por el mismo.

Art. 4.º En su funcionamiento se adaptará la Junta insular de Las Palmas á la Instrucción general de Sanidad y demás disposiciones vigentes, por su analogía con las Juntas provinciales.

Dado en Palacio á veintidós de Enero de mil novecientos quince.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,  
José Sánchez Guerra.

#### REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Gobernación, y de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. En cumplimiento de lo que previene el número 5.º del artículo 52 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 1.º de Julio de 1911, se autoriza á la Dirección General de Correos y Telégrafos para disponer la celebración de un concurso de propietarios para el arrendamiento de un local en Madrid con destino á la Escuela Oficial de Telegrafía.

Dado en Trasmulas á treinta y uno de Enero de mil novecientos quince.

ALFONSO.

El Ministro de la Gobernación,  
José Sánchez Guerra.

## MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

### REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.º del artículo 297 de la ley Hipotecaria, ha tenido á bien jubilar al Registrador de la propiedad de Mataró, con categoría personal de primera clase, don José Manuel Triana y Mederos, con derecho al haber que por clasificación le corresponde, por tener cumplida la edad de setenta años, que la citada disposición establece para la jubilación forzosa de los Registradores de la propiedad.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 2 de Febrero de 1915.

BURGOS Y MAZO.

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

## MINISTERIO DE LA GUERRA

### REALES ORDENES

Excmo. Sr.: Vista la instancia que cursó V. E. á este Ministerio en 22 de Diciembre último, promovida por el soldado de la tercera Comandancia de Tropas de Intendencia, Jacinto Osca Sanz, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que ingresó como segundo plazo para la reducción del tiempo de servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento,

El REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se devuelvan las 500 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Valencia, correspondientes á la carta de pago número 134, expedida en 25 de Agosto de 1913, debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 1.º de Febrero de 1915.

ECHAGÜE.

Señor Capitán general de la tercera Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que cursó V. E. á este Ministerio en 28 de Noviembre último, promovida por el artillero de la Comandancia de San Sebastián, José Andrés Arrillaga Iraguirre, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Guipúzcoa, según carta de pago número 201, expedida en 10 de Febrero de 1913, para reducir el tiempo de servicio en filas,

El REY (q. D. g.), teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 445 del Regla-

mento dictado para la ejecución de la vigente ley de Reclutamiento, se ha servido resolver que se devuelvan las 500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del citado Reglamento.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 1.º de Febrero de 1915.

ECHAGÜE.

Señor Capitán general de la sexta Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que cursó V. E. á este Ministerio en 12 del mes próximo pasado, promovida por el soldado del Regimiento Infantería de Toledo, número 35, Román Cid Esteve, en solicitud de que le sean devueltas 250 pesetas de las 750 que ingresó como primero y segundo plazos para la reducción del tiempo de servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento,

El REY (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 750 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Salamanca se devuelvan 250, correspondientes á la carta de pago número 143, expedida en 27 de Diciembre de 1913, quedando satisfecho con las 500 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 267 de la referida ley, debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 1.º de Febrero de 1915.

ECHAGÜE.

Señor Capitán general de la séptima Región.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

### REALES ORDENES

Ilmo. Sr.: Para dar mayores facilidades al público y para equiparar en lo posible el servicio de giros postales y telegráficos interior al internacional próximo á inaugurarse en nuestras oficinas de Correos,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien elevar á 1.000 pesetas, á partir del 16 del mes actual, el límite máximo de los giros que se cambien entre las Administraciones españolas del Reino y de Marruecos.

De Real orden lo digo á V. I. á los efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 1.º de Febrero de 1915.

SANCHEZ GUERRA.

Señor Director general de Correos y Telégrafos.

Visto lo manifestado por la Junta de Inspección, Vigilancia y Recepción de las obras del edificio para Correos y Telégrafos en esta Corte, en su oficio de 30 de Enero próximo pasado, respecto á la necesidad de proceder al estudio del mobiliario é instalación de los servicios en el citado edificio, por hallarse ya muy adelantadas las expresadas obras, y agregando que en la última sesión celebrada por la Junta se presentó á su deliberación un proyecto sobre el cual se declaró incompetente por no creerse facultada para examinarlo, según el Real decreto de su constitución:

Considerando que la oportuna indicación de la Junta es muy-atendible, así en lo que se refiere á la conveniencia de proceder al estudio de los muebles para la nueva casa de Correos y Telégrafos, próxima á terminar, como en cuanto á su actuación en lo que con el mobiliario se relaciona, y que según el número 6.º, artículo 4.º del Real decreto de 25 de Julio de 1907, está aquélla llamada á desempeñar cualquiera otra misión relacionada con las obras de dicho edificio que le encomiende este Ministerio:

Considerando que la Junta de que se trata tiene el doble carácter de inspectora y consultiva para fiscalizar la acción administrativa y secundarla con sus informes, y que no hay ningún inconveniente, y sí notables ventajas y garantías para el acierto en extender su misión en lo que concierne al mobiliario de la nueva casa, sin coartar por esto en lo más mínimo las iniciativas ni disminuir las responsabilidades de la Administración,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien disponer, por acuerdo de esta fecha, que por la Junta de Inspección, Vigilancia y Recepción de las obras del edificio para Dirección General y Administraciones Centrales de Correos y Telégrafos, se inspeccionen las resoluciones administrativas y su ejecución en cuanto hace relación con las instalaciones de mobiliario en el edificio aludido, y se emitan los informes que se le pidan por ese Centro, al que corresponde proponer cuanto sea conducente á la adquisición del material de que se trata.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y á los fines indicados. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 3 de Febrero de 1915.

SANCHEZ GUERRA.

## MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

### REALES ORDENES

Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por el hecho de prolongar indebidamente su ausencia de España el Profesor auxiliar de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona, D. José

Pijoán Soterías, con abandono de su Cátedra; y

Resultando que dirigido á dicho señor un ultimatum para que se reintegrara á ella, no lo ha verificado ni dado sobre el particular contestación ninguna á pesar de haber transcurrido un plazo más que suficiente para hacerlo,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien resolver que sea declarado dicho Profesor auxiliar incurso en el artículo 171 de la ley de 29 de Septiembre de 1857.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 20 de Enero de 1915.

ESTEBAN COLLANTES.

Señor Director general de Bellas Artes.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien aprobar el expediente de las oposiciones á las plazas de Profesores de término de Mecanismos, Máquinas-herramientas y Motores, vacantes en las Escuelas Industriales de Cartagena y Linares, y la Industrial y de Artes y Oficios de Zaragoza, disponiendo al propio tiempo que se extienda el oportuno nombramiento á favor de D. Manuel Tous Bertrán, propuesto por el Tribunal para ocupar la primera, declarándose desiertas las dos últimas.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 27 de Enero de 1915.

ESTEBAN COLLANTES.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por el Consejo de Instrucción Pública,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien nombrar el siguiente Tribunal para juzgar las oposiciones á la Cátedra de Lengua alemana, vacante en la Escuela Superior de Comercio de Alicante:

#### Presidente.

D. Eduardo de Hinojosa, Consejero de Instrucción Pública.

#### Vocales.

D. Emilio Cotarelo, Académico.

D. Manuel Alemany, Catedrático de la Escuela Central de Comercio.

D. Heraclio Carús, Catedrático de la Escuela Superior de Comercio de Santander, y

D. Alejandro González Olivares, competente.

#### Suplentes.

D. Francisco Fernández y González, Académico.

D. Antonio Álvarez Aranda, Catedrático de la Escuela Superior de Comercio de Santander.

D. Alberto Álvarez de Cienfuegos, Catedrático del Instituto de Granada, y

D. José Rodríguez Ponga, competente.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 2 de Febrero de 1915.

ESTEBAN COLLANTES.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien nombrar á D. Benito Pérez Armas, Delegado Regio de enseñanza de las islas Canarias, asignándole para este servicio la remuneración de 7.000 pesetas, con cargo al crédito consignado en el capítulo 3.º artículo 6.º del vigente presupuesto de gastos de este Ministerio.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 2 de Febrero de 1915.

ESTEBAN COLLANTES.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Adjudicadas por Real orden de 15 de Enero último las obras de mejora y reforma de los pavimentos de Madrid, por la autorización que al Gobierno concede en su artículo 1.º la ley de 19 de Julio del año último para dicha adjudicación, como consecuencia del concurso anunciado por el Ayuntamiento de esta Corte en la GACETA de 3 de Marzo del año próximo pasado, y cumplimentado el artículo 2.º de la referida ley, que autoriza al Gobierno para fijar las condiciones definitivas, técnicas y económicas que hayan de servir de base á la adjudicación de las citadas obras, resta cumplimentar el artículo 3.º de la referida ley, que preceptúa la intervención directa del Estado en las obras que se ejecuten, en la medida necesaria para formalizar y garantizar la inversión de los créditos, creando á dicho fin y para dar unidad á la acción del Estado y el Ayuntamiento, simplificando la resolución de toda incidencia, una Junta técnica con todas las atribuciones que dicho artículo 3.º de la ley señala, dejando al Ministerio de Fomento la facultad de dictar las disposiciones necesarias para organizar la inspección y funcionamiento de dicha Junta técnica.

A reserva, por tanto, de dictar después el Reglamento á que deben sujetarse las funciones de aquélla, es de urgente necesidad su formación para que desde luego y como primera misión suya intervenga en todas las incidencias á que de momento puedan presentarse en la adjudicación de estas obras, según previene también la Real orden de 15 del pasado mes de Enero, que las adjudica.

Invitado por el Ministerio de Fomento el Excmo. Ayuntamiento de Madrid para que designara persona técnica que en

aquella Junta pudiera representarle, ha indicado al Ingeniero Jefe del servicio de Vías públicas, D. Pedro Núñez Granés.

La ley no señala el número de representantes técnicos que han de constituir esta Junta; y con esta libertad y tenida en cuenta la misión que la Junta ha de tener á su cargo, se estima conveniente que esté constituida, á más del representante técnico del Ayuntamiento de Madrid, por otros dos funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento.

Y por la alta función que la repetida Junta ha de desempeñar en servicio tan importante por todos conceptos, es precisa la representación del Consejo de Obras Públicas para que, como Jefe de este servicio, lleve á él la autoridad y prestigio de su representación.

En su consecuencia,

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

1.º Se crea la Junta técnica á que se refiere el artículo 3.º de la Ley de 19 de Julio de 1914, en relación con las obras de reforma y mejora del pavimento de Madrid. Dicha Junta estudiará y propondrá la reglamentación del tránsito por las calles reformadas, lo relacionado con las instalaciones urbanas autorizadas por el Estado ó por el Ayuntamiento en cuanto se refiere á la pavimentación de cada calle, así como en todo lo que afecte á la modificación de rasantes, variaciones de obra, recepciones y liquidaciones que se efectúen con motivo de estos trabajos, y en general, todas aquellas medidas que puedan conducir á asegurar la eficacia de las obras que se construyan y el señalamiento de las que haya de hacerse en cada una de las formas establecidas en la adjudicación.

2.º Se acepta la propuesta del Ayuntamiento de Madrid, nombrando Vocal de dicha Junta al Ingeniero Jefe del servicio de Vías públicas D. Pedro Núñez Granés.

3.º Se nombra como Presidente y Vocal técnico de dicha Junta, representantes del Ministerio de Fomento, al Inspector general del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, D. Alfredo Mendizábal y al Ingeniero Jefe del mismo Cuerpo, don Juan Pérez San Millán.

4.º Dicha Junta se constituirá inmediatamente, facilitándose la los antecedentes del expediente total de la pavimentación de Madrid, á fin de que pueda intervenir desde luego con pleno conocimiento de causa en cuantas incidencias puedan presentarse como resultado de la adjudicación de estas obras.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 3 de Febrero de 1915.

UGARTE,

Señor Director general de Obras Públicas.

## ADMINISTRACIÓN GENERAL

### MINISTERIO DE ESTADO

#### Subsecretaría.

##### SECCIÓN DE POLÍTICA

El Embajador de S. M. en Berlín, con fecha de ayer, telegrafía lo que sigue:

«Este Almirantazgo publica hoy el aviso siguiente:

«Inglaterra está á punto embarcar numerosas tropas y cantidad material guerra para Francia. Contra estos transportes se procederá con todos medios guerra disponibles. Se aconseja encañonadamente á navegación pacífica no se acerque Norte y Oeste Francia, á causa grave peligro amenaza barcos de ser confundidos con los que sirven fines guerra.

»Se recomienda comercio mar Norte rumbo alrededor Escocia.»—Polo.»

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 4 de Febrero de 1915.—El Subsecretario, Eugenio Ferraz.

### MINISTERIO DE HACIENDA

#### Subsecretaría.

En cumplimiento de lo dispuesto por Real orden de 2 de Febrero de 1915, se anuncia la convocatoria de concurso para la provisión de una plaza de Arquitecto, con la categoría de Oficial de segunda clase, conforme se previene en el artículo 2.º del Real decreto de creación del Cuerpo de fecha 25 de Junio de 1906, publicado en la GACETA DE MADRID de 27 de los mismos mes y año.

El concurso se sujetará á las siguientes reglas:

1.ª Para tomar parte en el concurso se requiere ser español, no estar inhabilitado para ejercer cargos públicos y poseer el título de Arquitecto.

2.ª Las solicitudes de los concursantes se presentarán en la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda durante el plazo de un mes, á contar desde la fecha de la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

3.ª Los interesados unirán á sus instancias la cédula personal, certificación de nacimiento, título académico de Arquitecto, documento que acredite que están en el pleno goce de sus derechos civiles y los justificantes de los servicios y méritos contraídos en el desempeño de cargos públicos relacionados con su profesión que se aduzcan para tener derecho de preferencia, en la provisión de la vacante concursada, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 3.º del Real decreto que regula el ingreso y ascenso de estos funcionarios.

4.º Podrán también tomar parte en el concurso los Arquitectos que en la actualidad se hallen cesantes de destino de Oficiales de segunda clase de Hacienda pública, así como los nombrados con carácter de interinos para desempeñar plazas de igual categoría y clase de la concursada.

5.ª En el caso de que el Arquitecto nombrado para ocupar la plaza renunciara á ella antes de la toma de posesión ó durante el primer mes de desempeñarla, se cubrirá la vacante con el que figure inmediatamente después en la lista de concursantes formulada, atendiendo á sus méritos y servicios.

Madrid, 4 de Febrero de 1915.—El Subsecretario, M. Ordóñez.

### Administración General de lo Contencioso del Estado.

Visto el expediente incoado por el Presidente del Montepío denominado El Sol, solicitando se le declare exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar debidamente cotejado del Reglamento del Montepío, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinen por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.º Dos certificaciones que respectivamente acreditan el carácter obrero del Montepío la una y la personalidad del solicitante la otra:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención del mencionado impuesto á las cooperativas de socorros mutuos con respecto á sus bienes muebles y al edificio social; y

Considerando que en ese caso de exención se halla comprendido el referido Montepío, y que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuída competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas el Montepío constituido en Barcelona con el nombre de El Sol, en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 21 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente del Montepío denominado Nuestra Señora de la Soledad y la Buena Muerte, de San Martín de Provensals (Barcelona), solicitando se le declare exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia se hallan unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar, debidamente cotejado, del Reglamento del Montepío, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.º Dos certificaciones que, respectivamente, acreditan la personalidad del solicitante la una, y el carácter obrero del Montepío la otra:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención del mencionado impuesto á las cooperativas de socorros mutuos, en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social; y

Considerando que en ese caso de exención está comprendido el referido Montepío, y que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuída competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado resolver que está exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas el Montepío constituido en Barcelona con la denominación de Nuestra Señora de la Soledad y la Buena



Muerte, pero sólo en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 21 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad El Obrero de Aceuchal, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar impreso, debidamente cotejado, del Reglamento de la Sociedad, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.º Una certificación del acta de constitución de la Junta directiva de la Sociedad, en la que consta que fué elegido Presidente de la misma el solicitante:

Considerando que por el número 9.º del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911 se concedía exención del mencionado impuesto á las cooperativas de socorros mutuos, pero requiriendo para ello el que fueran obreras, condición que no reúne la Sociedad en cuestión:

Considerando, por tanto, que durante la vigencia de esa disposición reglamentaria no podía accederse á la petición formulada:

Considerando que al no exigir el expresado requisito á dichas Sociedades la Ley de 24 de Diciembre de 1912 en el apartado G de su artículo 1.º, para que se le conceda la exención con respecto á sus bienes muebles y al edificio social, y al estar comprendida en ese caso de exención la referida Sociedad, procederá se le conceda á partir de la fecha en que esa Ley empezó á regir:

Considerando que por Delegación del Ministerio le está atribuida competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913;

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está sujeta por los años 1911 y 1912 al impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas la Sociedad denominada El Obrero de Aceuchal, establecida en el pueblo de ese nombre, de la provincia de Badajoz, y exenta de dicho impuesto, en cuanto á sus bienes muebles y el edificio social, si fuere de su propiedad, por el año 1913 y los sucesivos, como dedicada al socorro mutuo.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en la provincia de Badajoz.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Asociación de Faquines de Mudanzas, de Barcelona, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar impreso, debidamente cotejado, del Reglamento de la Asociación, en el que aparece es su objeto el socorro mutuo de los asociados por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción, y el mejoramiento de las

condiciones de trabajo, formando también parte de ella una cooperativa para el transporte de muebles, y

2.º Dos certificaciones que, respectivamente, acreditan la personalidad del solicitante una de ellas, y la otra el carácter obrero de la Asociación:

Considerando que por el número 9.º del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911, se concede exención del mencionado impuesto á las cooperativas obreras de socorros mutuos, beneficio que en la actualidad también vienen disfrutando por sus bienes muebles y el edificio social, según el apartado G del artículo 1.º de la ley de 24 de Diciembre de 1912:

Considerando que la referida Asociación se halla comprendida en uno y otro caso de exención, pero no le es aplicable con respecto á los bienes que constituyen el capital de su Cooperativa para el transporte de muebles, por no estar dentro de ninguno de los que como motivos de exención reconocen las disposiciones legales dictadas en la materia, y

Considerando que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuida competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la Asociación de Faquines de Mudanzas, de Barcelona, está sujeta al impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas por los de la Cooperativa que forma parte de ella, y exenta por todos los demás por los años 1911 y 1912, y por los bienes muebles y el edificio social, si fuere de su propiedad, por el año 1913 y los sucesivos.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad denominada Purísima Concepción, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar debidamente cotejado del Reglamento de la Sociedad, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.º Dos certificaciones que respectivamente acreditan, una la personalidad del peticionario, y la otra el carácter obrero de la Sociedad:

Considerando que á las cooperativas de socorros mutuos concede exención del mencionado impuesto con respecto á sus bienes muebles y al edificio social la Ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 2.º; y

Considerando que la referida Sociedad se halla comprendida en ese caso de exención, y que por Delegación del Ministerio le está atribuida competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913;

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la Sociedad establecida en Barcelona con el nombre de Purísima Concepción está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad denominada San Juan Bautista y San Pedro, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar, debidamente cotejado, del Reglamento de la Sociedad, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción, y

2.º Dos certificaciones que, respectivamente, acreditan la personalidad del peticionario una de ellas, y la otra el carácter obrero de la Sociedad:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención del mencionado impuesto con respecto á los bienes muebles y el edificio social á las cooperativas de socorros mutuos, y

Considerando que en ese caso de exención se halla comprendida la mencionada Sociedad, y que por delegación del Ministerio le está atribuida competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas la Sociedad constituida en Papiol, de la provincia de Barcelona, denominada San Juan Bautista y San Pedro, en cuanto á sus bienes muebles y el edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Asociación de señoras denominada Purísimo Corazón de María, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar del Reglamento de la Asociación, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente las asociadas en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción, y

2.º Dos certificaciones que, respectivamente, acredita una de ellas la personalidad del solicitante y la otra el carácter obrero de la Sociedad:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención á las cooperativas de socorros mutuos del mencionado impuesto, en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social; y

Considerando que en ese caso de exención se halla comprendida la referida Sociedad, y que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuida competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la Asociación de señoras establecida en Barcelona

con el nombre de Purísimo Corazón de María, está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas con respecto á los de naturaleza mueble y al edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en la provincia de Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad denominada San Pedro Alejandrino, solicitando se le declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia están unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar del Reglamento de la Sociedad, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción, y

2.º Dos certificaciones que, respectivamente, acreditan, una, la personalidad del peticionario, y la otra, el carácter obrero de la Sociedad:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención del mencionado impuesto en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social, á las cooperativas de socorros mutuos, y

Considerando que en ese caso de exención se halla comprendida la referida Sociedad, y que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuida competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la Sociedad establecida en Barcelona con el nombre de San Pedro Alejandrino, está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas con respecto á los de naturaleza mueble y al edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente del Montepío denominado La Virtud Martinense, solicitando se le declare exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia están unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar del Reglamento del Montepío, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción, y

2.º Dos certificaciones que respectivamente acreditan, una de ellas la personalidad del peticionario y el carácter obrero del Montepío la otra:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención del mencionado impuesto á las cooperativas de socorros mutuos con respecto á sus bienes muebles y al edificio social, y

Considerando que en ese caso de exención se halla comprendido el referido Montepío, y que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuida competencia para resolver en

el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que el Montepío establecido en Barcelona con el nombre de La Virtud Martinense, está exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, en cuanto á los de naturaleza mueble y al edificio social, si fuere de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en la provincia de Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad denominada Hortenense, bajo el patrocinio de San Isidro, solicitando se le declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia van unidos los documentos siguientes:

1.º Un ejemplar debidamente cotejado, del Reglamento de la Sociedad, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.º Dos certificaciones, que respectivamente acreditan, la personalidad del peticionario una de ellas y el carácter obrero de la Sociedad la otra:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.º, concede exención del mencionado impuesto, con respecto á sus bienes muebles y al edificio social, á las cooperativas de socorros mutuos:

Considerando que la referida Sociedad se halla comprendida en ese caso de exención, pero que dicho beneficio no es aplicable á los bienes que con sujeción á lo prevenido en el artículo 94 de su Reglamento destina á la función religiosa que celebra en honor de su Santo Patrono, por no estar dentro de ninguno de los declarados en las disposiciones legales dictadas en la materia; y

Considerando que por delegación del Ministerio le está atribuida competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la Sociedad constituida en San Lorenzo de Hortens, perteneciente á la provincia de Barcelona, con la denominación de Hortenense, bajo el patrocinio de San Isidro, está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas en cuanto á los de naturaleza mueble y al edificio social, si fuere suyo, con excepción de los destinados á la función religiosa que celebra.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 28 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado en nombre de la fundación denominada Escuela de Alvarez Galán, instituida en el pueblo de Racines, de la provincia de Oviedo, por D. Antonio Alvarez Galán, solicitando se le declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas y se le devuelvan las cantidades ingresadas por dicho impuesto:

Resultando que á la instancia están unidos los documentos siguientes:

1.º Un testimonio notarial expedido

por D. Emilio Iglesias, Notario de Avilés, de la escritura otorgada en 5 de Marzo de 1899, ante el que lo fué de la misma localidad D. Simón de Barañano, por don Rosendo Muñiz y Galán, quien en cumplimiento de lo ordenado por D. Antonio Alvarez Galán, que legó determinada suma en su testamento con destino al sostenimiento de una Escuela, y principalmente para dotarla de un buen Profesor, consignó que por escritura otorgada ante el propio Notario el día anterior, fundó esa Escuela estableciendo en la escritura que se testimonie su Reglamento en el que se determina la clase de enseñanza que habrá de darse en ella, que sería gratuita, precisando tener siete años para ser en ella admitidos los niños y las condiciones que el Maestro habrá de reunir y sueldo que tendría, y

2.º El traslado de la Real orden dictada en 22 de Abril de 1905 por el Ministro de la Gobernación, clasificando como de beneficencia particular á la fundación de que se trata:

Considerando que por el número 9.º del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911, conforme con el artículo 4.º de la ley de 29 de Diciembre de 1910, se declaran exentas del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, á las instituciones de beneficencia gratuita previa declaración especial en cada caso y mediante la presentación de los documentos en la misma disposición determinados, que aparecen unidos á este expediente:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado 7.º de su artículo 1.º, otorga también exención del mencionado impuesto para los bienes que de una manera directa é inmediata, sin interposición de personas, se hallen afectos ó adscritos á la realización de un fin benéfico de los enumerados en el artículo 2.º del Real decreto de 14 de Marzo de 1899:

Considerando que la Escuela de Alvarez Galán está comprendida en uno y otro caso de exención, constituyendo una verdadera fundación caracterizada, como todas las de su índole, por la adscripción directa de los bienes al fin que es exclusivamente benéfico y está expresamente determinado en el artículo 2.º del Real decreto de 14 de Marzo de 1899, al mencionarse en él las Escuelas:

Considerando en cuanto á la petición formulada de que se devuelvan las cantidades ingresadas por el impuesto de que se trata, que no está hecha en forma reglamentaria, no procediendo, en su consecuencia, acceder á ella, para conocer de la cual, sólo es competente el Delegado de Hacienda en primera ó única instancia; y

Considerando que á este Centro directivo le está atribuida competencia, por delegación del Ministerio, para resolver en el expediente conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la fundación instituida por D. Antonio Alvarez Galán en el pueblo de Racines, de la provincia de Oviedo, con el nombre de Escuela de Alvarez Galán, está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, y que no procede la devolución de las cantidades ingresadas por dicho impuesto sin perjuicio de la reclamación á que haya lugar ante la Delegación de Hacienda.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 30 de Noviembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Oviedo.



Visto el expediente incoado por los Patronos de la fundación instituída en Cádiz por D. Sebastián Pinto de Rivera y su esposa D.<sup>a</sup> Josefa de Valderrama, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia están unidos los documentos siguientes:

1.<sup>o</sup> Dos certificaciones que acreditan la personalidad de los solicitantes.

2.<sup>o</sup> Otra certificación expedida por el Secretario de la Junta provincial de Beneficencia de Cádiz, que contiene particulares del testamento otorgado ante el Escribano de dicha ciudad, D. Fernando de la Parra, en 29 de Julio de 1875, por D. Sebastián Pinto de Rivera y su esposa D.<sup>a</sup> Josefa de Valderrama, quienes dispusieron que los rendimientos de los bienes que determinaban se dividiesen anualmente en cinco partes iguales, distribuyéndolas en la siguiente forma: una al Convento Hospital de San Juan de Dios, otra al de Mujeres de Nuestra Señora del Carmen, otra al Hospicio de la Santa Caridad de Nuestro Señor Jesucristo, y las dos restantes una á la Casa de Niños Expósitos y la otra á los pobres de la Real Cárcel, para que los inviertan en los objetos de sus institutos y establecimientos.

3.<sup>o</sup> Una relación de los bienes que constituyen el capital de la mencionada fundación, y

4.<sup>o</sup> Una copia simple, debidamente cotejada, de la Real orden dictada por el Ministerio de la Gobernación en 1.<sup>o</sup> de Abril de 1913, por la que se la clasificó como de beneficencia particular:

Considerando que por el número 9.<sup>o</sup> del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911, conforme con el artículo 4.<sup>o</sup> de la ley de 29 de Diciembre, se concede exención del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, previa declaración especial en cada caso, á las instituciones de beneficencia particular, mediante la presentación de los documentos en la misma disposición determinados, que aparecen unidos á este expediente:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado F de su artículo 1.<sup>o</sup>, concede también dicha exención para los bienes que de una manera directa é inmediata, sin interposición de personas, estén afectos ó adscritos directamente á la realización de un objeto benéfico de los mencionados en el artículo 2.<sup>o</sup> del Real decreto de 14 de Marzo de 1899:

Considerando que la fundación instituída en Cádiz por D. Sebastián Pinto de Rivera y su esposa D.<sup>a</sup> Josefa Valderrama, está comprendida en uno y otro caso de exención, constituyendo una verdadera fundación, caracterizada, como todas las de su índole, por la adscripción directa de los bienes á los fines que realiza, que son exclusivamente benéficos y están expresamente mencionados en el artículo 2.<sup>o</sup> del Real decreto de 14 de Marzo de 1899, y

Considerando que por delegación del Ministerio le está atribuída competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas la fundación instituída en Cádiz por D. Sebastián Pinto de Rivera y su esposa D.<sup>a</sup> Josefa Valderrama.

Dios guarde á V. S. muchos años. Ma-

dríd, 22 de Diciembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.  
Señor Delegado de Hacienda en Cádiz.

Visto el expediente incoado por el Presidente del Montepío denominado El Patriarca San José, solicitando se le declare exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que están unidos á la instancia los siguientes documentos:

1.<sup>o</sup> Un ejemplar impreso, debidamente cotejado, del Reglamento del Montepío, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.<sup>o</sup> Dos certificaciones que, respectivamente, acreditan la personalidad del solicitante una de ellas, y el carácter obrero de la Sociedad la otra:

Considerando que por el número 9.<sup>o</sup> del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911 se concede exención del mencionado impuesto á las cooperativas obreras de socorros mutuos, que en la actualidad disfrutan del mismo beneficio en cuanto á sus bienes muebles y el edificio social, según el apartado G del artículo 1.<sup>o</sup> de la ley de 24 de Diciembre de 1912; y

Considerando que en uno y otro caso de exención se halla comprendido el referido Montepío, y que á este Centro directivo, por delegación del Ministerio, le está atribuída competencia para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, por la totalidad de ellos por los años 1911 y 1912 el Montepío El Patriarca San José, establecido en la villa de Sitges, provincia de Barcelona, y por sus bienes muebles y el edificio social, si fuere de su propiedad, por el año 1913 y sucesivos.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 22 de Diciembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Primer electo de la Sociedad denominada La Fraternidad, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que están unidos á la instancia los documentos siguientes:

1.<sup>o</sup> Un ejemplar impreso del Reglamento de la Sociedad, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinen, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.<sup>o</sup> Dos certificaciones que, respectivamente, acreditan, una la personalidad del solicitante, y la otra el carácter obrero de la Sociedad:

Considerando que por el número 9.<sup>o</sup> del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911 se concede exención del mencionado impuesto á las cooperativas obreras de socorros mutuos, que también disfrutan en la actualidad de ese beneficio, en cuanto á sus bienes muebles y el edificio social, según el apartado G del artículo 1.<sup>o</sup> de la ley de 24 de Diciembre de 1912; y

Considerando que en uno y otro caso de exención se halla comprendida la re-

ferida Sociedad, y que por delegación del Ministerio, le está atribuída competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas por la totalidad de ellos por los años 1911 y 1912 la Sociedad establecida en la villa de Sitges, de la provincia de Barcelona, con el nombre de La Fraternidad, y por sus bienes muebles y el edificio social, si fuere de su propiedad, por el año 1913 y los sucesivos.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 22 de Diciembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad constituída en Barcelona en el año actual con la denominación de L'Arch de San Martí, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia se hallan unidos los documentos siguientes:

1.<sup>o</sup> Un ejemplar del Reglamento de la Sociedad, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados, en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción; y

2.<sup>o</sup> Dos certificaciones que respectivamente acreditan la personalidad del solicitante la una, y el carácter obrero de la Sociedad la otra:

Considerando que la Ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado G de su artículo 1.<sup>o</sup>, concede exención del mencionado impuesto, en cuanto á los bienes muebles y al edificio social, á las cooperativas de socorros mutuos; y

Considerando que en ese caso de exención está comprendida la referida Sociedad, y que por Delegación del Ministerio le está atribuída competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913;

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que está exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas la Sociedad establecida en Barcelona con el nombre de L'Arch de San Martí, en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social, si fuera de su propiedad.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 22 de Diciembre de 1914.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Presidente de la Sociedad instituída en el pueblo de Ballesteros de Calatrava con el nombre de La Caridad, solicitando se la declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia está unida una certificación acreditando la personalidad del solicitante y un ejemplar impreso del Reglamento de la Sociedad, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto socorrerse mutuamente los asociados en los casos que se determinan, por medio de subsidios obtenidos mediante cuotas de suscripción:

Considerando que á las cooperativas de socorros mutuos concedía exención del

mencionado impuesto el Reglamento de 20 de Abril de 1911, en el número 9.º de su artículo 193, pero exigiendo para ello el que fueran obreras, requisito que no reúne la Sociedad de que se trata, que si bien es una cooperativa de socorros mutuos, no es obrera:

Considerando que por ello no puede otorgársele la exención solicitada por el tiempo en que esa disposición reglamentaria estuvo en vigor, pero procede concederla á partir de la vigencia de la Ley de 24 de Diciembre de 1912, que no precisa que las Sociedades expresadas sean obreras para que disfruten de dicho beneficio, en cuanto á sus bienes muebles y el edificio social; y

Considerando que por delegación del Ministerio le está atribuída competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913;

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado resolver que la Sociedad establecida en el pueblo de Ballesteros de Calatrava, de la provincia de Ciudad Real, con la denominación de La Caridad, está sujeta al impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas por los años 1911 y 1912, y exenta de dicho impuesto en cuanto á los bienes muebles y el edificio social, si fuere de su propiedad, por el año 1913 y los sucesivos.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 9 de Enero de 1915.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Ciudad Real.

Visto el expediente incoado por la Presidenta de la Asociación denominada Sindicato Barcelonés de la Aguja, solicitando se le declare exenta del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia están unidos los documentos siguientes.

1.º Un ejemplar impreso del Reglamento de la Asociación, debidamente cotejado, en el que aparece es su objeto el mejoramiento de las condiciones sociales y accesorias de las asociadas por medio del estudio, defensa y desarrollo de sus intereses profesionales y económicos, su perfeccionamiento y la creación y desarrollo de cuantas instituciones basadas en la eventualidad y cooperación entre las asociadas sean posibles, y de oficinas de información y colocación para satisfacer las ofertas y demandas de obreras, obteniéndose los medios para el sostenimiento de la Asociación con las cuotas de entrada y mensual que las socias están obligadas á satisfacer, y

2.º Una certificación que acredita la personalidad de la peticionaria que suscribe la instancia:

Considerando que la referida Asociación, en razón á los fines que persigue, no se halla comprendida en ninguno de los casos de exención que reconocen la ley de 29 de Diciembre de 1910, creadora del mencionado impuesto, ni en el Reglamento dictado para su cumplimiento en 20 de Abril de 1911:

Considerando que publicada la ley de 24 de Diciembre de 1912 han variado los términos de la cuestión al conceder exención del impuesto de que se trata en el apartado G de su artículo 1.º, en cuanto á sus bienes muebles y al edificio social, á las Asociaciones obreras que persigan fines instructivos y de mejoramiento de las condiciones de trabajo:

Considerando que en ese caso de exención se halla comprendida la repetida

Asociación, por ser los expresados fines los que constituyen su objetivo, como lo demuestra la relación que de los mismos queda hecha, y por reunir además la condición de obrera que para disfrutar de la exención exige dicho precepto legal, por requerir el número 1.º del artículo 4.º de su Reglamento para ser socia el ser obrera, costurera ó similar, según se expresa en el artículo 1.º, en el cual se establece que se constituye una Asociación entre obreras dedicadas á la confección, costura, bordado y encajes, en cualquiera de sus manifestaciones ó anexos, y

Considerando, por tanto, que la Asociación denominada Sindicato Barcelonés de la Aguja tiene derecho á la exención solicitada á partir de la vigencia de la ley de 24 de Diciembre de 1912; que por delegación del Ministerio le está atribuída competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913, y que la exención no es aplicable á los bienes que la Asociación puede dedicar á la celebración de fiestas religiosas, con sujeción á lo prevenido en el artículo 38 de su Reglamento, por no estar comprendidos en ninguno de los casos de exención que las disposiciones legales dictadas en la materia reconocen,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que la Asociación constituida en Barcelona con el nombre de Sindicato Barcelonés de la Aguja, está sujeta al impuesto sobre los bienes jurídicos por los años 1911 y 1912, y exenta de dicho impuesto por el año 1913 y los sucesivos en cuanto al edificio social, si fuere de su propiedad, y á los bienes muebles, con excepción de los que destinare á fiestas religiosas.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 9 de Enero de 1915.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Barcelona.

Visto el expediente incoado por el Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Montilla, que en nombre de la Junta administradora del Pósito de dicha ciudad, solicita se le declare exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Considerando que la petición formulada por el Delegado Regio de Pósitos de que se hiciera esa declaración con respecto á todos los existentes, y los que en lo sucesivo pudieran crearse, previa la oportuna clasificación de la Delegación Regia, ha sido resuelta por Real orden de 23 de Julio último:

Considerando que por esa disposición, dictada de conformidad con el Consejo de Estado en pleno, y en razón á tratarse actualmente de verdaderos establecimientos oficiales sometido al patronato del Gobierno, por medio de la expresada Delegación, el resolver sobre dicha petición, lo hizo en el sentido de que los Pósitos no necesitan obtener declaración especial de exención del impuesto á que hacía referencia porque la ley expícitamente los declara exentos:

Considerando que según los términos de la citada Real orden de 23 de Julio de 1914, la exención sólo puede alcanzar á los Pósitos que justifiquen su carácter de establecimientos oficiales, mediante la oportuna certificación de la Delegación Regia de Pósitos, que deberá presentarse en cada caso en la oficina liquidadora competente; y

Considerando que por delegación del Ministerio le está atribuída competencia

á este Centro directivo para resolver en esta clase de expedientes, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que el Pósito de la ciudad de Montilla, provincia de Córdoba, está exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, por ministerio de la ley, en tanto en cuanto justifique está sometido al patronato de la Delegación Regia de Pósitos como tal establecimiento oficial.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 9 de Enero de 1915.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Córdoba.

Visto el expediente incoado por don Francisco Gutiérrez, que, como apoderado general del Duque de Medinaceli, Patrono único del Hospital de Santiago, de Zafra, solicita se le declare exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que á la instancia se hallan unidos los documentos siguientes:

1.º Una copia simple, debidamente cotejada, de la escritura de mandato otorgada por el Duque de Medinaceli á favor del solicitante, y que acredita su personalidad.

2.º Un testimonio notarial en el que contiene una certificación que acredita ejerce el Patronato del mencionado Hospital el Duque de Medinaceli.

3.º Otro testimonio notarial en el que se contiene una copia del testamento otorgado el 10 de Septiembre de 1492 ante el Escribano D. Gonzalo Malaber, por D. Gomer Suárez de Figueroa, Conde de Feria, en el cual dispuso que los bienes que determinaba fuesen para el Hospital de la villa de Zafra, para que en él fuesen asistidos y curados los pobres en sus enfermedades, y se dieran de comer á siete ú ocho pobres, hombres y mujeres, y camas limpias, pudiendo permanecer en él hasta tres días; ordenando que en el Hospital hubiere dos cámaras con sus camas apartadas para los religiosos de cualquier Orden que á él vinieren, y que hubiere un Capellán, al que se le entregaría la cantidad que indicaba, con la obligación de decir tres misas cada semana, y que cuando sobrasen rentas del capital del Hospital se aplicasen á cosas necesarias del mismo; y

4.º Una copia simple, debidamente cotejada, del traslado de la Real orden dictada por el Ministerio de la Gobernación en 23 de Octubre de 1914, por la que se clasificó como de beneficencia particular el Hospital de referencia:

Considerando que la ley de 24 de Diciembre de 1912, en el apartado F de su artículo 1.º otorga el expresado beneficio á los bienes que de una manera directa é inmediata, sin interposición de personas, se hallen directamente afectos ó adscritos á la realización de un objeto benéfico de los enumerados en el artículo 2.º del Real decreto de 14 de Marzo de 1899:

Considerando que el Hospital de Santiago, de Zafra, está comprendido en uno y otro caso de exención, constituyendo una verdadera fundación, caracterizada, como todas las de su índole, por la adscripción directa de los bienes al fin, siendo exclusivamente benéfico el que realiza, y estando expresamente consignado en el artículo 2.º del Real decreto de 14 de Marzo de 1899, al mencionarse en él los hospitales:

Considerando que la exención no es aplicable á los bienes cuyos productos,

en cumplimiento de la voluntad del fundador, se destinan á satisfacer su estipendio al Capellán que dispuso tuviera el Hospital para decir tres misas cada semana, la cantidad que consignó se le entregara, por no estar comprendidos en ninguno de los casos de exención que las disposiciones legales dictadas en la materia reconocen; y

Considerando que por delegación del Ministerio le está atribuida competencia á este Centro directivo para resolver en el expediente, conforme á la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección General de lo Contencioso ha acordado declarar que el Hospital de Santiago, instituido en Zafra, provincia de Badajoz, está exento del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas, con excepción de aquellos cuyos productos aplica á satisfacer al Capellán la cantidad que el fundador dispuso.

Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid, 9 de Enero de 1915.—El Director general, Antonio Fidalgo.

Señor Delegado de Hacienda en Badajoz.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

### Dirección General de Correos y Telégrafos.

#### CORREOS

De acuerdo con la Administración italiana, se ha dispuesto que el día 16 del mes corriente comience el cambio de giros internacionales postales y telegráficos entre Italia y España con arreglo á los preceptos del Acuerdo y Reglamento de la Unión Universal de Correos concernientes á este servicio.

Los giros que formalicen nuestras oficinas para Italia ó sus Colonias se expresarán en liras (equivalentes á los francos y pesetas á la par), debiendo abonarse por los imponentes y pagarse á los destinatarios, además del importe en pesetas de la cantidad girada, el cambio del oro con arreglo á la publicación oficial que más de cerca preceda á la expedición ó entrega.

El cambio que regirá durante el mes de Febrero es el de 0,20 por 100.

Madrid, 1.º de Febrero de 1915.—El Director general, E. Ortuño.

## MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

### Subsecretaría.

Se halla vacante en la Escuela Superior de Comercio de Alicante, la Cátedra de Lengua alemana, dotada con el sueldo anual de 3.500 pesetas, la cual ha de proveerse por oposición libre, conforme á lo dispuesto en el artículo 13 del Real decreto de 30 de Diciembre de 1912 y en la Real orden de 21 de Agosto de 1914 (GACETA del 30).

Los ejercicios se verificarán en Madrid en la forma prevenida en el Reglamento de 8 de Abril de 1910.

Para ser admitido á la oposición se requiere ser español, no hallarse el aspirante incapacitado para ejercer cargos públicos, haber cumplido veintidós años de edad y ser Profesor mercantil ó tener aprobados los ejercicios para dicho grado; condiciones que habrán de reunirse antes de terminar el plazo de esta convocatoria.

Los aspirantes presentarán sus solicitudes en este Ministerio en el impror-

rogable término de dos meses, á contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID, acompañadas de los documentos que justifiquen su capacidad legal; pudiendo también acreditar los méritos y servicios á que se refiere el artículo 7.º del mencionado Reglamento.

El día que los opositores deban presentarse al Tribunal para dar comienzo á los ejercicios, entregarán al Presidente un trabajo de investigación ó doctrinal propio y el programa de la asignatura, requisitos sin los cuales no podrán ser admitidos á tomar parte en las oposiciones.

Este anuncio deberá publicarse en los *Boletines Oficiales* de las provincias y en los tablones de edictos de las Escuelas de Comercio; lo cual se advierte para que las Autoridades respectivas dispongan desde luego que así se verifique sin más que este aviso.

Madrid, 2 de Febrero de 1915.—El Subsecretario, J. Silvela.

### Real Academia de Medicina.

Programa de premios para 1915 y 1916.

#### PREMIOS DE LA ACADEMIA

Serán dos, y sobre los siguientes temas:

#### I

Medicamentos coloides.—Exposición y crítica de los diferentes modos de prepararlos y conservarlos. Estudio de sus propiedades, relacionado con la constitución físico-química. Aplicaciones.

#### II

Formas clínicas, patogenia y terapéutica de las nefritis.

Para cada tema se ofrece un premio, un accésit y las menciones honoríficas que la Academia acuerde.

El premio consistirá en 750 pesetas, medalla de oro, diploma especial y título de Académico corresponsal, que se conferirá al autor de la Memoria, si no siéndolo anteriormente reúne las condiciones marcadas en los Estatutos; el accésit en medalla de plata, diploma especial y título de corresponsal, y la mención honorífica en diploma especial.

Las Memorias deberán estar escritas con letra clara y condiciones literarias en español, francés ó latín.

Serán eliminadas las que no puedan leerse fácilmente, así como las que consten de hojas sueltas.

Las que obtengan el premio se publicarán por esta Corporación, si sus dimensiones no fueran excesivas, á juicio de la Academia, entregándose á sus autores 200 ejemplares; y las que merezcan accésit ó mención honorífica se imprimirán si así se resolvieren.

La Corporación se reserva la facultad de publicar ó no las láminas ó grabados que puedan acompañar al texto.

Dichas Memorias se remitirán á la Secretaría de la Corporación, sita en la calle de Arrieta, número 10, hasta las cuatro de la tarde del 30 de Junio de 1916, sin firma ni rúbrica de sus autores, que las señalarán con un lema, igual al del sobre de un pliego cerrado que remitirán adjunto, y el cual contendrá su nombre y residencia.

Sólo se incluirá en cada uno de los pliegos el nombre de un autor; y si al abrirlos se hallaren dos ó más, ó la designación de Corporaciones ó colectividades, solamente se entregará la parte metálica del premio, y no los diplomas y títulos ofrecidos.

Los premios y demás distinciones se

conferirán en la sesión inaugural de 1917, si los trabajos presentados lo merecieren por su mérito absoluto; abriéndose en dicho acto los pliegos cerrados, ó inutilizándose los restantes en la primera sesión de gobierno que después se celebre á no ser que fueren reclamados oportunamente por sus autores.

Las Memorias premiadas serán propiedad de la Academia, y ninguna de las remitidas podrá retirarse del concurso.

#### PREMIO ROEL

Memoria crítica acerca de los legítimos adelantos científicos realizados en los años 1911, 1912 y 1913.

Para este asunto se concederán un premio y un accésit. El premio consistirá en 1.500 pesetas, y el accésit en 500 pesetas.

Se publicará el trabajo que obtenga premio, si sus dimensiones no fueran excesivas, á juicio de la Academia, entregándose á su autor 200 ejemplares, y reservándose la Corporación la facultad de publicar ó no las láminas ó grabados que puedan acompañar al texto.

Según lo dispuesto por el fundador, se advierte la conveniencia de que las Memorias estén redactadas de un modo claro y conciso, y que tengan carácter eminentemente práctico.

A este premio podrán optar no sólo los Médicos que estén en el ejercicio de la profesión, sino también los alumnos de la Facultad de Medicina de cualquiera Universidad española.

Los trabajos se remitirán á la Secretaría de la Corporación hasta las cuatro de la tarde del 31 de Octubre del corriente año de 1915, en los términos señalados anteriormente, y los premios se conferirán en la sesión inaugural de 1916.

#### PREMIO DEL DOCTOR D. PEDRO MARÍA

##### RUBIO

Se conferirá un premio de 1.200 pesetas al Médico español autor de la obra original de Ciencias médicas de mérito más sobresaliente, cuya primera edición se haya publicado en los años 1913 y 1914, entendiéndose como año de publicación el que conste en la portada del último tomo ó en la parte final de la obra.

A falta de obras originales podrá recaer el premio en el inventor español de algún método curativo ó remedio evidentemente provechoso, de algún procedimiento operatorio conocidamente ventajoso, ó de algún aparato ó instrumento comprobadamente útil.

Se optará á este premio por instancia, extendida en el papel sellado correspondiente, ó por petición firmada por tres Académicos.

Las instancias, acompañadas de las obras originales, ó en su caso de los documentos justificativos de los inventos de métodos curativos, remedios, procedimientos operatorios ó instrumentos, se remitirán á la Secretaría de la Academia hasta las cuatro de la tarde del 31 de Diciembre del corriente año de 1915, y el premio se conferirá en la sesión inaugural de 1917, si para dicho día fuere ejecutivo el acuerdo que ha de recaer, conforme á la fundación.

No se adjudicará este premio á los que hayan obtenido otro igual en concursos anteriores.

#### PREMIO CALVO Y MARTÍN

Consistirá en la cantidad de 320 pesetas, pudiendo optar á él los Médicos de partido, encargados de la asistencia de

los pobres, con asignación que no pase de 1.000 pesetas, casados y con hijos.

Los aspirantes deberán escribir una Memoria, cuya extensión no baje de 30 páginas en cuarto, en la cual darán noticia de alguna epidemia que hayan observado, con expresión del número de curados y de fallecidos, así como de la medicación más provechosa, y de no ser esto posible describirán las enfermedades más notables á que hayan asistido con abnegación y espíritu de caridad, certificando de estas cualidades el Alcalde y el Cura párroco.

Las solicitudes, acompañadas de certificación del Ayuntamiento respectivo, en que se acrediten los extremos mencionados, y de la del Cura párroco en su caso, extendidas en el correspondiente papel sellado, así como la indicada Memoria, se remitirán á la Secretaría de la Academia hasta las cuatro de la tarde del 30 de Noviembre del corriente año de 1915, y el premio se entregará en la sesión inaugural de 1916.

No pueden aspirar á este premio los que hayan obtenido otro igual en concursos anteriores.

Madrid, 20 de Enero de 1915.—El Presidente, Carlos María Cortezo y Prieto.—El Secretario perpetuo, Manuel Iglesias y Díaz.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo.

#### COMERCIO INTERIOR

Cambio medio de la cotización de efectos públicos en el mes de Enero último, según los datos facilitados por la Junta Sindical de Madrid.

Deuda perpetua al 4 por 100 interior, 72,813.

Idem íd. al 4 por 100 exterior, 86,033.

Idem amortizable al 4 por 100, 85,691.

Idem íd. al 5 por 100, 94,747.

Obligaciones del Tesoro al 4 por 100, 100,233.

Cédulas del Banco Hipotecario al 4 por 100, 93,057.

Idem íd. al 5 por 100, 103,426.

Madrid, 3 de Febrero de 1915.—El Director general, Nicanor de las Alas Pumariño.

### Dirección General de Obras Públicas.

#### ARBOLADO

Vista la comunicación de la Jefatura de Málaga, en la que consulta si puede ceder plantones de sus viveros para la Fiesta del Arbol, una vez que están ya cubiertas todas las plantaciones proyectadas en sus carreteras en el año actual, y teniendo en cuenta por una parte que los plantones de saca si continúan en los viveros disminuyen en capacidad de producción, los esquilman y ocasionan con su cuidado gastos completamente inútiles, y por otra el beneficio educativo que tales fiestas proporcionan.

Esta Dirección General ha dispuesto

dictar con carácter general las disposiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Cuando despues de cubiertas todas las atenciones de la Jefatura resulten plantones de saca sobrantes en los viveros á su cargo, deberán procurar su utilización en el orden siguiente:

a) Para las Jefaturas limítrofes, si los necesitaran.

b) Para las Fiestas del árbol que lo soliciten.

c) Para calles, paseos ó servicios públicos, cuando los Ayuntamientos ó Diputaciones los pretendan, bien entendido que en todos esos casos deberá ser de cuenta de los peticionarios todos los gastos correspondientes, incluso el arranque en los viveros.

Si aun así resultaren plantones de saca sobrantes, se procederá á su venta en subasta á particulares, con arreglo á condiciones análogas á las establecidas para los productos de la poda, por Orden circular de 16 de Abril último, debiendo ser todos los gastos, incluso el arranque, de cuenta del adjudicatario, que se atenderá á las disposiciones que se establezcan en las operaciones de arranque, y cuantas otras haya que verificar dentro del vivero.

2.<sup>a</sup> Para evitar el gasto inútil que representa para el servicio de Obras Públicas la cría de árboles que resultan sin aplicación, los Ingenieros Jefes estudiarán una ordenación de los viveros á su cargo, á fin de que no se críen en ellos más árboles que los necesarios para reponer las faltas en los tramos de carretera con arbolado y extenderlos á las zonas en que las condiciones del terreno y la facilidad del riego permitan su probable arraigo en condiciones aceptables, proponiendo la venta de todos aquellos terrenos que por causa de tal ordenación resulten sobrantes, si no fueran aplicables para otras necesidades del servicio.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 4 de Febrero de 1915.—El Director general, A. Calderón.

Señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de ...

#### CAMINOS VECINALES

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esta Dirección General y en vista del acuerdo adoptado en 10 del mes actual por el Ayuntamiento de Quart, ha tenido á bien conceder á éste el anticipo de 10.342,26 pesetas para la construcción del camino vecinal de la estación de la Crehueta á Madremaña, reintegrable en un plazo máximo de treinta años.

De orden del señor Ministro lo comunico á V. S., á sus efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 26 de Enero de 1915.—El Director general, por orden, Rendueles.

Señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Gerona.

#### EXPROPIACIONES

##### Circular.

Habiéndose observado algunas deficiencias en los expedientes de expropia-

ción por lo que afecta al periodo de justiprecio de las fincas que han de ser ocupadas para la construcción de obras públicas, y que suele dificultar la resolución más acertada,

Esta Dirección General ha dispuesto se recuerde á V. S., para cuando llegue el momento de actuación de los peritos, el más exacto cumplimiento de las reglas primera y segunda del artículo 29, reformado, de la vigente ley de Expropiación forzosa, que dicen así:

«Primera. Cuando la expropiación sea total, el depósito equivaldrá á la cantidad en que el inmueble esté amillarado con dos años de antelación, más el 20 por 100 de la misma. A falta de amillaramiento, servirá para fijar la cuantía del depósito el líquido imponible admitido en el año último para la contribución, más el 10 por 100.»

Prevenido esto para los casos de disconformidad, será preciso que cuando hubiere conformidad en las partes se acompañe en el expediente la certificación del amillaramiento ó del líquido imponible, en su caso; datos que se juzga indispensable conocer para la resolución definitiva que haya de recaer en el expediente, y

«Segunda. Cuando la expropiación no sea total, el depósito será igual á la tasación del perito del propietario, sin que pueda exceder dicho depósito de la cantidad que correspondería á la totalidad de la finca, según la regla primera»; como asimismo lo prevenido en el párrafo segundo del artículo 28 de la citada ley, que determina que «los peritos son responsables de las irregularidades que en las hojas de tasación se adviertan, ó de las faltas de conformidad en que se hallen con la relación anteriormente formulada»; al objeto de que en cada expediente consten todos los datos necesarios para determinar la más exacta y justa valoración de las fincas que sea preciso expropiar, conforme á las expresadas prescripciones legales.

Lo que participo á V. S. para su conocimiento y más exacto cumplimiento. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 1.º de Febrero de 1915.—El Director general, A. Calderón.

Señores Ingenieros Jefes de Obras Públicas de las provincias y del Servicio Hidráulico.

### Delegación Regia de Pósitos.

Disponiendo el artículo 20 de la ley de Presupuestos de 1915, que las vacantes que ocurran en lo sucesivo en el Cuerpo de Pósitos se provean, una mitad en cesantes de igual categoría, por antigüedad, y la otra mitad por oposición, la Delegación Regia concede un plazo de tres meses, á contar desde 1.º de Enero de 1915, para que cuantos se crean con derecho á figurar en el escalafón de cesantes remitan á este Centro los documentos que justifiquen su petición.

Madrid, 31 de Diciembre de 1914.—El Delegado Regio, M. de Valdeiglesias.