

TARIFA DE PRECIOS DE SUSCRIPCION

El pago será adelantado, no admitiéndose sellos de correos.

Madrid	Un mes	5 pesetas.
Provincias	Un trimestre	20 >
Poseelones de Africa	Un trimestre	30 >
Extranjero	Un trimestre	45 >

REDACCION Y ADMINISTRACION
CALLE DEL CARMEN, NÚM. 39.

Número suelto, 0,50



TARIFA GENERAL DE INSERCCIONES

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

REBAJA GRADUAL

Toda inserción cuyo importe exceda de	125 pesetas	el 10 por 100
Idem id.	de 250 id.	el 20 por 100
Idem id.	de 2.500 id.	el 30 por 100
Idem id.	de 5.000 id.	el 40 por 100

Las de subastas se rigen por tarifa especial.

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de la Gobernación:
Ley reorganizando los actuales servicios de Correos y Telégrafos.

Ministerio de Fomento:
Ley sobre comunicaciones marítimas.

Ministerio de la Gobernación:
Real orden declarando nulas las elecciones verificadas en Carballo (Coruña), para la renovación de la Junta local de Reformas Sociales.

Otra confirmando la providencia del Gobernador civil de Odis, declarando la validez de las elecciones verificadas en el Puerto de Santa María para la renovación de la Junta local de Reformas Sociales.

Otra nombrando á los señores que se expresan para cubrir vacantes en el Cuerpo de Correos.

Otra concediendo el reintegro en el Cuerpo de Correos al Oficial de quinta clase don Joaquín Bertol Silva.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:
Real orden trasladando á la plaza de Profesor de Dibujo del Instituto de Jóvenes de Gijón, á D. Rodrigo Fernández Nábanes.

Otra disponiendo se considere vacante el cargo de Oficial de tercer grado del Cuerpo facultativo de Archiveros, Biblioteca-

rios y Arqueólogos, adscrito al Archivo de Hacienda de Avila.

Ministerio de Fomento:

Real orden disponiendo se construyan, por el sistema de administración, las obras del trozo primero de la carretera de tercer orden de la Oliva á Puerto de Cabras por Tetiv.

Administración Central.

GUERRA.—CONSEJO SUPREMO DE GUERRA y MARINA.—Relación de pensiones declaradas por este Centro durante la primera quincena del presente mes.

HACIENDA.—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Resultado de la subasta celebrada para la adquisición y amortización de primeros décimos del empréstito de 175.000.000 de pesetas.

Dirección General de Aduanas.—Manifestando que la adición de materias colorantes á los alcoholes y aguardientes es operación que sólo pueden efectuar legalmente los fabricantes de aguardientes compuestos y liciores, y que con la denominación de aguardientes compuestos deben figurar en toda cuenta y documentos de fábricas.

INSTRUCCION PÚBLICA.—Subsecretaría.—Anunciando vacante en la Escuela Central de Ingenieros Industriales la Cátedra de Mecánica aplicada á la Construcción y de Construcción y Arquitectura industrial.

Nombrando el Tribunal que ha de juzgar

las oposiciones á la plaza de Profesor numerario de Colorido y Composición de la Escuela Superior de Artes Industriales y Bellas Artes de Barcelona y relación de Aspirantes admitidos.

FOMENTO.—Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.—Montes.—Aprobando el presupuesto formulado por el Ingeniero Jefe del distrito forestal de Navarra y Vascongadas para gastos de repoblación de los montes del Estado.

Anunciando hallarse vacantes cuatro plazas de Escribientes Delineantes de tercera clase de Minas, en los distritos mineros de Baleares, Palencia, Orense y Zaragoza.

Dirección General de Obras Públicas.—Puertos.—Autorizando á D. Antonio Treillard para ampliar el balneario de su propiedad, sito en la playa de Salinas (Oviedo).

Servicio Central Hidráulico.—Adjudicando á D. Julio Peña Martín el concurso de camiones automóviles de vapor, celebrado por la Junta de Obras del pantano de Santa María de Belsué.

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

ANEXO 2.º—EDICTOS.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CIVIL.—Pliego 115.

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 Infante D. Jaime, continúan sin novedad en su importante salud.

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

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

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 para reorganizar los actuales servicios de Correos y Telégrafos, y para implantar además los de Giro, Caja de Ahorros y Paquetes postales, los cuales podrá completar en su día con los de Envíos contra reembolsos, cobro de efectos comerciales, suscripciones á periódicos,

bonos postales y boletines de cobro, con arreglo á las siguientes bases que se derivan de las Memorias con que se justifican las reformas.

CORREOS

Base primera. Habrá Administraciones principales en las capitales de provincias, y Estafetas, dependientes de aquéllas, á cargo del Cuerpo de Correos en todas las cabezas de partido judicial, en las poblaciones que excedan de 5.000 habitantes y las demás que, por razón del servicio, se juzgue necesario.

Se crearán Agencias en las restantes poblaciones que tengan más de 500 habitantes ó que se estime conveniente para completar el servicio de Correos.

Estas Agencias se convertirán en Oficinas servidas por funcionarios del Cuerpo, en cuanto por sus rendimientos anuales se considere que sin gravamen puede realizarse su transformación. El Agente será elegido, previo concurso, entre personas idóneas de la localidad que reúnan las circunstancias que fije el Reglamento.

Base segunda. Los Centros postales quedarán enlazados por oficinas ambulantes y conducciones en automóvil, carruaje, bicicleta, á caballo ó por peatones, según lo exijan las circunstancias

locales, prefiriendo siempre los medios más seguros y rápidos.

Base tercera. Quedará suprimido el derecho de entrega á domicilio de las cartas del interior del Reino en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, quedando á cargo del Estado el sostenimiento de las respectivas carterías.

Esta reforma se irá extendiendo á las demás poblaciones del Reino por orden de importancia, á medida que el presupuesto lo consienta, hasta suprimir por completo aquellos derechos.

El Gobierno podrá aceptar la cooperación de los Ayuntamientos para sufragar los gastos de reparto de la correspondencia en algunas poblaciones, y, mediante ello, podrá también suprimir el derecho de distribución.

Base cuarta. Para secundar la gestión del Centro directivo funcionará, además de la Inspección Central, una regional y otra de ambulantes enlazadas convenientemente para una acción común. El Ministro de la Gobernación podrá nombrar libremente los Inspectores entre los funcionarios de Correos.

Con independencia del procedimiento

administrativo, se establecen en el Cuerpo de Correos los Tribunales de honor, los que tan sólo podrán formarse en los casos que determine el Reglamento, y únicamente sus resoluciones serán ejecutivas cuando sean aprobadas por Real orden y si no se interpone por el interesado el recurso contencioso-administrativo, dentro del término legal, por quebrantamiento en los procedimientos.

Base quinta. Serán de abono para la clasificación pasiva de los empleados del Cuerpo de Correos, los servicios que hubieran prestado en las suprimidas clases de Aspirantes de Correos, y servirá de sueldo regulador de la jubilación forzosa por edad el mayor disfrutado por el funcionario, cualquiera que sea el tiempo que lo haya percibido.

Base sexta. Se procederá á contratar inmediatamente, previa subasta, la construcción de los 158 vagones-correos necesarios para el servicio de las oficinas ambulantes, á cuyo efecto se concede un crédito de 2.805.000 pesetas. Para el pago del material que las reformas de Correos exigirán, se concede igualmente un crédito de 1.336.000 pesetas.

Base séptima. Se construirán en las capitales de provincia y en Cartagena, Ferrol, Gijón, Reus, Vigo, Las Palmas y Mahón, edificios adecuados para los servicios de Correos y Telégrafos, dentro del crédito de 23.500.000 pesetas que se concede para esta atención y que podrá gastarse en varios ejercicios con arreglo á las necesidades de las obras.

El Gobierno queda autorizado para incluir en el plan de edificaciones las Casas Correos de Linares y Manresa, previas las ofertas de los solares por los respectivos Municipios y la inclusión de las partidas necesarias en los presupuestos del Estado.

Base octava. Regirá la siguiente tarifa de franqueo, certificados y seguro para la correspondencia del interior del Reino, posesiones en Africa y oficinas españolas en Marruecos:

Cartas, 0,10 pesetas hasta 20 gramos, aumentándose 0,05 pesetas por cada 10 gramos ó fracción.

Tarjetas postales sencillas, 0,05 pesetas.

Idem íd. dobles, 0,10 pesetas.

Impresos, 0,01 por cada 50 gramos ó fracción.

Papeles de negocios, la misma tarifa que para impresos, con un importe mínimo de 0,10 pesetas.

Periódicos, un céntimo por cada 150 gramos, procurando el concierto con las Empresas.

Muestras y medicamentos, 0,05 pesetas por cada 50 gramos ó fracción.

Derecho de certificado, 0,25 pesetas por objeto, limitando á 20 pesetas la indemnización en caso de extravío.

Derecho de certificado para el interior de las poblaciones, 0,10 pesetas. Caso de extravío, la indemnización será de 10 pesetas.

Pliegos con valores declarados, el franqueo que les corresponda como cartas, según su peso; el derecho de certificado, y además, en concepto de seguro, 0,10 pesetas por cada 500 pesetas declaradas ó fracción.

Pliegos de valores declarados con fondos públicos y demás valores cotizados, el franqueo correspondiente como cartas, según su peso; el derecho de certificado, y, en concepto de seguro, 0,05 por cada 500 pesetas declaradas ó fracción.

Objetos asegurados, el derecho de franqueo, á razón de 0,05 pesetas por cada 50 gramos de peso ó fracción; el de certificado y el de seguro, igual al señalado para los valores declarados.

Valores en metálico, 0,35 pesetas, conjunto de los derechos de franqueo y certificado cualquiera que sea el peso.

Interior de las poblaciones:

Cartas, 0,05 pesetas por cada 20 gramos ó fracción.

Tarjetas postales sencillas, 0,05.

Idem íd. dobles, 0,10.

Restantes clases, 0,05 por cada objeto, no excediendo su peso de 500 gramos.

La tarifa de apartados en las poblaciones en que se suprima el derecho de entrega á domicilio de las cartas del interior del Reino, será la siguiente:

Apartado ordinario, 1,50 pesetas al mes.

Idem con casillero americano de la dimensión más reducida, 2,50 pesetas mensuales.

Por cada vez que se duplique la capacidad de la caja, una peseta mensual.

El Gobierno podrá aplicar la anterior tarifa de Apartados, cuando las circunstancias lo aconsejen, en todas las poblaciones que lo estime conveniente, aunque subsista el derecho de reparto á domicilio.

Base novena. Las Oficinas de Correos que designe la Dirección General admitirán giros dentro de los límites que fije el Ministro de la Gobernación, mediante el abono de medio por ciento, y de 10 céntimos por el envío de la libranza, cuyo importe se satisfará al destinatario á domicilio ó en lista.

La orden de entrega la transmitirá por telégrafo la Oficina de Correos expedidora, á instancia del interesado mediante el pago de la tasa correspondiente.

El Ministro de Hacienda facilitará á dicha Dirección los fondos necesarios para hacer frente al movimiento del giro.

Base décima. Se crea, bajo la garantía del Estado, una Caja de Ahorros con el nombre de Caja Postal de Ahorros, que tiene por objeto recoger las economías más modestas y fomentar en el pueblo la práctica del ahorro.

a) El Gobierno organizará por Real decreto, acordado en Consejo de Ministros, los de vigilancia y administración de la Caja, que podrán refundirse en uno solo, si así se considera preferible.

b) Esta Caja utilizará, para ponerse

en contacto con el público, las Administraciones y las Agencias de Correos, por cuya mediación se harán las imposiciones y los reintegros.

c) Existirá en Madrid una Administración Central compuesta de una Contaduría y de una Tesorería.

A su frente se hallará un Administrador general, Secretario del Consejo de Administración.

d) El Administrador Central, el Contador y el Tesorero de la Caja de Ahorros serán nombrados por el Ministro de la Gobernación, á propuesta del Consejo de Administración.

Los demás cargos de la Administración Central serán desempeñados por funcionarios del Cuerpo de Correos.

e) Esta Oficina abrirá las libretas á favor de los imponentes y llevará sus cuentas corrientes respectivas.

Podrá extender libretas á favor de la mujer casada y del menor, sin la intervención de sus representantes legales.

Las libretas extendidas á favor de la mujer casada y los productos de las mismas, se considerarán bienes parafernales no entregados al marido para su administración. Mientras el marido no haga uso del derecho que le concede el artículo 1.388 del Código Civil, la mujer podrá disponer de la libreta y de sus productos sin la intervención de aquél. En otro caso será precisa su autorización expresa, y si la negare, podrá solicitarse del Juez municipal en comparecencia y con citación del marido.

Las libretas extendidas á nombre de los menores de edad, así como sus productos, se considerarán adquiridas con su trabajo ó industria, ó á título lucrativo, y á los titulares de las mismas se les reputará siempre comprendidos en la última parte del artículo 160 del Código Civil.

Las Sociedades benéficas, las de Socorros Mutuos, las Cooperativas, las Escuelas de instrucción primaria y cualesquiera otras instituciones análogas, podrán obtener libretas en la forma y por la cuantía que indique el Reglamento.

Toda persona puede abrir una libreta á favor de un tercero, fijando las condiciones legales en que éste haya de retirar las imposiciones y productos de las mismas.

También pueden abrirse libretas á favor de dos personas, con facultad de disponer indistintamente de ellas y de sus productos.

El Reglamento desarrollará y completará estos preceptos, inspirándose para todos los casos en el sentido de la más amplia libertad para las imposiciones y la mayor facilidad para los reintegros.

f) El Consejo de Ministros fijará el interés que la Caja Postal de Ahorros ha de abonar á las imposiciones, y que comenzará á correr desde el día 1.º ó el 16 del mes sucesivo á la fecha en que se

verifique el ingreso, cesando igualmente el día 1.º ó el 16 del mes precedente al reembolso.

La imposición menor será de una peseta, que podrá abonarse en sellos de cinco céntimos, previamente reunidos y pegados en unos volantes que facilitarán las Administraciones de Correos.

El Consejo de Administración fijará la cantidad, á partir de la cual el exceso de las imposiciones no devengará interés.

El 31 de Diciembre de cada año, el interés devengado se sumará al capital. Para el abono de interés no se computarán las fracciones de peseta.

g) El importe de la primera imposición puede ser cualquiera; el de las ulteriores quedará limitado por el Consejo de Administración, así como la cantidad que mensualmente se puede reintegrar al titular de cada libreta.

Este dispondrá de parte ó del total de lo abonado en la misma, bien para que por su cuenta la Caja lo emplee en valores públicos, que le serán entregados si así lo desea, bien para su transferencia al Instituto Nacional de Previsión, á fin de constituir ó adicionar una pensión de retiro.

h) Los fondos de la Caja Postal serán consignados en la Caja General de Depósitos; producirán un interés que fijará el Ministro de Hacienda.

i) La Caja de Depósitos custodiará los valores públicos que compre por disposición de la Caja de Ahorros.

j) Quedará á beneficio del Tesoro la diferencia entre los intereses que abone la Caja y los que produzcan los valores adquiridos.

Pasará á ser propiedad del Tesoro toda libreta en la cual durante treinta años, no se haya verificado ninguna operación y no haya sido reclamada por legítimo derechohabiente.

La Caja Postal de Ahorros podrá hacerse cargo de los donativos y de los legados que á su favor se hagan, dándoles el empleo que indiquen los donantes ó los testadores, ó resolviendo sobre su aplicación si éstos no determinaran la que haya de dárseles.

k) El Consejo de Administración será retribuido con dietas.

l) El Ministro de Hacienda intervendrá en las operaciones de la Caja Postal, de las cuales tendrá conocimiento el Tribunal de Cuentas.

m) La Caja Postal gozará de exención de todo impuesto por razón de sus operaciones, bienes y valores, exención que se declara extensiva á las libretas y sus productos mientras no excedan de las cantidades por las cuales la Caja abona interés.

Se expedirán de oficio las certificaciones del Registro Civil y parroquiales para justificar derechos sucesorios, edad, estado civil ó cualesquiera otras circunstancias de los titulares ó sus derechohabientes.

Base undécima. Se establecerá en el interior de la Península y se relacionará con el exterior, el servicio de paquetes postales, conviniendo con las Compañías de ferrocarriles la participación que ha de dárseles en el importe total del franco de los mismos, que no excederá del 75 por 100.

El franqueo será de 0,75 pesetas hasta un kilogramo; una peseta hasta tres kilogramos, y 1,50 hasta cinco.

Base duodécima. Quedarán exentos del impuesto del Timbre todos los documentos que expidan la Administración de Correos ó los particulares con motivo de los servicios de giro postal, así como los que se relacionen en su día con los servicios á que hace relación la siguiente base.

Base décimatercera. Una vez establecido el Giro, Caja de Ahorros y Paquetes Postales en el interior del Reino, se establecerán los envíos contra reembolso, cobro de efectos comerciales, suscripciones á periódicos, bonos postales y boletines de cobro, señalando las tarifas para los mismos.

Base décimacuarta. Se crearán sellos especiales para cada uno de los servicios de Giro, Cajas de Ahorros y Paquetes Postales.

Funcionarán expendedorías de sellos en todas las Administraciones, Estafetas y Agencias.

TELÉGRAFOS

Base décimaquinta. Se procederá á la ejecución de las obras de ampliación y mejora de la red telegráfica y telefónica consignada en la Memoria presentada á las Cortes, dentro del crédito de 10 millones que se concede para esta atención y que podrá gastarse en uno ó varios ejercicios con arreglo á las necesidades de la ejecución, quedando naturalmente, á salvo los derechos reconocidos á los concesionarios de redes telefónicas interurbanas.

Se adquirirá un buque cablero, concediéndose para ello crédito por un millón de pesetas.

Base décimasexta. a) La tasa de todo telegrama para el interior de la Península, Islas Baleares, Canarias, interinsulares y posesiones de Africa, será de 0,10 pesetas por cada palabra hasta el número de cinco y 0,05 por cada palabra adicional.

b) Los telegramas que se dirijan á los periódicos de todas clases y Agencias de noticias que tengan por objeto su publicación, satisfarán la mitad de la tasa exigida en el artículo precedente.

c) Por todo telegrama, además del precio establecido según tarifa, se exigirá 0,05 pesetas, que se harán efectivos en un sello especial móvil de dicho valor, y que se fijará en el original del telegrama.

d) Todos los sellos que se fijen en los telegramas, serán inutilizados por un trepador con expresión de la fecha y el nombre de la estación expedidora.

e) La correspondencia telegráfica internacional, seguirá, así como la radiotelegráfica, rigiéndose por los Tratados ó Convenios vigentes, ó los que en lo sucesivo se celebren.

Base décimaséptima. Servirá de sueldo regulador de la jubilación forzosa por edad, el mayor disfrutado por el funcionario, cualquiera que haya sido el tiempo servido en él.

Los Tribunales de honor sólo podrán formarse en los casos que determine el Reglamento, y únicamente sus resoluciones serán ejecutivas cuando sean aprobadas por Real orden, y si no se interpone por el interesado el recurso contencioso-administrativo, dentro del término legal, por quebrantamiento en los procedimientos.

Los funcionarios que vienen prestando sus servicios en la escala de mecánicos y que hayan demostrado su suficiencia mediante examen reglamentario de ingreso, serán considerados como funcionarios del Cuerpo de Telégrafos, para los efectos del Montepío de Correos, conforme á la ley de Presupuestos de 30 de Junio de 1895.

DISPOSICIONES COMUNES Á CORREOS Y TELÉGRAFOS

Base décimoctava. El Gobierno determinará la fecha en que hayan de regir las nuevas tarifas para Correos y Telégrafos, así como la supresión del pago de 0,05 pesetas por derecho de entrega á domicilio de la correspondencia.

Se consignarán en los presupuestos ordinarios del Estado las cantidades necesarias para las reformas en Correos y Telégrafos, con arreglo á lo que se indican en las respectivas Memorias.

Si las circunstancias del Tesoro lo consintieran, á juicio del Gobierno, podrán iniciarse en el corriente año económico algunos de los nuevos servicios, y á este fin queda autorizado aquél para modificar ó ampliar las plantillas del personal de Correos y Telégrafos para dotar á las Carterías urbanas de Madrid, Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y para ampliar los créditos indicados hasta una suma que no podrá exceder de dos millones de pesetas.

Estos acuerdos deberán adoptarse en Consejo de Ministros.

Se autoriza al Ministro de la Gobernación para llevar á cabo la creación de los estudios superiores de telegrafía.

Base décimanovena. Los créditos concedidos en las bases sexta, séptima y décimaquinta, se satisfarán con arreglo á la Ley que el Gobierno presentará á las Cortes, arbitrando los que considere necesarios para estas y otras obras públicas, con sujeción á la cual también podrá hacerse efectiva la suma de 3.403.816 pesetas 67 céntimos, á que asciende el remanente del crédito concedido ya para la

Casa de Correos de Madrid, hasta su terminación.

Base vigésima. Desde 1.º de Enero de 1910, los Centros ministeriales, los que de ellos dependan y las Autoridades de todo orden, sólo podrán utilizar la franquicia postal que se les haya otorgado ó se les otorgue, en la correspondencia dirigida á Centros oficiales ó Autoridades, con designación en el sobre del cargo y no del nombre del que lo ejerza.

Para la que hayan de dirigir á los particulares se consignarán en los presupuestos de gastos de los Centros ministeriales cantidades destinadas al pago del franqueo correspondiente.

ARTÍCULO ADICIONAL

De todas las operaciones que se realicen, relativas al manejo de fondos y efectos, habrá de rendirse cuenta justificada al Tribunal de las del Reino, quedando limitada la facultad del Centro directivo, en este punto, á proponer lo que estime más acertado, previo examen y censura de la Oficina interventora.

Los Ministros de Hacienda y de Gobernación organizarán la Intervención en forma que no entorpezca la rapidez necesaria de los servicios que por esta Ley se establezcan.

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 San Ildefonso á catorce de Junio de mil novecientos nueve.

YO EL REY.

El Ministro de la Gobernación,
Juan de la Cierva y Peñafiel.

MINISTERIO DE FOMENTO

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.

TÍTULO PRIMERO

NAVEGACIÓN

Artículo 1.º Los buques de vapor nacionales y extranjeros en navegación de altura, con carga ó pasaje á bordo y procedencia de puertos extranjeros de Europa ó de Asia y Africa en el Mediterráneo, ó con destino á ellos, satisfarán en el primer puerto de la Península ó Islas Baleares donde efectúen operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros, un impuesto de 0,75 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Dicho impuesto quedará reducido á 0,50 pesetas siempre que las operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros que el

buque realice no excedan de la mitad de su tonelaje de registro neto.

Cuando el buque que haya pagado la cuota de 0,50 pesetas verifique operaciones sucesivas de tráfico en otros puertos de la Península ó Islas Baleares, que hagan exceder el total de ellas de la mitad de su tonelaje de registro neto, satisfará una cuota de 0,25 pesetas por cada tonelada de registro neto en el puerto donde, en el curso del viaje del buque, tenga lugar el exceso.

Podrán los buques optar entre el pago de la cuota del impuesto cada vez que le corresponda, y el pago, como abono anticipado del mismo impuesto, durante doce meses, á razón de 2 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Estarán exentos del pago del impuesto los buques que embarquen exclusivamente frutas frescas.

Los navieros ó armadores de los buques que hayan satisfecho el impuesto por abono anticipado, podrán sustituir reglamentariamente uno ó varios de dichos buques, durante el plazo de duración del abono, por otro ú otros de análogo tonelaje, siempre que el sustituido no se pueda utilizar por naufragio ó avería, y pagarán la diferencia por exceso cuando la hubiere.

La exacción del impuesto no comenzará hasta 1.º de Enero de 1911.

Art. 2.º El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional entre puertos españoles, queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales.

El carácter de dicha navegación subsistirá siempre entre puertos españoles, aunque ella se extienda á otros extranjeros en el curso del viaje inicial.

Será lícito el tráfico de pasajeros de cámara y sus equipajes, en navegación de cabotaje nacional, para los buques trasatlánticos nacionales y extranjeros que en el curso de sus viajes de navegación de altura toquen en puertos españoles.

Art. 3.º Los servicios de puerto serán exclusivos de los buques y artefactos navales (dragas, gánguiles, aljibes, pontonas y chalanas) de bandera y construcción ó de procedencia y registro nacionales.

Art. 4.º A los efectos de los artículos 2.º y 3.º, se considerarán como de construcción nacional los buques y artefactos navales que á la promulgación de esta Ley figuren en nuestros abanderamientos y registros, y aquellos que dentro de los tres meses queden abanderados y registrados en España, así como los que durante los cinco primeros años de cumplimiento de la Ley se introduzcan, abanderen y registren para reponer el material naval actualmente adscrito á los servicios de cabotaje nacional que se inutilice por naufragio ó avería, á condición de que siempre el material extranjero introducido esté clasificado como de primera categoría por entidad competente á juicio del Gobierno.

Art. 5.º Podrán excusarse ante la Comisión Protectora de la Producción Nacional, creada por Real decreto de 23 de Febrero de 1908, las obligaciones que los artículos 2.º, 3.º y 4.º imponen á los navieros españoles y á las entidades encargadas de servicios de puertos, respecto á la construcción nacional de los buques y artefactos navales, en cualquiera de los cuatro casos siguientes:

a) Cuando los buques y artefactos navales que hayan de destinarse á reponer ó á aumentar el material naval actualmente adscrito á los servicios de cabotaje nacional ó de puertos, figuren en la relación anual de los artículos ó productos para cuya adquisición se considera necesaria la concurrencia extranjera, con arreglo á la Ley de 14 de Febrero de 1907 y disposiciones complementarias de la misma.

b) Cuando comparados, en igualdad de condiciones, el precio de la construcción nacional y el de la extranjera, computando en el primero las primas á la construcción, y en el segundo los derechos arancelarios, el nacional exceda al extranjero en más del 10 por 100 de éste.

c) Cuando el plazo de entrega en la construcción nacional exceda al de la extranjera en un período equivalente al comprendido entre la mitad y las dos terceras partes del segundo, según los casos.

d) Cuando la construcción nacional no reúna las garantías que por reglamento se estimen necesarias, ni las condiciones que exige el artículo 1.º del Reglamento de 23 de Febrero de 1908, vigente para la aplicación de la Ley de 14 de Febrero de 1907.

Art. 6.º Los buques nacionales de vapor que reúnan las condiciones fijadas en el artículo 8.º y verifiquen tráfico directo internacional en navegaciones de altura y gran cabotaje, disfrutarán durante los diez primeros años de cumplimiento de esta Ley las primas de navegación siguientes: 0,40 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de altura, y 0,50 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de gran cabotaje.

Art. 7.º Los buques nacionales de vapor que en navegaciones de gran cabotaje y altura realicen las expediciones anuales ó viajes redondos de tráfico directo internacional consignadas en el cuadro A, anexo á este artículo, con la periodicidad y velocidad que en el mismo se especifican, y reúnan las condiciones que se detallan en el artículo 9.º, tendrán derecho durante los diez primeros años de duración de la Ley á las siguientes primas de navegación: los buques que verifiquen las expediciones comprendidas en el grupo primero de dicho cuadro, 0,60 pesetas por tonelada de arqueado total y 1.000 millas navegadas; los del segundo grupo, 0,80 pesetas por igual

tonelaje y millaje, y los del grupo tercero una peseta por iguales conceptos.

Art. 8.º Para disfrutar de las primas que otorga el artículo 6.º, se requerirá reunir las condiciones siguientes:

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

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

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

4.º Que verifique el transporte gratuito de las valijas de Correos entregadas y recogidas á bordo por funcionarios del Estado.

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

Art. 9.º Para disfrutar de las primas que otorgan el artículo 7.º y el cuadro A, anexo á este artículo, se requerirá reunir las condiciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª, consignadas en el artículo 8.º y además una de las dos siguientes:

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

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

Art. 10. El número de millas recorridas en tráfico directo internacional, se

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

Art. 11. Las primas que concede el artículo 6.º no podrá cobrarlas ningún buque por más de 20.000 millas anuales en la navegación de gran cabotaje, ó de 30.000 en la de altura. No podrá cobrar por más de 25.000 millas anuales, el buque que verifique en el año en distintos viajes ambas navegaciones.

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

Art. 12. Las primas que concede el artículo 7.º á las líneas indicadas en su cuadro anexo A, no podrán exceder en el año de 2 millones de pesetas, distribuidas en esta proporción:

Primer grupo, 670.000; segundo grupo, 380.000, y tercer grupo, 950.000 pesetas.

El Gobierno dispondrá reglamentariamente y ateniéndose á las prescripciones de la Ley, la distribución anual que deba hacerse para el otorgamiento de las primas entre las distintas líneas que comprende el cuadro A, según el tráfico en ellas realizado, y podrá sustituir por otra ú otras de importe análogo y de mayor conveniencia nacional alguna de dichas líneas, si durante dos años consecutivos no hubiere lugar al otorgamiento de las primas correspondientes. Bonificará el tipo de prima de cada grupo en el 20 por 100 del importe respectivo, cuando las líneas sean de nueva creación y en ellas se acredite haber realizado el servicio durante el año con la velocidad media correspondiente al grupo inmediato superior, y en el tercer grupo con velocidad media anual superior á 14 millas. Compensará entre los tres grupos, en las liquidaciones anuales de las primas, los excesos ó defectos del número de millas y de toneladas navegadas, y, en relación con esos excesos ó defectos, distribuirá y compensará los importes máximos de los totales de las primas fijados anteriormente para cada grupo.

Art. 13. La liquidación de las primas á la navegación se verificará anualmente en forma reglamentaria:

a) Para las primas que concede el artículo 6.º en la proporción adecuada á la carga transportada y á las millas navegadas durante el año. En igualdad de dichas condiciones tendrá preferencia para el cobro de la prima el buque de construcción nacional,

b) Para las primas que concede el artículo 7.º, en proporción adecuada á la carga y pasaje transportados, á las millas navegadas y á la velocidad media anual desarrollada durante el año. En igualdad de dichas condiciones será preferido para el cobro de la prima, en primer lugar, el buque de construcción nacional, y después el del naviero ó armador más antiguo en cada línea de navegación.

Art. 14. Para las liquidaciones anuales de las primas á la navegación que regula el artículo anterior, se seguirán, además de los preceptos en él establecidos, las reglas siguientes:

a) En la liquidación de las primas que otorga el artículo 6.º se admitirán compensaciones entre los excesos ó defectos de la carga transportada, en exportación ó importación y de las millas navegadas durante el año recíprocamente.

b) En la liquidación de las primas que concede el artículo 7.º se admitirán tolerancias por defectos en la velocidad y en la carga, descuentos proporcionales en las primas y compensaciones recíprocas entre los mínimos fijados para dicha carga á la exportación y á la importación, y entre la carga y velocidad de los buques de un mismo naviero ó armador adscritos anualmente á un mismo servicio, tráfico ó línea de navegación.

Las tolerancias que, una vez verificadas las compensaciones recíprocas antes citadas, no podrán exceder del 5 por 100 en la velocidad y del 15 por 100 en el tráfico directo, durante los dos primeros años, y del 3 por 100 y 10 por 100, respectivamente, durante los restantes, no serán nunca aplicables á las reincidencias. Estas harán perder todo derecho de preferencia en las liquidaciones anuales de las primas.

Cuando el total de las primas exceda de la cantidad consignada en esta Ley, se procederá al prorrateo entre las toneladas de los buques que en igualdad de condiciones hayan acreditado derecho á dichas primas.

Art. 15. No se abonará por cada servicio de tráfico marítimo realizado, más que una clase de prima ó subvención consignada en esta ley.

Art. 16. Los buques excluidos en las liquidaciones de las primas que otorga el artículo 7.º, tendrán opción á las primas que otorga el artículo 6.º cuando reúnan las condiciones de carga y pasaje en tráfico directo que prescribe el artículo 8.º

Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas, respecto á las cantidades totales de 2.900.000 pesetas asignadas á las del artículo 6.º y 2.000.000 de pesetas consignadas para las del artículo 7.º, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de la liquidación anual de ambas clases de primas no exceda de 4.900.000 pesetas,

Art. 17. Los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares, se establecerán, organizarán y desarrollarán con arreglo á las bases siguientes:

1.ª El Gobierno procederá, con la oportunidad que cada caso requiera, á la contratación de estos servicios en las condiciones que se establecen en los cuadros B y C, anexos á este artículo, y á continuación en estas bases.

2.ª Durante el plazo de duración de los servicios consignados en el cuadro B, podrá el Gobierno concertar, sin aumento total de subvención, las alteraciones que requiera el interés del Estado ó la necesidad del tráfico, aumentando ó disminuyendo el número de expediciones en las diferentes líneas, prolongando éstas, introduciendo ó suprimiendo puntos de escala y asignando á unas líneas las velocidades fijadas para otras, mediante estipulaciones contractuales que regulen estas alteraciones, y dando cuenta, documentada á las Cortes.

Podrá, en igual forma, concertar la sustitución de la línea de Filipinas, marcada con el número 5 en el cuadro B, por otra ú otras de mayor conveniencia pública y cuyo importe no altere el del conjunto de los servicios especificados en dicho cuadro, y procurará dar preferencia en la sustitución á las líneas del Norte de España á los Estados Unidos y la Argentina, ó á líneas del Norte de España al Brasil y Argentina, con extensión al Pacífico, y del Norte de España al Báltico.

Podrá el Gobierno, asimismo, extender en su día por el Canal de Panamá hasta los puertos del Pacífico, que crea conveniente, la línea de Venezuela y Colombia, marcada con el número 4 en el cuadro B; hacer bimensual la expedición de enlace del Norte de España con la línea de Canarias y Fernando Póo, marcada con el número 6 en dicho cuadro, para el mejor servicio de las líneas de Marruecos, consignadas en el tercer grupo del cuadro C y de la línea de la Argentina, marcada con el número 2 en el cuadro B, y establecer, de acuerdo con el Gobierno de la República Argentina, una expedición mensual á Buenos Aires subvencionada por ambos países.

3.ª En las líneas subvencionadas, prestarán al Estado los buques á ellas afectos los siguientes servicios, adecuados á la **modalidad especial de cada línea:**

a) Conducción gratuita de la correspondencia pública y de oficio, paquetes postales, caudales ó valores del Estado y pastas metálicas para la acuñación de moneda.

b) Transporte del pasaje y carga oficial con rebajas concertadas en las tarifas generales del concesionario.

c) Utilización de los barcos afectos á dichas líneas para servicios auxiliares de guerra y otros especiales del Estado, mediante indemnizaciones reguladas en los contratos.

4.ª En los contratos de dichas líneas, además de las prescripciones generales y de las especiales que el Gobierno estime necesarias para cada servicio, se estipularán las siguientes:

En cuanto al pasaje:

a) Que los precios de y para España no sean superiores á los que se establezcan para el extranjero.

b) Que los buques en las condiciones de comodidad para el pasaje y trato al emigrante compitan con sus similares extranjeros, fomenten el turismo y den estímulo y facilidades especiales al transporte de emigrantes á nuestras posesiones de Africa y al Imperio de Marruecos.

c) Que disfruten de bonificaciones del 30 por 100 de la tarifa general los pasajes de los comisionistas y agentes de comercio, y los de los comisionados oficiales que designe el Ministerio de Fomento para su representación ó participación en los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con aprobación ó concurso del Gobierno. Y que se haga donación gratuita al Ministerio de Instrucción Pública de 10 pasajes de ida y retorno á los puertos de América que determine cada año dicho Ministerio, con aplicación á los comisionados que éste designe con objeto de realizar trabajos de conveniencia nacional.

En cuanto á la carga:

d) Que se dé preferencia, garantizándolo eficazmente, al embarque de la mercancía española sobre la extranjera, dentro de un plazo prudencial anterior al de la fecha del embarque en cada puerto.

e) Que se establezcan tarifas de máxima percepción aprobadas por el Gobierno, previa audiencia de Cámaras de Comercio, Sindicatos de exportación y otras entidades análogas que lo soliciten, en todas las líneas donde las similares extranjeras, con subvenciones de sistema análogo ó sin ellas, tengan establecidas tarifas normales ú oficiales que puedan servir de reguladoras á aquéllas, para que se haga efectivo en toda su integridad el principio de que el producto español no pague en las líneas nacionales subvencionadas más flete que el similar extranjero en el país de su origen por las líneas de igual clase.

Las tarifas á que se refiere el párrafo anterior se revisarán todos los años, con audiencia de las entidades citadas y en la forma que se determine en los contratos.

Los concesionarios de los servicios quedarán obligados á reintegrar á los cargadores el exceso de flete que les hubieran cobrado sobre las tarifas aprobadas, con sujeción á los preceptos de esta Ley.

f) Que se hagan bonificaciones en los fletes corrientes del transporte por servicios combinados, y se bonifiquen también, dentro de un máximo de tonelaje, los fletes de los productos nacionales

cuya exportación convenga favorecer especialmente.

g) Que se transporten gratuitamente los muestrarios y las pacotillas de ensayo, y los productos ú objetos nacionales destinados á los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación ó concurso del Gobierno.

El transporte gratuito, deberá ser pedido con antelación suficiente y no excederá de cantidad determinada en los contratos por línea y año.

h) Que los concesionarios de las líneas presten con todas sus Agencias los servicios de información y comisión que se les confíen como Agentes generales del Comercio, y que dichos concesionarios nombren representantes ó consignatarios de sus buques á súbditos españoles establecidos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de ellos ó de personal idóneo para el caso puedan conceder la referida consignación á los súbditos de otras naciones.

5.ª Los buques subvencionados, deberán ser propiedad de españoles y estar abanderados y matriculados en España, con arreglo á las disposiciones legales que rijan la materia.

Reunirán las condiciones que, con relación al servicio que han de prestar, determine en cada caso el Gobierno, las generales establecidas por el Ministerio de Marina, y las especiales fijadas por el mismo para los buques auxiliares de la Armada. Estarán, además, comprendidos en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras extranjeras, competentes á juicio del Gobierno, y la de la Sociedad Española que se constituya con las suficientes garantías, aquellos buques adquiridos con posterioridad al establecimiento de ésta.

Las pruebas de reconocimiento se practicarán con arreglo á lo que prevenga el Ministerio de Marina, y sujetándose también á ello se justificará la marcha en prueba de los vapores que habrán de conservarse constantemente en buen estado de servicio, comprobado por reconocimientos reglamentarios, sin perjuicio de las visitas de inspección que sobre el servicio general de las líneas y el particular de los buques, en puerto ó navegando, practiquen Jefes de la Armada en forma que se regulará en los contratos.

El Gobierno podrá en todo momento examinar, mediante delegados, la contabilidad especial que para cada buque afecto á servicios subvencionados habrán de llevar los concesionarios, en la forma que regulen los contratos, para el debido conocimiento de los ingresos y gastos de los servicios.

6.ª No podrá exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido ó excluido; pero si el nuevo fuese construido en España, este plazo podrá

ser prorrogado por seis meses. Durante dicho plazo, podrá ser reemplazado provisionalmente por otro buque que, aunque no reúna las condiciones del definitivo, se halle en buen estado y apto para el servicio, á juicio del Ministerio de Marina, y esté comprendido, además, en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes, á juicio del Gobierno.

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

La nueva construcción para los buques destinados á los servicios del cuadro B, se verificará en el primer decenio del contrato, de suerte que al terminar dicho período las dos terceras partes de la flota dedicada á los servicios resulte de nueva construcción, y en el segundo decenio de modo que, á lo menos, una tercera parte del tonelaje dedicado á la reposición de buques perdidos ó excluidos sea también de nueva construcción.

Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional cuando comparados en igualdad de condiciones el precio de esa construcción nacional y el de la extranjera, y computando en la primera las primas á la construcción y en la segunda los derechos arancelarios, el nacional excediera al extranjero en más de un 10 por 100. Cuando el plazo de la construcción nacional exceda al de la extranjera en cantidad comprendida entre la mitad, y las dos terceras partes de ésta según el porte del buque, y siempre que no reúna el constructor español las garantías que sean reglamentarias para dejar á salvo la responsabilidad del concesionario de los servicios subvencionados.

7.^a La dotación de todos los buques será española, en condiciones normales y salvo justificadísimas excepciones, y sin perjuicio de las disposiciones que dicte el Ministerio de Marina para la organización de las reservas navales, en su contrata se fijará la precisa condición de quedar obligada á prestar los servicios de guerra á que puedan ser destinados los buques. Estos admitirán gratuitamente, cuando el Gobierno lo determine, los alumnos de los institutos náuticos oficiales, ó escuelas especiales de industrias marítimas, que según su clase les corresponde reglamentariamente.

Los concesionarios de los contratos, contribuirán en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal náutico, ó costearán por cuenta propia ó colectivamente con otras en-

tidades, instituciones análogas á juicio del Gobierno.

8.^a El abastecimiento de los barcos se hará preferentemente en España y con productos nacionales. En los puertos de la Península se tomará, siempre que sea posible, carbón nacional en cantidad que que corresponda, por lo menos, á las dos terceras partes del consumo y capacidad de carboneras de cada buque, en las expediciones que partan de España.

También se harán, con preferencia, en España y en establecimientos de los concesionarios de los servicios, los trabajos normales precisos para el sostenimiento de éstos y el buen estado de los buques que los desempeñen.

9.^a Para garantía del cumplimiento de los contratos se exigirá á los concesionarios fianzas suficientes á juicio del Gobierno.

En las condiciones del concurso se fijará una escala de penalidad aplicable á los contratistas de los servicios, para caso de incumplimiento de los contratos, pudiendo llegar hasta la rescisión de éstos, con pérdida de la fianza.

10. Las concesiones de los servicios deberán hacerse mediante concurso público y á españoles, ó á entidades españolas, constituidos como «navieros ó armadores nacionales».

Si el concesionario fuese un particular, acreditará debidamente que los buques y demás elementos para el desempeño del servicio son de su exclusiva propiedad, y si fuese una Sociedad, sus acciones ó participaciones de capital, serán nominativas é intransferibles á extranjeros.

Las obligaciones no podrán exceder del capital efectivo en acciones.

El Consejo de la misma estará formado por españoles, y su Director ó Gerente será también español.

Los estatutos de las entidades concesionarias no autorizarán libros de actas reservadas, ni la existencia de fondos con ese carácter reservado, para el Gobierno ó sus delegados, en cuanto se refiera á los servicios.

11. Se contratarán los servicios consignados en el cuadro B, en su totalidad, y los del C, separándolos en tres grupos: uno de Canarias, otro de Baleares y otro de servicios del N. y NO. de África, ó reuniendo dichos tres grupos sólo en dos, en la forma que se estime conveniente.

12. El plazo de duración de los contratos será de veinte años para los servicios consignados en el cuadro B y de diez para los del cuadro C, considerándose prorrogados dichos contratos, si dos años antes de su terminación en el primer caso, y un año antes en el segundo, no hubieren sido denunciados.

La prórroga tácita no excederá de dos años en ningún caso.

Art. 18. Para la mayor eficacia de las primas á la navegación y las subvencio-

nes á comunicaciones regulares, el Gobierno procurará el desarrollo de las tarifas económicas de transporte por ferrocarril para los artículos de producción nacional con destino á la exportación, y fomentará además, por cuantos medios estén á su alcance, el concierto entre las Compañías de ferrocarriles y las de navegación nacionales que presten los servicios citados en los cuadros A, B y C, con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos con tarifas especiales reducidas á fletes corridos, que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa en buques nacionales de los principales artículos de producción nacional, muy especialmente del carbón.

Para éste, el Gobierno presentará á las Cortes, antes de un año, un proyecto de Ley especial; é interin sea aprobado, la exportación ó distribución por el litoral en vía marítima del carbón nacional, disfrutará de una prima de 0,30 pesetas por tonelada.

Estimulará, asimismo, cuanto le sea posible el concierto entre las principales Compañías de ferrocarriles y de navegación que concurren á los más importantes puertos de España, para fomentar con su asociación y la de los Municipios, Diputaciones y otras entidades interesadas en la vida próspera de los mismos una explotación que, mediante concesiones legales del Estado, asegure la más conveniente autonomía administrativa de cada puerto y el desarrollo de sus iniciativas, con beneficio de los intereses locales, de los de la provincia ó región, y de los generales del comercio nacional.

Convocará concursos para la dotación del material que necesiten los puertos para la rapidez de su tráfico, y alentará las iniciativas privadas conducentes á la creación de Bancos ó Sindicatos de exportación, Agencias, Bazares y Museos comerciales, Sociedades de crédito marítimo y de hipoteca naval, y un Registro español de clasificación de buques.

Eximirá ó reducirá el impuesto de transporte marítimo al desembarque en tráfico directo por buques nacionales y extranjeros, en navegación de altura, de las mercancías que á continuación se expresan, siempre que el desembarque se verifique en el viaje de retorno de buques que realizan un viaje redondo con procedencia exclusiva de puertos españoles de la Península é Islas Baleares á la ida, y con destino único á ellos como término del viaje redondo á la vuelta.

Las mercancías exentas á su desembarque del impuesto de transporte en las condiciones fijadas en el párrafo anterior, serán las siguientes: algodón en rama, yute, abacá, pita y demás fibras de vegetales en rama; goma, gutapercha, cueros y pieles sin curtir; sebos y otras grasas animales; tripas y otros despojos;

palos tintóreos y duelas; salitre y fosfatos de cal; guanos y demás abonos orgánicos; petróleo y aceites minerales brutos; simientes de sésamo, lino y otras oleaginosas, incluso el copraz ó nuez de coco; café, té y cacao, y tábaco en rama.

Suprimirá para los actos relativos á la navegación de los buques que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º ó 9.º ó 17, el recargo de dos décimas sobre las obvenciones consulares impuesto por el artículo 6.º de la ley de Presupuestos de 31 de Marzo de 1900, y establecerá en el Arancel Consular una tarifa especial decreciente y proporcional al mayor número de escalas que anualmente verifique cada cual de dichos buques en cada puerto.

Reducirá en un 50 por 100 de su importe los derechos vigentes para la expedición y refrendo de las patentes de Sanidad, y declarará exentos de todo gasto para los armadores, consignatarios y Capitanes, los reconocimientos y fijación de placas por Sanidad en los buques nacionales que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º ó 9.º ó 17.

Reducirá también en un 50 por 100 las obvenciones ó derechos que perciban los Arqueadores, Peritos mecánicos, Maestros de bahías y demás periciales de esta especie por los reconocimientos oficiales que deban satisfacer los armadores ó consignatarios de las naves.

Reformará los reglamentos de practicaje y amarraje, y simplificará y abaratará sus tarifas, haciendo de éstas una reducción especial para los buques que reúnan las condiciones fijadas en los citados artículos 8.º ó 9.º ó 17. Declarará exentos de las de practicaje, en cuanto sea posible, los buques de cabotaje, y hará, en general, potestativo dicho practicaje para los buques nacionales en los puertos que reúnan determinadas condiciones, y que sólo sea inexcusable el amarraje.

Reducirá la documentación y los trámites de abanderamiento de buques; facilitará el provisional por los Cónsules; unificará la inscripción y registro de los mismos, y simplificará su despacho, así como el de las mercancías y equipajes, y la inspección y registro de las provisiones, con ventaja para el tráfico expedito.

El Gobierno, por último, negociará con los de las naciones que crea necesario el establecimiento de las medidas convenientes para impedir ó castigar las maquinaciones encaminadas á elevar los fletes de las tarifas normales ó oficiales fijadas en la prescripción e) de la base 4.ª del artículo 17.

Art. 19. Las reformas que para cumplimentar los artículos anteriores haya que introducir en los Aranceles consulares y en las Ordenanzas de Aduanas, Reglamentos de Sanidad, de practicaje y amarraje, de ferrocarriles, Juntas de obras y arbitrios de puertos y otras dis-

posiciones vigentes, se implantarán antes de transcurrido un año desde la promulgación de esta Ley en la GACETA.

TITULO II

CONSTRUCCIONES NAVALES

Art. 20. Quedan suprimidos los derechos arancelarios para la introducción de los materiales empleados por navieros españoles en la composición de buques nacionales verificada en el extranjero, cuando sea originada por causa de fuerza mayor y se considere imprescindible para la seguridad de la navegación.

Art. 21. Los constructores nacionales de buques, satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero para la construcción, reforma y reparación de buques, y disfrutarán de las primas siguientes:

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

B) Por cada ídem íd. en las mismas embarcaciones, construídas para navegar con motor propio, 100 pesetas.

C) Por cada ídem íd. en las embarcaciones de casco de hierro ó acero y de construcción mixta, para navegar sin motor propio, incluso dragas, gánguiles, aljibes, pontones y chalanas, 120 pesetas.

D) Por cada ídem íd. para navegar con motor propio en buques de carga y de casco de hierro, acero ó construcción mixta, 160 pesetas.

Esta misma prima disfrutarán los buques de casco de hierro ó acero, con motor propio, dedicados á industrias nacionales de pesca marítima ó servicios de puertos sin distinción de velocidades.

E) Por cada ídem íd. para navegar con motor propio en buques de carga y pasaje y de casco de hierro, acero ó construcción mixta, 170 pesetas.

F) Por cada ídem íd. en buques de pasaje y de igual construcción á la anterior, 185 pesetas.

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

Art. 22. Las reformas que introduzcan los constructores nacionales en buques ó artefactos navales que impliquen aumento de tonelaje, darán derecho al abono de las primas en la proporción de dicho aumento.

Art. 23. Para el disfrute de las primas será preciso acreditar que el buque ó la parte que en él tenga variación es de construcción nacional, que ha sido declarado apto por el Ministerio de Marina para el servicio á que se dedique, que el constructor concierte con el Estado las condiciones en que podrán verificar las prácticas reglamentarias en los astilleros y talleres los alumnos de los Institutos náuticos oficiales ó Escuelas especiales

de industrias marítimas, y que contribuya en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal obrero naval, ó sostenga por cuenta propia, ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas á juicio del Gobierno.

Para vender ó exportar al extranjero durante los dos primeros años de vida buque ó artefacto naval, cuya construcción en España haya obtenido prima de las señaladas en este título, el propietario vendedor necesitará devolver previamente al Estado las cantidades siguientes: por las primas A, 35 pesetas por tonelada; por las primas B, 40 pesetas; por las primas C, 45 pesetas; por las primas D, 55 pesetas; por las primas E, 60 pesetas, y por las primas F, 65 pesetas por tonelada.

Art. 24. Las primas se rectificarán en su cuantía en proporción adecuada, según se modifiquen los derechos arancelarios impuestos á la importación de buques y artefactos navales ó de materiales necesarios para construcción y armamento en España de dichos buques ó artefactos.

Regirán durante los diez años siguientes á la promulgación de la Ley y se asignarán á las construcciones que se realicen durante ese período ó que comiencen seis meses antes de su término siendo de más de 10 toneladas brutas de arqueado total.

Art. 25. Los constructores nacionales de buques que con arreglo á esta ley tengan derecho á primas declararán razonadamente al Ministerio de Hacienda, antes del día 1.º de Octubre de cada año, las cantidades que tendrán devengadas durante el año siguiente á los efectos del artículo 31 de esta ley.

TITULO III

PESCA MARÍTIMA

Art. 26. El ejercicio de la industria nacional de pesca marítima, litoral ó costera, es exclusivo de los españoles, con buques de bandera y construcción nacionales. Esta construcción será también obligatoria para los buques que verifiquen indistinta ó simultáneamente la pesca litoral y la de altura.

Para el cumplimiento de este artículo en lo que afecta á la construcción nacional, se aplicará cuanto preceptúan los artículos 3.º, 4.º y 5.º para los servicios de puerto.

Art. 27. El pescado cogido por españoles con buques nacionales en pesca de gran altura en mares libres, y los residuos de dicho pescado obtenidos á bordo é introducidos directamente en España frescos, ó en cámaras frigoríficas, ó con el hielo ó la sal necesarios para su conservación provisional á bordo por buques nacionales, estarán exentos de toda clase de derechos arancelarios, previa la justifi-

ficación de la procedencia citada en la forma que para cada caso determinen los Ministerios de Hacienda y Marina.

Las Sociedades formadas por españoles en las islas Canarias con capitales españoles, establecidas legalmente para la pesca en el banco titulado Sahárico ó Canario africano, disfrutarán durante el primer quinquenio del cumplimiento de esta Ley una prima anual de 80 pesetas por cada tonelada de pescado seco que exporte. Dicha prima no podrá exceder en cada año de 20.000 pesetas.

Art. 28. La importación de los productos de la pesca nacional disfrutará de cuantas facilidades administrativas y fiscales sea posible otorgarle, y el transporte ferroviario de los mismos será objeto de un régimen especial que asegure su económica y rápida distribución en los mercados interiores, todo ello antes de cumplirse el primer año desde la promulgación de esta Ley en la GACETA.

TÍTULO IV

PROCEDIMIENTOS

Art. 29. Las disposiciones precisas para las reformas que los artículos 18, 19 y 28 de la Ley ordenan introducir en el régimen vigente, y los reglamentos necesarios para la aplicación general de la Ley, serán redactadas y propuestas al Gobierno por una Comisión que se constituirá inmediatamente en el Ministerio de Fomento, formada del modo siguiente:

Funcionarios públicos de nombramiento del Gobierno: un representante por cada cual de los Ministerios de Fomento, Hacienda, Estado, Marina y Gobernación.

Vocales efectivos: un representante elegido por cada cual de las siguientes entidades: Junta de Aranceles y Valoraciones, Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima, Consejo Superior de la Producción y del Comercio, Consejo Superior de Emigración, Cámaras de Comercio, Asociaciones de Navieros y Consignatarios, de Constructores navales, Liga Marítima, Centros comerciales hispano-arrarquiteños, Compañías de ferrocarriles, Compañías de navegación de cabotaje, de gran cabotaje y de altura, Compañías de navegación subvencionadas, Sindicatos de exportación y Juntas de obras de puertos.

Será presidente de la Comisión el Ministro de Fomento, y secretario un funcionario público, designado por éste, de acuerdo con la Comisión.

Dicha Comisión, que deberá oír á los Centros oficiales competentes en las reformas que prepare, deberá además proponer al Gobierno, mediante el Ministro de Fomento, cuanto estime necesario ó conveniente para el desarrollo de la vida comercial del país y su buena administración, en sistemático concierto de cuantos elementos la integran y muy especialmente de los medios de comunicación interiores y exteriores de la Nación.

Art. 30. Contra las resoluciones que dicte la Administración respecto á la aplicación de los artículos contenidos en esta Ley referentes á las primas, podrán ejercitar los que se consideren perjudicados los recursos de alzada y contencioso-administrativo.

Art. 31. En el presupuesto del Estado se consignarán anualmente las cantidades necesarias para satisfacer en cada ejercicio las devengadas por el cumplimiento de esta Ley.

Art. 32. Quedarán derogadas todas las Leyes, Reglamentos y Ordenes que no se encuentren de acuerdo con los preceptos de esta Ley, la cual deberá empezar á cumplirse á los tres meses de su promulgación en la GACETA DE MADRID en la forma reglamentaria que oportunamente se dicte.

TÍTULO V

DEFINICIONES

Art. 33. Para los efectos de esta Ley se considerará « buque nacional » aquel que en su abanderamiento y matrícula, además de ajustarse para los requisitos generales de nuestras Ordenanzas y Reglamentos y á los preceptos del libro III del Código de Comercio, acredite ser de exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional.

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

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

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

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

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

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

« Servicios de puertos »: Todos los navales inherentes á la construcción, reparación y conservación de éstos y á su tráfico interior, así como á los de bahías, rías y canales.

« Navegación de cabotaje nacional »: La que verifiquen los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de África y las Baleares y Canarias, así como también la que realicen entre dichos puertos y el de Gibraltar, y los de las costas de Portugal y Marruecos donde tenga España Consulados.

« Navegación de gran cabotaje »: La que verifiquen los buques nacionales entre alguno de los puertos españoles enunciados en el párrafo anterior y los extranjeros de Europa, los de Asia y África, situados en el Mediterráneo, y los de África en el Atlántico, hasta el Cabo Blanco.

« Navegación de altura »: La que verifiquen los buques nacionales entre los puertos españoles contenidos en los dos párrafos inmediatos anteriores y los demás puertos no citados en dichos párrafos.

« Tráfico directo internacional »: El de todo buque nacional conductor de mercancías de procedencia directa, aunque haga escala y operaciones mercantiles en otros puertos, siempre que al descargarlas en el puerto de su destino vayan acompañadas del conocimiento y certificado del Cónsul ó de la Aduana del puerto de embarque justificativos de la procedencia directa.

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

« Pesca de gran altura »: La que verifiquen los buques nacionales en mares libres y lugares de pesca situados á grandes distancias de España, organizando expediciones especiales autorizadas por el Ministerio de Marina y cuyo producto no sea introducido fresco en España.

« Pesca de altura »: La que se verifique

fuera de las aguas jurisdiccionales por buques nacionales que traen ó envían á España el producto en fresco.

«Pesca litoral ó costera»: La verificada en aguas jurisdiccionales ó en la zona marítima nacional.

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 San Ildefonso á catorce de Junio de mil novecientos nueve.

YO EL REY.

El Ministro de Fomento.
José Sánchez Guerra.

CUADRO A

Anexo al artículo 7.º

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

Primer grupo:

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

CU.

ANEXO A

LÍNEAS	ITINERARIOS	PERIODICIDAD	PROMEDIO DE VELOCIDAD EN LAS LÍNEAS		Tipo de subvención por milla. Pesetas
			En los tres primeros años. Millas por hora.	En el resto del contrato. Millas por hora.	
1.—Norte-España á Cuba y Méjico...	Desde un puerto del Norte de España á Habana y Veracruz con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.....	Una expedición mensual.....	13,50	15 »	11,6
2.—Mediterráneo á la Argentina....	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, Canarias, Montevideo y Buenos Aires, con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo.	Una expedición mensual.....	13,50	15 »	11,6
	Combinación en Buenos Aires para Punta Arenas, Coronel y Valparaíso.....	Una combinación mensual.....	»	»	0,6
3.—Mediterráneo á New-York, Cuba y Méjico.....	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, New-York, Habana y Veracruz, con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo..	Una expedición mensual.....	12,50	13 »	9,6
	Combinación entre Habana y New-Orleans.....	Una combinación mensual.....	»	»	0,6
	Combinación entre Habana, Savannah, Charleston, Georgetown, Baltimore y Filadelfia.....				
Combinación entre New-York, Boston, Quebec y Montreal....					
4.—Mediterráneo á Puerto Rico, Cuba y Venezuela Colombia....	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, Canarias, Puerto Rico, Habana, Colón, regresando por Puerto Rico con las escalas que se determinen, y pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo.....	Una expedición mensual.....	12,50	13 »	9,6
	Combinación por el ferrocarril del Istmo entre Panamá y San Francisco de California con escalas intermedias.....	Una combinación mensual.....	»	»	0,6
	Combinación por el ferrocarril del Istmo entre Panamá y Valparaíso con escalas intermedias.....				
5.—Filipinas.....	Desde un puerto del Norte de España á Port-Said, Suez, Singapore y Manila con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.....	Una expedición cada cuatro semanas.....	12,50	12,50	8,8
	Combinación con Liverpool, Christiania, Copenhagen, Malmö, Libau, Riga, Stockolmo, Helsingfors y San Petersburgo.....	Una combinación cada cuatro semanas.....	»	»	0,6
	Combinación entre Port-Said ó Aden y Sidney.....				
	Idem entre Aden ó Colombo y Kurrachee, Bombay y Bushire.				
	Idem entre Colombo y Calcutta.....				
	Idem entre Aden ó Colombo y Zanzíbar y Mozambique.....				
	Idem entre Mozambique y Capetown.....				
	Idem entre Singapore, Saigon, Hong-Kong, Shanghai, Hiogo y Yokohama.....				
	Idem entre Shanghai y Port Arthur.....				
	Idem entre Shanghai, Nagasaki y Wladivostock.....				
Idem entre Singapore y Batavia.....					
Idem entre Manila, Ilo-Ilo y Cebú.....					
6.—Fernando Póo.	Desde un puerto de Levante y otro del Norte de España, con enlace en Cádiz, á los puertos de Marruecos que se señalen, Canarias, Río de Oro, Sierra Leona, Monrovia y otras escalas que se determinen, hasta Santa Isabel y San Carlos en Fernando Póo, pudiendo arrancar de puerto extranjero.....	Una expedición mensual.....	10 »	12 »	6,6

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

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

Segundo grupo:

12 expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde

un puerto del Sur ó Levante de España al Adriático, y viceversa.

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

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

52 ó 104 expediciones anuales de igual tráfico, una ó dos cada semana, desde

un puerto del Sur de España á otro de Argelia, y viceversa.

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

Tercer grupo:

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

DRO B

ARTICULO 17

IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN		CONDICIONES Y NÚMERO DE LOS VAPORES				NOTAS
Pesetas.	Pesetas.	Marcha en prueba.	Desplazamiento.	TIPOS	NÚMERO	
		Millas por hora.	Toneladas.			
1.691.217,36	1.459.095,12	17	9.000 promedio. 7.500 mñimum.	Preferentemente para pasaje de cámaras con bastante capacidad para emigrantes y carga....	5 vapores.	Los servicios al Centro de América se combinarán de suerte que el tráfico entre España y los puertos americanos del Pacífico pueda utilizar indistintamente las vías del Istmo de Tehuantepec ó del de Panamá. Se ensayará el establecimiento de la escala de Puerto Plata (República de Santo Domingo) en la línea núm. 4 (Venezuela Colombia) de la manera más conveniente para la finalidad principal de dicha línea.
45.223,20	1.736.440,56					
1.359.912,96						
9.583,20 29.003,04 24.868,80	1.423.368	14,38 tres primeros años. 14,95 resto del contrato....	9.000 promedio. 6.000 mñimum.	Mixto de pasaje y carga, con capacidad abundante para emigrantes.....	6 vapores.	
1.449.550,08	1.559.083,68					Los vapores de todas las líneas que toquen en Cádiz, deberán tener combinación con Sevilla, para que desde este puerto puedan expedirse las cargas con flete corrido y conocimiento directo, recibiendo las en igual forma.
57.594,24 51.939,36						
2.147.581,80						Los itinerarios de las líneas los deberá aprobar anualmente el Gobierno, y se formarán ajustándolos á los promedios de velocidad fijados en este cuadro para cada uno de ellas.
58.112,34 121.029,48 52.749,84 23.680,80 41.441,40 32.947,20	2.593.201,26	14,38	4.500	Mixto de pasaje y carga, predominando la carga.....	5 vapores.	
70.184,40 8.923,20 18.618,60 9.266,40 8.665,80						Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
	856.422,72	11,50 tres primeros años. 13,80 resto del contrato....	4.000 promedio. 2.400 mñimum.	Mixto de pasaje y carga, predominando la carga.....	3 vapores.	
	9.627.611,34					

CUADRO C

Anexo al artículo 17.

PRIMER GRUPO

Islas Canarias.

Se fomentarán las comunicaciones marítimas regulares, actualmente contratadas, en combinación con las que contienen los cuadros A y B, y el tercer grupo de este cuadro C, hasta hacerlas periódicas cada tres días entre el Archipiélago y la Península, diarias las principales interinsulares, alternas las restantes entre las demás islas, y semanales entre el Archipiélago, Río de Oro y otros puertos y bahías de la costa del Sahara Español, comprendidas entre Cabo Bojador y Cabo Blanco.

SEGUNDO GRUPO

Islas Baleares.

Se desarrollarán las actuales comunicaciones marítimas regulares contratadas, hasta obtener seis semanales en viajes redondos entre Palma y Barcelona, extensiva una de ellas á Tarragona, ó sustituible por ésta; una semanal entre Marsella ó Barcelona y Palma y Argel, Palma, Ibiza y Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, y Barcelona é Ibiza; tres semanales entre Palma é Ibiza, Palma y Mahón, Mahón y Barcelona, y Palma, Cabrera, Ibiza y Formentera, y diaria entre Ciudadela y Alcudia.

TERCER GRUPO

Africa.

Se concertarán y desarrollarán las diversas comunicaciones marítimas regulares actualmente subvencionadas, unificando todo lo posible sus varios servicios, hasta establecer comunicación diaria de Almería y Málaga con Melilla; biseptimanal desde dichos puertos con Chafarinas, Peñón de la Gomera y Alhucemas, extensiva desde el primer puerto á Nemours ó Kiss, y á ser posible hasta Orán; semanal entre Cartagena, Alicante y Melilla, con prolongación á Orán; diaria entre Algeciras y Ceuta, extensiva con menor periodicidad á Río Martín y Peñón de la Gomera, y trisemanal combinada entre Cádiz, Tánger, Algeciras, Gibraltar y Ceuta, de manera que la comunicación desde Cádiz ó Algeciras con Tánger y viceversa, sea diaria.

Se establecerá, además, una comunicación quincenal entre Barcelona y Mogador, extensiva á Canarias, y con escalas en algunos puertos de Levante y Sur de España, Argel, Orán, Melilla, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Safi y viceversa.

Si las conveniencias del tráfico lo requirieran, podrá esta comunicación quincenal ampliarse á dos quincenales: una desde Barcelona y escalas de España hasta los indicados puertos de Argelia y Marruecos con término en Tánger, y otra desde Barcelona y escalas de España á Tánger y puertos occidentales de Marruecos antes dichos, con término en Canarias.

Los servicios interinsulares de las posesiones españolas en el Golfo de Guinea, se organizarán en combinación con los de la línea marcada con el número 6.º en el cuadro B (Fernando Poo.)

Las velocidades y los tonelajes de los buques que hagan los servicios de los tres grupos, así como las subvenciones de esos servicios, se fijarán en armonía con la clase y periodicidad de los mismos, y teniendo en cuenta que de las seis comunicaciones semanales entre Palma y Barcelona, dos se verificarán con la veloci-

dad horaria de 15 millas como mínimo, y las cuatro restantes, así como las comunicaciones entre Mahón y Barcelona é Ibiza y Barcelona, con la velocidad mínima de 11 á 12 millas por hora.

Los servicios actuales comprendidos en los tres grupos de este cuadro C, ó relacionados directamente con ellos, no podrán ser renovados, prorrogados ni ampliados, siquiera sea transitoriamente, sino en armonía con cuanto se preceptúa en este cuadro y en el artículo 17 de esta Ley.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REALES ORDENES

Visto el recurso de alzada interpuesto por D. Aurelio Cambón y otros patronos y obreros de las distintas clase y oficios del término municipal de Carballo, contra providencia del Gobernador civil de la Coruña, que declaró válida la elección verificada para la renovación de la Junta local de Reformas Sociales del citado Municipio.

Resultando que el Secretario del Ayuntamiento convocó, en 16 de Noviembre último, á los individuos que componían la Junta local de Reformas Sociales de Carballo, para proceder al sorteo de los Vocales de la parte electiva que por renovación bienal de la misma debían cesar en sus cargos:

Resultando que en la sesión celebrada al efecto, el Alcalde hizo presente la necesidad de proceder al sorteo de los Vocales patronos y obreros de la Junta local de Reformas Sociales que debían cesar en sus funciones, y que, según consta en el acta correspondiente, el sorteo se verificó separadamente, correspondiendo cesar á los tres Vocales propietarios patronos y á dos propietarios y un suplente obreros:

Resultando que recurrieron ante el Gobernador civil de la Coruña, con fecha 29 de Noviembre de 1908, D. Ramón San Luis y otros obreros y patronos de Carballo, contra la declaración de validez de la elección verificada para la renovación de la Junta, alegando que se había faltado á lo prevenido en la Real orden de 7 de Octubre de 1908, toda vez que el sorteo debió limitarse á la mitad de cada una de las dos clases de patronos y obreros, efectivos y suplentes, y que además se habían cometido infracciones en el acto de la elección referida:

Resultando que el Gobernador civil dictó providencia, por la que declaró la validez de la elección de la Junta local de Reformas Sociales de Carballo, fundándose en que del expediente se deducía que la renovación del expresado organismo se llevó á efecto ajustándose estrictamente á lo dispuesto en las Reales órdenes de 3 de Agosto de 1904, 27 de Noviembre de 1906 y 7 de Octubre de 1908, no debiéndose estimar la reclamación for-

mulada, teniendo en cuenta que algunos de los que la promueven habían suscrito sin protesta el acta de sorteo, efectuado en 25 de Noviembre último:

Resultando que D. Manuel Villaverde D. Aurelio Cambón y otros vecinos de Carballo, recurren en alzada ante este Ministerio contra la providencia del Gobernador civil de la Coruña, manifestando que no fué legal la forma de efectuar el sorteo de Vocales de la mencionada Junta, puesto que de los seis propietarios, correspondió cesar á cinco, ó sea á la totalidad de la clase patronal, y á dos de los tres que figuraban como representantes de la clase obrera, quedando con cargo en la Junta cinco suplentes:

Considerando que la Real orden de 7 de Agosto de 1908, determina taxativamente que: «En aquellas Juntas que lleven funcionando menos de dos años, la renovación se hará previo sorteo, que fijará la mitad de los Vocales patronos y obreros, efectivos y suplentes, que deben salir de la Junta»; es decir, que el sorteo ha de determinar la mitad de los Vocales, tanto patronos como obreros propietarios y suplentes, que han de cesar en sus funciones; y no se cumple este precepto cuando, como consecuencia del mismo, corresponde cesar á todos los Vocales propietarios de una clase y continúan, en cambio, todos los suplentes en el desempeño de sus cargos:

Considerando que si bien el número de representantes de cada clase es impar, y no puede, por lo tanto, ser eliminado en cada una de ellas en forma que resulte la mitad matemática, es indudable que podía haberse efectuado el sorteo sin que apareciesen eliminados todos los Vocales efectivos de una clase, con manifiesta infracción de la Real orden de 7 de Agosto de 1908, tomando la mitad del número de propietarios ó de suplentes, aumentado ó disminuído en una mitad.

Vistas las disposiciones vigentes en la materia, oído el Instituto de Reformas Sociales, y de acuerdo con su informe,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se declare la nulidad de las elecciones verificadas en Carballo para la renovación de la Junta local de Reformas Sociales.

De Real orden lo digo á V. S. á los efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 30 de Mayo de 1909.

CIERVA.

Señor Gobernador civil de la Coruña.

Vistos los recursos de alzada interpuestos por el Presidente de la Cámara Agrícola de Puerto de Santa María y varios patronos de esta localidad contra providencia del Gobernador civil de Cádiz, declarando bien constituida la Junta local de Reformas Sociales del expresado Municipio.

Resultando que en 16 de Noviembre de

1908 se celebró en las Casas Consistoriales de Puerto de Santa María una reunión para designar los Vocales patronos de la Junta local de Reformas Sociales, constando en el acta que no existiendo Gremios ni Asociaciones patronales, habían sido citados separadamente los patronos de la localidad, verificándose el escrutinio y proclamándose los Vocales elegidos sin otra protesta que la que hizo al final del acto D. José Izaguirre, «por si entre los concurrentes hubiese alguno que no fuese patrono»:

Resultando que en 21 de Noviembre de 1908, recurrieron ante el Gobernador civil de Cádiz, el Presidente y el Secretario de la Cámara Agrícola de Puerto de Santa María, manifestando que debía anularse la elección por haber negado el Alcalde de dicho Municipio personalidad legal á la citada Cámara para intervenir como Sociedad patronal, en el acto referido.

Resultando que en 23 de Noviembre recurrieron también ante el Gobernador D. Joaquín Bich y otros patronos de Puerto de Santa María, exponiendo que no se concedió intervención á los elementos patronales en el acto del escrutinio verificado para la designación de los Vocales proclamados; que, se negó á la Sociedad patronal Cámara Agrícola, el derecho á intervenir en la elección; y que en dicho acto se faltó á varias prescripciones contenidas en las disposiciones vigentes en la materia:

Resultando que el Alcalde de Puerto de Santa María manifiesta en su informe, que no es cierto que en la expresada localidad haya Asociaciones patronales, y que, por lo tanto, ninguna de éstas pudo presentarse en el momento de la elección, siendo aquella la causa por la que se convocó separadamente á los patronos; y que los recurrentes confunden los Gremios contributivos con los Gremios ó Asociaciones comprendidos en la Ley de 30 de Junio de 1887, extremo aclarado por disposiciones vigentes en la materia:

Resultando que el Gobernador civil de Cádiz, en providencia fecha 24 de Diciembre de 1908, declaró válidas las elecciones verificadas en Puerto de Santa María, por entender que el acta es el único documento fehaciente acreditativo de la elección, mientras no sea declarada en falsedad; que la Real orden de 22 de Octubre de 1908 ha aclarado la del 7 del propio mes en el sentido de que tienen derecho electoral las Asociaciones profesionales, Sindicatos, Cooperativas, etc., constituidas con arreglo á la Ley de 30 de Junio de 1887; y que si bien de los antecedentes que obran en el Gobierno civil aparece que una Asociación titulada Cámara Agrícola se constituyó en Puerto de Santa María en 16 de Septiembre de 1908 con arreglo á la ley de Asociaciones, no resulta que haya cumplido los requisitos exigidos por dicha Ley:

Resultando que en 2 de Enero del corriente año la mencionada Asociación comunicó al Alcalde de Puerto de Santa María que su primera Junta general tendría lugar en su domicilio social el 3 del mes indicado:

Resultando que contra la providencia del Gobernador civil de Cádiz recurren ante este Ministerio D. Joaquín Bich y otros patronos y el Presidente y Secretario de la Cámara Agrícola de Puerto de Santa María, reproduciendo los argumentos expuestos ante la citada Autoridad gubernativa y solicitando que se revoque su acuerdo:

Considerando que no apareciendo del acta de la elección que se negara el derecho á ninguna Sociedad patronal á tomar parte en dicho acto, es indudable que no se ha prescindido de la intervención de tales Asociaciones; y que respecto de la Cámara Agrícola, única que ha recurrido, debe tenerse en cuenta que la Real orden de 22 de Octubre de 1908 ha aclarado la del 7 del mismo mes, en el sentido de que la palabra Gremios no se refiere á las Agreraciones que para los efectos del pago, encabezamiento y reparto de la contribución industrial ó territorial puedan constituirse, sino al concepto de Asociación profesional ó Asociación de las que la Ley de 30 de Junio de 1887 denomina Gremios, etc., en el párrafo 2.º de su artículo 1.º:

Considerando que para tener derecho electoral es preciso que dichas Asociaciones hayan cumplido con los requisitos de la citada Ley de 30 de Junio de 1887, que en su artículo 9.º dispone que sus fundadores-directores, presidentes ó representantes darán conocimiento á la Autoridad local del lugar y días en que la Asociación haya de celebrar sus sesiones, requisito cumplido por la Cámara Agrícola de Puerto de Santa María el 2 de Enero del corriente año, ó sea con posterioridad á la elección de que se trata.

Vistas las disposiciones vigentes, oído el Instituto de Reformas Sociales, y de acuerdo con su informe,

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

Que se confirme la providencia del Gobernador civil de Cádiz, declarando la validez de las elecciones verificadas en Puerto de Santa María para la renovación de la Junta local de Reformas Sociales del expresado Municipio.

De Real orden lo digo á V. S. á los efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 1.º de Junio de 1909.

CIERVA.

Señor Gobernador civil de Cádiz.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, teniendo, además, en cuenta lo establecido en el Reglamento de 15 de Febrero de 1898, y considerando que

es urgente la provisión de las vacantes ocurridas en el Cuerpo de Correos, por no existir en el mismo más personal que el indispensable para la prestación de los servicios, se ha servido promover á Oficiales de segunda clase de dicho Cuerpo, con el haber anual de 2.000 pesetas á D. Juan Gisbert y García Ruiz y D. Manuel Ortega Sáenz, que prestan sus servicios en la Administración del Correo Central; á Oficiales de tercera clase, con el sueldo anual de 2.500 pesetas, á D. Cesáreo García del Moral Baeza y D. Domingo Ismer Arroyo, con destino en la Administración Principal de Ciudad Real el primero y en la Estafeta de Rentería, dependiente de la Principal de Guipúzcoa, el segundo; y á Oficial de cuarta clase, con el haber anual de 2.000 pesetas, á D. Rafael Carles Pelluz, adscrito á la Principal de Murcia; debiendo poseer el primero de sus nuevos empleos, con la antigüedad de 18 de Mayo próximo pasado, los Sres. Gisbert y García del Moral, y con la de 4 del actual los Sres. Ortega, Ismer y Carles.

Asimismo se ha servido S. M. nombrar Oficiales de quinta clase, con el sueldo anual de 1.500 pesetas, á los Opositores aprobados con los números 300 al 304 de la propuesta, D. Orenco Gros Calvo, don Cayetano Lucas Corbo, D. Cirilo Genovés Amorós, D. Manuel de Vicente y Guelbenzu y D. Miguel Amorós Belza.

De Real orden lo digo á V. I. á los efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 9 de Junio de 1909.

CIERVA.

Señor Director general de Correos y Telégrafos.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 37 del Reglamento de 15 de Febrero de 1898, y considerando, además, que es urgente la provisión de las vacantes ocurridas en el Cuerpo de Correos, por no existir en el mismo más personal que el indispensable para la prestación de los servicios, se ha servido conceder el reintegro en el servicio, con la categoría de Oficial de quinta clase y sueldo anual de 1.500 pesetas, al Supernumerario D. Joaquín Bertol Silva.

De Real orden lo digo á V. I. á los efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 9 de Junio de 1909.

CIERVA.

Señor Director general de Correos y Telégrafos.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien trasladar en virtud de concur-

so á la plaza de Profesor de Dibujo del Instituto de Jovellanos de Gijón, con el sueldo anual de 2.500 pesetas, asignado á la misma por Real orden de 20 de Enero de 1904, y 500 más que por razón del primer quinquenio personal disfruta á D. Rodrigo Fernández Núñez, actual Profesor numerario de igual asignatura del Instituto de Zamora, cesando desde esta fecha en este último, conforme á lo dispuesto en el Real decreto de 31 de Julio de 1904.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 8 de Junio de 1909.

R. SAN PEDRO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Hoja de méritos y servicios de D. Rodrigo Fernández Núñez.

Profesor de Dibujo del Instituto de Badajoz, por oposición, en 10 de Marzo de 1903.

Profesor de igual asignatura en el Instituto de Zamora, en virtud de concurso de traslación, en 23 de Abril de 1909.

Académico correspondiente de la de Bellas Artes de San Fernando.

Mención honorífica de la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1899.

Mención honorífica en la Exposición Nacional de Bellas Artes de 1901.

Idem íd. íd. en la de igual clase de 1904.

Medalla de plata en la de Gijón de 1899, y Palencia de 1903.

Medalla de cobre en las de Lugo de 1896, Ciudad Rodrigo de 1900, y Valladolid de 1906.

Accésit á un premio y nueve diplomas de mérito de primera y segunda clase en la Escuela de Pintura.

Ilmo. Sr.: Nombrado D. Jesús Guzmán Martínez, por Real orden de 26 de Mayo último, y en virtud de oposición, Catedrático numerario de Lengua Francesa del Instituto de Cabra, y estando desempeñando el cargo de Oficial de tercer grado del Cuerpo facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos, adscrito al Archivo de Hacienda de Avila,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien resolver que se considere vacante dicho cargo del Cuerpo de Archiveros desde la indicada fecha de 26 de Mayo anterior, como asimismo el cargo de Ayudante de la Sección de Letras, que también desempeñaba el interesado en el Instituto de Avila, en cumplimiento del Real decreto de 31 de Julio de 1904.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 15 de Junio de 1909.

R. SAN PEDRO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: En virtud de lo dispuesto por Real decreto de 12 de Noviembre de 1886,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que se construyan por el sistema de Administración las obras del trozo primero de la carretera de tercer orden de La Oliva á Puerto de Cabras por Tetter, en la provincia de Canarias, cuyo presupuesto de ejecución material es de pesetas 59.438,95, que, aumentado en el 3 por 100, según previene la Real orden de 13 de Diciembre de 1901, resalta un total de ejecución de 61.222,12 pesetas.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 15 de Junio de 1909.

SÁNCHEZ GUERRA.

Ilmo. Señor Director general de Obras Públicas.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

MINISTERIO DE LA GUERRA

Consejo Supremo de Guerra y Marina.

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

Mariana Haro Navas, 182,50 pesetas.
María Martín Carnero, 547,50.
Marcelino Mateo Rodríguez y consorte, 182,50.
Margarita Reines Pons, 137.
Carmen Guzmán Molina, 273,75.
Pura Rodríguez Palacios y hermanos, 182,50.
Antonio Soriano Colomer y consorte, 182,50.
Antonio Machado Martín, 182,50.
Fernando Ciscar Escrihuela, 182,50.
Juan Brescia Fernández y consorte, 182,50.
Gertrudis Hernández Barriga, 182,50.
D.^a Carmen Garcés Muñoz, 93,75.
Madrid, 16 de Junio de 1909.—El General Secretario, Madariaga.

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.

Resultado de la subasta que, con arreglo al pliego de condiciones inserto en la GACETA de 9 del corriente, se ha celebrado en este día para la adquisición y amortización de primeros décimos y documentos representativos de los mismos del empréstito de 175 millones de pesetas.

Proposiciones presentadas.

D. Abelardo Flórez, nominal, 318,77 pesetas; cambio, 100 por 100.

Proposiciones admitidas.

D. Abelardo Flórez, nominal, 318,77 pesetas; cambio, 100 por 100; efectivo, pesetas, 318,77.

Lo que se anuncia para conocimiento de los interesados.

Madrid, 15 de Junio de 1909.—El Director general, Alisal.

Dirección General de Aduanas.

Vista la instancia suscrita por los señores Sastre y Compañía, fabricantes de aguardientes y licores en Coruña, manifestando que, según la distinción que el artículo 7.^o del vigente Reglamento de la Renta hace entre los aguardientes neutros y los compuestos, se deduce que para que estos últimos reúnan tal cualidad es suficiente que les haya sido adicionada una substancia extraña que les haga perder el carácter de neutros, sin necesidad de que sea precisamente una esencia; y como el aguardiente de mayor consumo en aquella región es el que se obtiene del alcohol con la adición de agua y una substancia colorante, solicita que se les manifieste qué denominación debe darse al mismo.

Visto el artículo 7.^o del Reglamento citado, que dice: «Para los efectos de este Reglamento se considerarán: alcoholes y aguardientes neutros, aquellos que se expandan tal como salen de los aparatos de destilación ó rectificadores, sin que se les haya adicionado ninguna substancia extraña á la destilada, ni en el acto de su elaboración ni con posterioridad á ésta, ó que no se hayan obtenido por procedimientos especiales que los hagan aptos para dedicarlos inmediatamente á la bebida. Alcoholes desnaturalizados, aquellos á los que se ha mezclado una substancia extraña que los haga impropios y desagradables para la bebida, y que no pueda fácilmente separarse de ellos por procedimientos químicos, físicos y mecánicos. Los alcoholes y aguardientes que no sean neutros ni estén desnaturalizados, se entenderán comprendidos en una agrupación genérica que se llamará aguardientes compuestos y licores.»

Y considerando que basta fijar ligeramente la atención sobre la redacción clara y terminante del mencionado texto legal para afirmar que la adición al alcohol ó al aguardiente neutro de una materia colorante que le conserve apto para la bebida, convierte á dichos líquidos en aguardientes compuestos, que como tales deben estimarse para todos los efectos de la Ley y Reglamento que rigen el Impuesto, esta Dirección General ha acordado manifestar á V... que la adición de materias colorantes á los alcoholes y aguardientes neutros convierten á éstos en aguardientes compuestos, si conservan su potabilidad y, por lo tanto, es operación que sólo pueden efectuar legalmente los fabricantes de aguardientes compuestos y licores que satisfagan patente como tales, y que con la denominación de aguardientes compuestos deben figurar en las cuentas corrientes de las fábricas y almacenes, en las libretas de los detallistas y en los documentos de circulación.

Lo que comunico á V... para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V... muchos años. Madrid, 22 de Mayo de 1909.—José Valdés.
Señores Administradores ó Inspectores de la Renta del Alcohol en...

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

Subsecretaría.

Se halla vacante en la Escuela Central de Ingenieros Industriales la Cátedra de Mecánica aplicada á la construcción, y de Construcción y Arquitectura industrial, dotada con el sueldo de 3.500 pesetas

anuales, y 1.000 m² por residencia, la cual ha de proveerse por traslación, conforme a lo dispuesto en el Real decreto de 24 de Abril de 1908, y Real orden de esta fecha. Los Catedráticos numerarios de Escuelas de Ingenieros Industriales que deseen ser trasladados a la misma, podrán solicitarla en el plazo improrrogable de veinte días, á contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Sólo pueden aspirar á dicha Cátedra los Profesores que desempeñen ó hayan desempeñado en propiedad otra de igual asignatura en Escuelas de Ingenieros Industriales que se sujeten en todo al Reglamento aprobado por Real decreto de 6 de Agosto de 1907, y tengan el título científico que exige la vacante y el profesional que les corresponda.

Los Catedráticos elevarán sus solicitudes, acompañadas de la hoja de servicios, á esta Subsecretaría, por conducto y con informe del Jefe del Establecimiento en que sirvan.

Este anuncio se publicará en los Boletines Oficiales de las provincias, y por medio de edictos, en todos los Establecimientos públicos de enseñanza de la Nación, lo cual se advierte para que las Autoridades respectivas dispongan que así se verifique desde luego, sin más aviso que el presente.

Madrid, 25 de Mayo de 1909.—El Subsecretario, Silió.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de 11 de Agosto de 1901, se hace saber que el Tribunal de Oposiciones á la plaza de Profesor numerario de Colorido y Composición de la Escuela Superior de Artes Industriales y Bellas Artes de Barcelona, ha quedado constituido, de conformidad con lo propuesto por el Consejo de Instrucción Pública en la forma siguiente:

Presidente.

D. Alejo Vera, Académico.

Vocales.

D. Joaquín Agrasot, premiado en varias Exposiciones Nacionales y Universales.

D. Enrique Simonet, Profesor de la Escuela de Barcelona.

D. Julio Romero de Torres, premiado con primera Medalla.

D. Marcelino Santamaría.

D. Julio Mestres Borrrell, y

D. Enrique Martínez Cubells, competentes.

Suplentes.

D. Vicente Borrás Abella.

D. Manuel Benedito Vivés.

D. Adolfo García Cabezas, Profesor de la Escuela de Cádiz.

D. Ricardo de Medraza.

D. Juan Peiró, y

D. José Pascó, como competentes.

Dentro del plazo fijado en la convocatoria han presentado sus instancias los aspirantes siguientes:

D. Federico Ferrandiz Terán.

D. Joaquín Capulino Jáuregui.

D. Jaime Guzmán Domingo.

D. Francisco Rafael Segura y Monforte.

D. Joaquín Martínez Lumbreras.

D. Salvador Clemente y Pérez.

D. Luis Avila Bernabeu.

D. Teodoro Andreu Sentancans.

D. Dionisio Baixeras Verdager.

D. Manuel Orgellés y Frías.

D. Alfredo Roig Valentí.

D. Francisco Esteve Botay.

D. Nicolás Soria González.
D. Nareiso Puget y Viñas.
D. Vicente Borrás Abella.
D. Samuel Mañá y Hernández.
D. Federico Avrial y Alba.
D. Emilio Adsuara Ramos.
D. Félix Lacárcel y Aparici.
D. Manuel Villalobos Gallardo,
D. José Sancho Piqué.
D. Abelardo Gheresi y Castaños.
D. Ramón Pulido y Fernández.
D. C. Angel Díaz Huertas.
D. Eduardo Sánchez Solá.
D. Rafael García Guijo, y
D. Mariano Millán Velasco.

Madrid, 29 de Mayo de 1909.—El Subsecretario, Silió.

MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio.

MONTES

Examinado el presupuesto que ha formulado el Ingeniero Jefe del distrito forestal de Navarra y Vascongadas para atender á los gastos que ocasionen durante el corriente año, los trabajos para la repoblación de rases y calveros de los montes del Estado en la provincia de Navarra, denominados «Erreguerena», «Quinto Real» y «Legua Acotada», y teniendo en consideración que las partidas están debidamente justificadas y que se trata de la continuación de los trabajos emprendidos con éxito en el año próximo pasado,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esta Dirección General, ha resuelto aprobar el mencionado presupuesto por su total importe de 8.488 pesetas, cuyo gasto se aplicará al capítulo 6.º, artículo 4.º del presupuesto vigente de este Ministerio y concepto 13 del mismo, relativo á «Servicio Ordinario», debiendo solicitar el Ingeniero Jefe del distrito los libramientos de fondos y justificar su inversión en la forma establecida, y en la inteligencia de que, dada la índole de estos trabajos, no pueden ser objeto de subasta.

De orden del señor Ministro lo comunico á V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 8 de Junio de 1909.—El Director general, Ordóñez. Señor Ordenador de pagos de este Ministerio.

CONCURSO

Hallándose vacantes cuatro plazas de Escribientes Delineantes de tercera clase de Minas, Aspirantes de segunda, con el haber anual de 1.000 pesetas, en los distritos mineros de Baleares, Palencia, Orense y Zaragoza, esta Dirección General, en cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 21 de Enero de 1903, abre un concurso para la provisión de las referidas plazas, al que podrán presentarse los Capataces facultativos de Minas. Las instancias se dirigirán á esta Dirección en el plazo de un mes, á contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID, acompañadas del título de Capataces de Minas, ó testimonio notarial del mismo, y cuantos documentos acrediten los méritos de los interesados.

Madrid, 14 de Junio de 1909.—El Director general, Mariano Ordóñez.

Dirección General de Obras Públicas.

PUERTOS

Visto el expediente instruido á instancias de D. Antonio Treillard, en solicitud de autorización para ampliar un balneario de su propiedad, sito en la playa de Salinas.

Resultando: 1.º Que por Real orden de 22 de Enero de 1887 se concedió á D. Bonifacio García Robes, autorización para construir el balneario de que se trata y que según consta en escritura otorgada en Avilés en 1.º de Octubre de 1907, ante el Notario D. Simón Barañano, el señor Treillard ha adquirido, por compra los derechos que por aquella disposición tenía el Sr. García Robes.

2.º Que en el período de información pública han hecho constar su oposición D.ª Josefa Rubio y D. Francisco Fernández Quevedo, fundándose en el hecho de que desde hace tiempo, y con arreglo al artículo 39 de la ley de Puertos, vienen instalando anualmente casetas para baños, durante la temporada de verano, en la parte de la zona que el peticionario pretende ocupar.

3.º Que todos los informes emitidos en el expediente son favorables á lo solicitado, excepto en cuanto se refiere á la ocupación de una zona de playa con las casetas móviles anejas al balneario, ocupación que el Ingeniero encargado de la confrontación del proyecto y el Ministerio de Marina informan que corresponde autorizar al Alcalde, mientras el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, sostiene que corresponde á este Ministerio aquella autorización.

Considerando: 1.º Que no puede estimarse como servicio de carácter temporal el de las casetas móviles anejas á un balneario permanente, y que con arreglo á los artículos 39 y 42 de la vigente ley de Puertos y 2.º de la Instrucción de 20 de Agosto de 1883, la concesión de este balneario permanente, con todos sus servicios anejos, corresponde á este Ministerio; máxime cuando los Alcaldes, al conceder las autorizaciones de que trata el artículo 39 de la ley de Puertos, obran como delegados de la Administración Central que, aun admitiendo que el caso fuera dudoso, era la llamada á resolver en definitiva, con preferencia á la Autoridad en quien delega en casos bien determinados, distintos del que ahora se replantea.

2.º Que si los que se han opuesto á lo solicitado alegan, como fundamento de su oposición, el hecho de que anualmente solicitan y obtienen, desde hace varios años, autorización para ocupar parte de la playa, con casetas, en la form prevenida en el artículo 39 de Ley, es indudable que no puede estimarse su oposición con fuerza legal, puesto que esa autorización tiene bien determinado su carácter temporal, y los derechos que de ella nacen prescriben al terminar el período á que la misma se refiere.

3.º Que aun reservándose este Ministerio la concesión del balneario solicitado, con todos sus servicios anejos, y siendo preferente la petición del Sr. Treillard, por su carácter de permanente, la Administración no debe prescindir de consideraciones morales, atendibles siempre, y debe tratar de armonizar las aspiraciones de todos, en cuanto sean justas, por lo que, reconociendo al Sr. Treillard el derecho á ampliar el balneario en la forma solicitada, debe, en cuanto al emplazamiento del edificio y de las casetas móviles, respetar en lo posible costumbres,

que, si no pueden estimarse como derechos, no hay razón para alterar sin que se imponga la necesidad de modificarlas.

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido á bien resolver lo siguiente:

Se autoriza á D. Antonio Treillard para ampliar un balneario de su propiedad, sito en la playa de Salinas (Oviedo), con las siguientes condiciones:

1.ª Se entenderá el Sr. Treillard subrogado al D. Bonifacio Garfía Robes en cuantos derechos y obligaciones adquirió éste por virtud de la Real orden de 22 de Enero de 1887, que le autorizó para establecer el balneario que el Sr. Treillard trata de ampliar.

2.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto que suscribe el Arquitecto D. Tomás Acha, salvo lo dispuesto en la condición siguiente.

3.ª El Ingeniero-Jefe de Obras Públicas de esa provincia, con audiencia de la Autoridad de Marina, del Alcalde, el peticionario y los opositores, determinará sobre el terreno si es posible ampliar el balneario hacia el Oeste, en vez de hacerlo hacia el Este como está proyectado, y fijará la zona en que hayan de situarse las casetas móviles anejas al balneario, procurando armonizar las aspiraciones de los interesados en cuanto sean compatibles con el servicio del balneario.

4.ª El Ingeniero-Jefe en quien delegue verificará el replanteo de la obra tal como haya de construirse con arreglo á la condición anterior, extendiéndose acta triplicada acompañada del plano y perfiles correspondientes, que se someterá á la aprobación de esta Dirección General, debiendo entregarse un ejemplar, después de aprobado, al concesionario, y archivándose el tercero en la Jefatura de Obras Públicas de esa provincia.

5.ª Las obras comenzarán en el plazo

de tres meses y se terminarán en el de un año, á contar desde la fecha de la publicación en la GACETA de esta resolución, siendo de cuenta del concesionario todos los gastos que ocasiona la inspección de las obras y el cumplimiento de las cláusulas anteriores.

6.ª El concesionario queda obligado á demoler las obras parcial ó totalmente, sin derecho á indemnización alguna, cuando á juicio de la Autoridad militar lo exijan los intereses de la defensa. Asimismo remitirá el concesionario al Gobernador militar de la provincia, un ejemplar del acta de reconocimiento formada por el representante del Estado.

7.ª Esta autorización se entiende concedida sin plazo limitado, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, quedando sujeta á lo dispuesto en el artículo 50 de la vigente ley de Puertos y á las disposiciones relativas de accidentes y contratos del trabajo.

8.ª La falta de cumplimiento de cualquiera de las precedentes condiciones llevará consigo la caducidad de esta autorización.

Lo que de Real orden, comunicada por el Excmo. señor Ministro de Fomento, digo á V. S. para su conocimiento, el de los interesados y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 4 de Junio de 1909.—El Director general, A. Calderón.

Señor Gobernador civil de la provincia de Oviedo.

Servicio central hidráulico.

Examinadas las proposiciones presentadas en el concurso de camiones automóviles de vapor celebrado por la Junta de Obras del pantano de Santa María de Belsué.

Resultando que las proposiciones presentadas han sido dos: una de D. Julio

Peña Martín, que ofrece suministrar dos camiones de la fábrica The Yorkshire Patent Steans C.º, en el plazo de un mes por la cantidad de 48.000 pesetas; otra de D. Miguel Otamendi, que ofrece suministrar dos camiones de la casa Straker Squire en igual plazo, por la cantidad de 50.000 pesetas:

Resultando que, tanto el Ingeniero Director de la obra como el Ingeniero Jefe del Ebro y el Servicio Central Hidráulico, se pronuncian decididamente por el primero de dichos tipos de camión, tanto por la circunstancia de no quedar expuestos los tubos á la acción directa de las llamas sin estar envueltos en el agua, como por la posibilidad de reconocer los mecanismos sin ponerse debajo del camión y por tener el segundo de los mencionados tipos los cilindros bajo el bastidor y á poca altura del suelo, lo que puede ser causa de su más fácil y rápido deterioro:

Considerando que el coste de la tonelada de transporte, evaluado en 14,02 y 14,33 pesetas, respectivamente, al estudiar el primer concurso, puede estimarse el mismo sensiblemente con los datos aportados á este segundo concurso, subsistiendo, en consecuencia, la superioridad económica del primer tipo, además de las ventajas enunciadas,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esta Dirección General, de acuerdo con el Servicio Central Hidráulico, ha tenido á bien adjudicar el concurso á D. Julio Peña Martín en las condiciones de plazo y coste señaladas en su proposición.

De orden del señor Ministro lo comunico á V. S. para su conocimiento y efectos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 14 de Junio de 1909.—El Director general, Abilio Calderón.

Señor Ingeniero Jefe del Servicio Central Hidráulico.