

TARIFA DE PRECIOS DE SUSCRIPCION

El pago será adelantado, no admitiéndose sellos de correos.

Madrid	Un mes.	5 pesetas.
Provincias.	Un trimestre.	20 »
Poseiones de Africa.	Un trimestre.	30 »
Extranjero.	Un trimestre.	45 »

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CALLE DEL CARMEN, NÚM. 29.
Número suelto, 0,50



TARIFA GENERAL DE INSERCIONES

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

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

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de la Gobernación:

Real decreto jubilando á D. José de Aguiar y Alvarez, Inspector general Jefe de la Sección del Cuerpo de Telégrafos.
Otro ídem íd. á D. Luis González y Sánchez, Inspector del Cuerpo de Telégrafos.

Ministerio de la Guerra:

Real orden disponiendo se consideren incluidas en el concurso del presente año de la Asociación Benéfico-Escolar, 12 plazas gratuitas de externos en el Colegio-Academia de Fernando el Santo, establecido en esta Corte, á favor de huérfanos de la guerra.
Otra disponiendo se devuelvan á D. Rufino Recalde Aristegui las 1.500 pesetas que depositó para redimirse del servicio militar activo.

Otra disponiendo se devuelvan á D.^a Francisca Goñi Dominguez las 1.500 pesetas que depositó para redimir del ídem íd. íd. á su hijo Cecilio Ariz Goñi.

Ministerio de Marina:

Real orden aprobando el Reglamento para el reconocimiento de embarcaciones mercantes.

Ministerio de la Gobernación:

Real orden disponiendo que el primer día útil del mes de Diciembre próximo se constituyan las Diputaciones Provinciales en la forma prevenida por la ley Provincial.
Otra disponiendo se publique el programa del Concurso para la erección de un monumento conmemorativo de la fundación de la Unión Telegráfica.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:

Real orden disponiendo que los ejercicios de oposición á la clase de Modelado y Vaciado de la Escuela Superior de Artes Industriales y de Industrias de Madrid, se celebren, con la debida separación, ante el mismo Tribunal nombrado para las de igual asignatura de la Escuela de Granada.

Otra disponiendo se desestimen todas las instancias elevadas á este Ministerio en solicitud de concesión de exámenes extraordinarios, y que se cumpla lo prevenido en el Real decreto de 10 de Mayo de 1901.

Otras disponiendo se manifieste al Ministro de la Gobernación lo que se expone en ellas, para que, si lo juzga conveniente, prevenga á las Diputaciones Provinciales de Alicante y Lérida que cumplan la ley de Instrucción Pública y Reales órdenes de 14 de Octubre de 1907 y 3 de Marzo del corriente año, consignando en sus presupuestos las cantidades necesarias para pagar el aumento gradual de sueldo á los Maestros y que paguen los atrasos que adeudan por tal concepto.

Otra disponiendo se declaren de dominio público las obras que se indican, originales de los señores que se expresan.

Otra disponiendo se suscriba este Ministerio por 60 ejemplares y por un plazo de cinco años, á la obra titulada Tratado didáctico de Pediatría, de la que es autor D. Baldomero González Alvarez.

Ministerio de Fomento:

Real orden disponiendo se condone la multa de 250 pesetas impuesta á la Compañía de ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo por el Gobernador civil de Zamora.

Otra disponiendo se condone la multa de 250 pesetas impuesta á la Compañía de ídem íd. íd. por transportar en el tren correo número 1 una caja de cohetes de 43 kilogramos de peso.

Otra disponiendo se reanuden y terminen las obras del trozo sexto y travesía de Gerri, de la Sección de Tremp á Sort, de la carretera de Balaguer á la frontera francesa, provincia de Lérida.

Otra aprobando el proyecto de reconstrucción de obras de fábrica en la carretera de Artesa á Tremp, provincia de Lérida, y disponiendo que las obras se ejecuten por Administración.

Administración Central:

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

GRACIA Y JUSTICIA.—Dirección General de los Registros y del Notariado.—

Anunciando hallarse vacantes los Registros de la Propiedad que se expresan.

HACIENDA.—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Acuerdos adoptados por esta Dirección General recaídos en la reclamación de obligaciones procedentes de Ultramar.

GOBERNACIÓN.—Dirección General de Administración.—Citando á los representantes é interesados en los beneficios de la fundación de la Escuela de niños, instituida en Carrejo (Santander) por don Pedro de Alcántara Igareda.

Inspección General de Sanidad interior.—Anunciando hallarse vacante la plaza de Médico-Director en propiedad del balneario de La Aliseda (Jaén).

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Subsecretaría.—Anunciando haber sido nombrado el Tribunal que ha de juzgar las oposiciones á las plazas de Profesor numerario de Química general, Química industrial inorgánica y Química industrial orgánica de las Escuelas Superiores de Industrias de Las Palmas (Canarias) y Gijón.

Idem íd. íd. las oposiciones á la plaza de Profesor numerario de máquinas de vapor, motores hidráulicos de gas y de aire comprimido de la Escuela Superior de Industrias de Béjar.

Idem íd. íd. las oposiciones á las plazas de Profesor numerario de motores, mecanismos, máquinas herramientas y construcción de máquinas de las Escuelas Superiores de Industrias de Cartagena y Valencia.

Idem íd. íd. las oposiciones á la Cátedra de Química orgánica, Tintorería y Artes cerámicas de la Escuela Central de Ingenieros Industriales.

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

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

HACIENDA.—Junta Clasificadora de las Obligaciones procedentes de Ultramar. Rectificaciones de créditos publicadas con anterioridad, y relaciones de anulación de resguardos.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY DON ALFONSO XIII (Q. D. G.),
S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia y

SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes D. Jaime y D.^a Beatriz continúan sin novedad en su importante salud.

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

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REALES DECRETOS

Con arreglo á lo prevenido en el Real decreto de 15 de Abril de 1906; á lo dispuesto en las leyes de Presupuestos de

1835 y 1892; en la base 17 de la de 14 de Junio último, y en el artículo 113 del Reglamento orgánico del Cuerpo de 21 de Septiembre anterior, y á propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en declarar jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponda, á D. José de Aguiar y Alvarez, Inspector general Jefe de la Sección del Cuerpo de Telégrafos, que cumplirá los sesenta y cinco años de edad el día 2 de Diciembre próximo, fecha del cese en el servicio activo; concediéndole al propio tiempo, como recompensa á sus merecimientos y á sus buenos y dilatados servicios, los honores de Jefe superior de Administración Civil, libres de gastos y con exención de toda clase de derechos, según lo establecido en la base 4.ª, letra D, de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1867.

Dado en Palacio á veinticinco de Noviembre de mil novecientos nueve.

ALFONSO.

El Presidente del Consejo de Ministros,
Ministro de la Gobernación,
Segismundo Morot.

Con arreglo á lo prevenido en Real decreto de 15 de Abril de 1906; á lo dispuesto en las leyes de Presupuestos de 1835 y 1892; en la base 17 de la de 14 de Junio último, y en el artículo 113 del Reglamento orgánico del Cuerpo de 21 de Septiembre anterior, y á propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en declarar jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponda, á D. Luis González y Sánchez, Inspector del Cuerpo de Telégrafos, que cumplirá los sesenta y cinco años de edad el día 5 de Diciembre próximo, fecha del cese en el servicio activo; concediéndole al propio tiempo, como recompensa á sus merecimientos y á sus buenos y dilatados servicios, los honores de Jefe superior de Administración Civil, libres de gastos y con exención de toda clase de derechos, según lo establecido en la base 4.ª, letra D, de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1867.

Dado en Palacio á veinticinco de Noviembre de mil novecientos nueve.

ALFONSO.

El Presidente del Consejo de Ministros,
Ministro de la Gobernación,
Segismundo Morot.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES ÓRDENES

Excmo. Sr.: El REY (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que se consideren incluídas en el concurso del presente año de la Asociación Benéfico-Escolar, publicado en Real orden circular de 31 de Julio último (D. O., número 170), 12 plazas gratuitas de externos en el Colegio Acade-

mia de Fernando el Santo, establecido en esta Corte, calle del Marqués de Monasterio, número 3, á favor de los huérfanos de la guerra, hijos de Generales, Jefes ú Oficiales, con preferencia los que hayan quedado huérfanos en la actual campaña del Rif, y teniendo en cuenta que las 12 plazas referidas se han de distribuir en la siguiente forma: tres á la clase de párvulos, otras tres á enseñanza primaria y las seis restantes á estudios de bachillerato,

Es al propio tiempo la voluntad de S. M. que se den las gracias á D. Adelardo López Sánchez, Director del expresado Centro, por su generoso ofrecimiento en favor de los huérfanos de la guerra.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.

LUQUE.

Señor Capitán general de la primera Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Rufino Recalde Arístegui, vecino de Artajona, provincia de Navarra, en solicitud de que le sean devueltas las 1.500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia indicada, según carta de pago número 59, expedida en 29 de Febrero de 1908, para redimirse del servicio militar activo, como recluta del Reemplazo de 1907, perteneciente á la Zona de Pamplona,

El REY (q. D. g.), teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 175 de la ley de Reclutamiento, se ha servido resolver que se devuelvan las 1.500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 189 del Reglamento dictado para la ejecución de dicha ley.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.

LUQUE.

Señor Capitán general de la quinta Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Francisca Goñi Domínguez, vecina de Marcella, provincia de Navarra, en solicitud de que le sean devueltas las 1.500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia indicada, según carta de pago número 22, expedida en 24 de Febrero de 1908 para redimir del servicio militar activo á su hijo Cecilio Ariz Goñi, recluta del reemplazo de 1907, perteneciente á la Zona de Pamplona,

El REY (q. D. g.), teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 175 de la ley de Reclutamiento, se ha servido resolver que se devuelvan las 1.500 pesetas de re-

ferencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito, ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 189 del Reglamento dictado para la ejecución de dicha ley.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.

LUQUE.

Señor Capitán general de la quinta Región.

MINISTERIO DE MARINA

REAL ORDEN

Excmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), de acuerdo con lo informado por esa Dirección General de Navegación y Pesca y la Junta consultiva de la misma, se ha servido aprobar el Reglamento para el reconocimiento de embarcaciones mercantes que á continuación se inserta, y que ha sido redactado por dicha Dirección General con sujeción á las reglas dictadas para el caso por el *Board of Trade*.

Igualmente se ha servido disponer como aclaración al mismo:

1.º Que mientras otra cosa no se disponga, las funciones de Perito Inspector de buques á que el Reglamento se refiere serán desempeñadas por los actuales Peritos mecánicos, y

2.º Que las tarifas actuales que regulan los honorarios por las operaciones de reconocimiento, continuarán en vigor provisionalmente hasta que se redacten las definitivas por la Dirección General de Navegación y Pesca.

Lo que de Real orden digo á V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 25 de Noviembre de 1909.

CONCAS.

Señor Director General de Navegación y Pesca Marítima.

Señores Comandantes generales de los Apostaderos.

Señores Comandantes Militares de las provincias marítimas.

Señores...

Reglamento para el reconocimiento de embarcaciones mercantes.

CAPÍTULO PRIMERO

Artículo 1.º Las Autoridades de Marina en nuestros puertos y los Consules en el extranjero prohibirán la salida á la mar de todo buque nacional mientras no se acredite que su casco y aparato motor se hallan en buen estado de vida.

Las referidas Autoridades de Marina prohibirán igualmente el ejercicio de su industria á toda embarcación que no cumpla la condición antedicha.

Art. 2.º Se justificará este extremo mediante las inspecciones oportunas periódicas ó extraordinarias que se indican en este Reglamento, y la consecuente presentación de certificados acreditativos de aquéllas, expedidos por cualquiera de los funcionarios ó entidades siguientes:

a). Por los Inspectores oficiales nombrados en nuestros puertos capitales de provincias marítimas, con el Visto Bueno de la Autoridad de Marina que autorice u ordene la inspección;

b). Por las Sociedades Lloyd's Register y Bureau Veritas, cuando se trate de buques que registrados y clasificados en cualquiera de las referidas Sociedades sufran los reconocimientos é inspecciones especiales en los períodos que sus reglamentos prevengan para no perder la letra de su clasificación;

c). Por los Agentes en nuestros puertos de estas mismas Sociedades, pero únicamente cuando se trate de buques en ella registrados;

d). Cuando de reconocimiento no periódico se trate, y el buque se encuentre en puerto extranjero, por el Perito patentado que en cada caso nombre el Cónsul de nuestra Nación con el Visto Bueno del mismo.

Art. 3.º Cuando se trate de los reconocimientos extraordinarios que después se indicarán, originados por las causas marcadas en los puntos b), c), d) y e) del artículo 9.º, sólo se considerarán válidos para cualquier buque los certificados expedidos por los Inspectores oficiales en España ó los Peritos patentados nombrados para cada caso por los Cónsules en el extranjero.

CAPÍTULO II

Reconocimientos periódicos.

Art. 4.º Las embarcaciones cuyo tonelaje sea inferior á dos toneladas, y que se dedican al tráfico interior ó pesca dentro de los puertos, están exentas de sufrir reconocimientos periódicos, quedando sólo sujetas á la vigilancia de las Autoridades de Marina ó sus agentes que celarán porque estén en buen estado de vida en su casco, aparejo y pertrechos, para dedicarse á su industria, suspendiéndolas en el ejercicio de ésta en tanto no cumplan esa condición.

Embarcaciones de tonelaje total superior al señalado en el artículo anterior.

Art. 5.º Toda embarcación cuyo tonelaje sea superior á dos toneladas, que hará sujeta á sufrir periódicamente un reconocimiento en su casco y pertrechos en los plazos siguientes:

a). *Embarcaciones de casco de madera, y que se dedican al cabotaje y carga sin conducir pasajeros, á la pesca ó al tráfico del puerto:* cada cuatro años;

b). *Embarcaciones de casco de madera que, si bien están comprendidas en el párrafo anterior por dedicarse á la pesca, deban, por la índole de su especial construcción, ser reconocidas con mayor frecuencia á juicio del Inspector, de conformidad con la Autoridad de Marina:* El plazo periódico para reconocer esta clase de embarcaciones deberá fijarlo en cada puerto una Junta compuesta de la Autoridad de Marina, el Perito Inspector ó mecánico, y un representante elegido por sufragio entre los dueños de aquéllas. De no haber conformidad, fallará en cada caso lo que proceda la Dirección General de Navegación y Pesca, á quien se someterá el asunto con los informes que emita cada Vocal en apoyo de su tesis;

c). *Buques de casco de madera que hagan navegación de altura ó gran cabotaje:* cada tres años;

d). *Embarcaciones de casco metálico que se dediquen al cabotaje y transporten carga, á la pesca ó al tráfico dentro del puerto:* cada tres años;

e). *Buques de casco metálico que hagan navegaciones de gran cabotaje ó altura, y*

en todo caso los que conduzcan pasajeros: cada año;

f). *Embarcaciones pertenecientes á las Juntas de Obras de Puerto:* Seguirán reconociéndose en los plazos y forma que previene el Real decreto de 27 de Mayo de 1903. (Apéndice al final.)

Reconocimiento del aparato motor.

Art. 6.º a). Cuando el aparato motor sea la vela, los plazos para verificar el reconocimiento serán los mismos que se fijan para el de los cascos en cada caso;

b). Cuando se trate de buques de vapor, sufrirá cada año un reconocimiento en las máquinas y calderas, cualquiera que sea el tonelaje de la embarcación de que se trate, industria y navegación á que se dedique.

Nota. Se considerará como buque de carga aquél que pueda conducir pasajeros en número superior á su dotación.

Buques de itinerario fijo.

Art. 7.º Esta clase de buques quedarán sujetos á las prescripciones establecidas en los anteriores artículos; pero, si como es natural, tienen un puerto fijo para verificar el reconocimiento periódico y no se encontrase en él al cumplir el plazo marcado, se les prorrogará éste, como máximo, un mes, pasado el cual se les obligará á ser reconocidos en el puerto en que se encuentren.

CAPÍTULO III

Reconocimientos extraordinarios.

Art. 8.º Toda embarcación nacional, cualquiera que sea su tonelaje, clase ó industria á que se dedique, estará sujeta á sufrir los reconocimientos extraordinarios en los casos prevenidos en este artículo, y que son los siguientes:

a). Cuando del último reconocimiento periódico resultase preciso el reconocimiento, antes del plazo marcado, del casco, aparato motor ó ambas cosas, bien por no creerse conveniente á juicio del Inspector y con la conformidad de la Autoridad de Marina esperar dicho plazo por falta de garantía en aquellas partes del buque; ó bien por deficiencia en el último reconocimiento periódico, debido á circunstancias locales ó por cualquiera otra causa;

b). Después de haber sufrido varada, abordaje ó serias averías por temporal ú otro motivo;

c). Cuando el buque sufra gran carena ó modificaciones de importancia en su casco ó motor;

d). Por reclamación de los tripulantes, pasajeros, cargador ó denuncia que merezca alguna confianza, si lo juzgan conveniente las Autoridades de Marina ó Cónsules, y en el caso de apelación de que trata el artículo 612, párrafo 4.º del Código de Comercio;

e). Por petición ó requerimiento judicial.

Art. 9.º Los reclamantes en el caso d) y los causantes del requerimiento en el e) del artículo anterior, serán responsables de cuanto gasto se origine en los reconocimientos, si éstos no resultan justificados, y de resultar justificados lo serán la Empresa ó propietario del buque.

En todo caso se exigirá previamente un depósito de cuatro pesetas por tonelada para responder de daños y perjuicios, excepto cuando la reclamación la suscriba la dotación entera del buque, pero en este caso ha de ser la Autoridad de Marina quien aprecie si procede ó no la reclamación, para lo cual ésta ha de entregarse fundamentada detalladamente.

Buques que conduzcan emigrantes.

Art. 10. Además de las prevenciones expuestas para los reconocimientos periódicos y extraordinarios, se sujetarán estos buques á la inspección especial que para su primer viaje dispone el Reglamento de emigración, y sucesivas disposiciones que sobre el mismo se han dictado y dicten.

Buques en construcción.

Art. 11. El Perito Inspector tomará frecuentes noticias del avance en la construcción en todo buque en el límite de la provincia marítima de su nombramiento, y cuando la tenga de que el buque está próximo á ser botado al agua, y sin estar pintado ni forrado en parte alguna, hará una visita de inspección para cerciorarse debidamente de la buena calidad del material y perfeccionamiento de la construcción.

Esta visita la repetirá después de botado al agua el buque y antes de cementado para cerciorarse del perfecto calafateo de las planchas.

Salvo casos excepcionales, que serán origen de consulta á la Dirección General de Navegación y Pesca, sólo estas dos visitas de inspección quedan autorizadas en los buques que se construyan para el cabotaje sin conducir pasajeros.

En los que hayan de dedicarse á la conducción de pasajeros ó navegación de altura, se harán las que á juicio del Inspector son necesarias para el cumplimiento de las instrucciones prevenidas después, para esta clase de buques, en los puntos á que su construcción ha de someterse para cumplir eficazmente su cometido.

Antes de emprender el primer viaje, sufrirá el buque en todo caso el reconocimiento oportuno en el casco y aparato motor, pertrechos, botas, etc., con arreglo á la totalidad de lo prevenido en las instrucciones que luego se insertan, y que ha de ser el punto de partida para comenzar á contar los plazos periódicos, sin someterlo naturalmente á la entrada en dique ó varadero para el reconocimiento de sus fondos, que ya se habrá verificado al inspeccionar la construcción, si esta inspección tuvo lugar en período anterior menor de seis meses y otras circunstancias no aconsejan la vuelta al dique para reconocer los fondos.

CAPÍTULO IV.

Instrucciones á que deberán sujetarse los Peritos Inspectores en los reconocimientos de buques.

Nota. Con objeto de que los Peritos Inspectores conozcan al detalle las reglas que deben observar en el reconocimiento de los buques, trazamos primero en líneas generales la forma de verificarlos respecto al casco.

A continuación copiamos las disposiciones al mismo asunto referentes, que el *Board of Trade* tiene dictadas para la inspección de buques de pasajeros, en la que ha de observarse mayor cuidado si cabe que en los demás casos.

Dentro de éstas hay algunas, aunque muy pocas, que se refieren á toda clase de buques.

En lo referente á máquinas y calderas seguimos el mismo sistema.

Con esto sabrán aquellos funcionarios á qué atenerse en todo caso.

Art. 12. Para efectuar los reconocimientos periódicos en los buques de madera y vela, con objeto de averiguar si llenan los requisitos de resistencia y seguridad para la navegación, es necesario ponerlos en seco, en dique ó varadero.

ro, y en condiciones tales que resulten perfectamente accesibles la quilla y los fondos.

La bodega debe estar desembarazada de todo cuanto impida una inspección minuciosa de su interior; limpios los imbornales de varengas y las canales de desagüe de cuadernas, y levantadas las panas de registro de sentinas y miembros; se descubrirá la madera de los forros exterior é interior donde pueda haber sospechas respecto á su conservación, y se levantarán algunos tablonces allí donde parezca oportuno para reconocer las ligazones.

Los cosederos serán objeto de especial atención, así como las cabezas de los baos, las curvas ó llaves de los mismos, los trancañiles y durmientes, la sobrequilla, y, en general, las piezas de consolidación longitudinal.

En lo que se refiere á las cuadernas, se reconocerán con esmero las que correspondan á la arboladura y jarcia fija, los apóstoles y las cuadernas reviradas y gambotas en la región bovedilla.

Se examinará el estado de la cubierta alta y la instalación de las brazolas y tapas de escotillas, así como las fogonaduras, y se reconocerá en especial la pernería de la cubierta más próxima á la flotación, procediendo para ello á extraer algunos pernos y cabillas en cada costado.

Se notará también si el casco ofrece deformación considerable, y se examinará el calafateo, fijándose en todo cuanto pueda revelar fatiga del casco, y existencia ó el peligro probable de vías de agua.

La inspección del buque debe hacerse extensiva á los palos, vergas, jarcias y bombas.

En lo que se refiere á los primeros, se reconocerán con mayor cuidado por la parte de las fogonaduras y las carlingas.

Art. 13. Los reconocimientos periódicos á que serán sometidos los buques de hierro en su casco, se verificarán en la siguiente forma: después de puestos en seco, ya sea en varadero, ya en dique, se limpiará y rascará cuidadosamente la obra viva, tanto por la parte exterior como por la interior; se procederá entonces al examen de las tracas de forro y de sus costuras, abriendo agujeros y extrayendo algunos remaches cuando se crea indispensable, para cerciorarse de la pérdida de grueso experimentada por las planchas y del estado de las costuras, principalmente en la medianía del buque y en toda la longitud de las aparaduras.

La pérdida de grueso en las planchas no podrá exceder nunca de la cuarta parte del total señalado por los planos que existan á bordo ó del que corresponda por las reglas de construcción admitidas generalmente.

Serán objeto de especial reconocimiento todas las válvulas y grifos de los fondos, con cuyo fin habrán de ser desmontados tales órganos, y después de reinstalados se examinará si funcionan rápida y seguramente.

No podrá tolerarse que los orificios abiertos debajo de la línea de flotación en máxima carga, con excepción de aquellos que estén destinados para dar salida á las aguas sucias procedentes de jardines, baños y, en una palabra, de los servicios de aseo, estén instalados sin sus correspondientes válvulas ó grifos.

Se reconocerá, además, en los buques de hélice el estado del propulsor y del tubo ó tubos de popa, el de los machos y hembras y pala del timón, cerciorándose de su perfecto funcionamiento.

Se visitará también toda la región revestida con cemento, asegurándose de su

perfecta adherencia, y donde ésta no existiera se hará extraer el revestimiento y se reconocerán las planchas subyacentes, haciendo levantar los revestimientos de madera allí donde fuese indispensable.

En los buques de vapor, la región donde descansan las máquinas y calderas deberá ser reconocida en la forma prescrita, lo cual exigirá, en el caso que existan indicios vehementes de su mal estado, que aquellos aparatos sean removidos y que las cámaras en que se alojan queden bastante desembarazadas para que se pueda proceder al reconocimiento escrupuloso de las planchas, carlingas, armazones, sobrequillas, consolidaciones y cuadernas, debiendo extenderse este reconocimiento al interior de las carboneras, que deben estar previamente desocupadas. De no existir esos indicios no se hará la remoción de los órganos citados, pero se aprovechará las épocas de reemplazo ó composición de calderas para verificar el reconocimiento detenido.

Merecen singular atención en el reconocimiento de un buque de hierro ó acero, los mamparos estancos, cuyo estado debe examinarse, así como el de sus puertas ó válvulas, que habrán de hacerse funcionar, y deben efectuarlo con rapidez y sin embarazo alguno.

Asimismo deberá observarse si las escotillas están provistas de brazolas suficientemente altas y de las tapas necesarias para obtener un cierre seguro en malos tiempos, observación esta última extensiva á las carboneras de cubierta y á cualesquiera otras aberturas de la misma. Se verá también si los imbornales y demás bocas de desagüe del costado son racionalmente suficientes para dejar salida á los golpes de mar.

ADICIONES Á LAS INSTRUCCIONES CUANDO SE TRATE DE BUQUES DE PASAJE

Mamparos de colisión.

Art. 14. 1). Es condición indispensable para dedicarse al transporte de pasajeros, el que el buque sufra inspección antes de pintado y cementado.

Los dueños y armadores deberán acudir á la Dirección General en caso de negativa por parte del Perito Inspector á expedir certificado por no concurrir esta circunstancia, y ésta resolverá lo procedente.

2). Todo buque dedicado á navegación de altura y conducir pasajeros, deberá llevar una sólida y estanca cámara de máquinas y calderas, y un mamparo, también estanco, de colisiones.

Llevará también el tubo ó tubos del eje ó ejes de los propulsores, encerrados en otro compartimiento estanco.

Si el buque no tuviese estas condiciones antes de expedir el oportuno certificado para la conducción de pasajeros, deberá el Perito Inspector hacer la oportuna consulta á la Dirección General de Navegación y Pesca.

Los referidos mamparos serán, por ahora, los únicos que como indispensables se exigirán para esta clase de buques.

La distancia del mamparo de colisión á la cara interior de la roda, medida al nivel de la cubierta del entrepuente, será, cuando menos, de $\frac{1}{20}$ de la eslora del buque, medida también desde la cara interior de la roda á la altura de los baos de la cubierta superior, en los buques de una, dos ó tres cubiertas, ó á la de los de la cubierta principal en los *awning deck*.

Antes de expedir el certificado se comprobará si el mamparo de colisión llega á la cubierta superior ó cubierta á la in-

temperie, y de no ser así, se consultará á la Dirección General.

Tanto esta prevención como la relativa á la posición del mamparo, no se aplicará sino á los vapores que se abanderen ó construyan después de la publicación de estas reglas, ó á los que, dedicados á la carga, se presentasen por primera vez á obtener certificado para vapor de pasajeros.

En el mamparo de colisión no deberá existir abertura alguna, ni válvulas ó grifos, para desagüe del compartimiento que cierra.

Tampoco pasarán por el mismo tubos, sin previamente haber obtenido permiso de la Dirección General, á quien someterá el asunto, con informe, el Perito Inspector.

Túneles ó compartimientos estancos.

Art. 15. En todos los vapores de altura y pasajeros con propulsores de hélice, deberá construirse enfrente de cada mamparo de las presas de las bocinas de los ejes, bien un túnel completamente estanco, que se extienda desde dicho mamparo de las bocinas hasta la cara de popa del mamparo de máquinas, ó bien un compartimiento estanco, inmediatamente delante de aquél mamparo, y que se extienda á proa de éste, cuando menos doce veces, el diámetro del eje del propulsor.

En cualquiera de ambos casos la instalación ha de ser resistente, y en el último mamparo que el eje ó ejes atraviesen se instalará una prensa-estopas alrededor de éste.

El túnel ó compartimiento habrá de tener la capacidad suficiente para contener el agua que pueda entrar en el buque en el caso de que ocurriese alguna avería en alguna parte del prensa-estopas exterior de la bocina ó sus ajustes.

La manga y puntal del túnel ó compartimiento serán en todas sus partes las convenientes para que permitan todo trabajo que hubiera que llevar á cabo en los platillos de unión de los ejes, cojinetes, etcétera.

Si hubiera alguna abertura en el mamparo de máquinas, en el primer caso, ó bien en el mamparo que por la proa limita el compartimiento, en el segundo, deberá instalarse para dicha abertura una puerta estanca construída convenientemente y en forma de que pueda cerrar y abrirse desde lugar que esté situado más alto de la línea de máxima carga (preferentemente desde la cubierta alta).

Si no existe la abertura referida, será entonces necesario ajustar un tubo estanco de fuerte construcción y diámetro suficiente que vaya hasta la cubierta superior, para poder así, en todo momento, dar acceso desde la misma al interior del túnel ó compartimiento.

Los túneles compartimientos y tubos de acceso deberán construirse siempre, en los buques de hierro ó acero, con planchas del mismo metal.

Si en el piso del túnel hubiese registros ú otras aberturas, será necesario que éstas estén cerradas herméticamente y colocadas en forma de que sea fácil hacer el cierre estanco.

Se colocarán grifos ó válvulas, con sus tubos, para permitir la salida del agua del fondo del túnel ó compartimiento, é irán dispuestas en forma que su manejo se haga desde punto más alto que la línea de máxima carga.

El buque que solicite certificado de pasajeros, siempre que navegue en aguas tranquilas (como ríos, etc.), podrá abstenirse de tener túneles estancos.

Puertas estancas.

Art. 16. Los Peritos Inspectores, cuando reconozcan buques dedicados al transporte de pasajeros, se cerciorarán de que las puertas estancas abren y cierran en forma expedita, y no exigirán clase determinada, sino que se concretarán a comprobar su eficacia.

Es muy recomendable que los cantos de las puertas sean biselados.

El manejo de estas puertas se ha de verificar desde punto más alto que la línea de máxima carga, siendo muy recomendable pueda hacerse desde la cubierta alta.

Si á juicio del Perito Inspector, y como consecuencia de que el tipo de puerta estanca sea de cierre rápido, ó por otro cualquier motivo hubiese peligro para las personas al paso del mamparo, dará cuenta á la Dirección General para que ésta acuerde lo procedente.

Escantillones.

Art. 17. Cualquier motivo de duda que respecto á la resistencia del casco pueda tener el Perito Inspector, deberá ponerla en conocimiento de la Dirección General de Navegación antes de expedir el oportuno certificado.

Han de estar, pues, persuadidos de que los escantillones de los buques de hierro ó acero que inspeccionen son los asignados en las reglas de construcción y Reglamento de máxima carga, ó equivalentes en resistencia.

En lo sucesivo, para todo buque que se construya y haya de obtener certificado para pasajeros, el dueño ó constructor remitirá, por conducto del Perito Inspector, á la Dirección General de Navegación el plano acotado de la sección por la cuaderna maestra.

Cuando un buque que se inspecciona para otorgarle certificado de pasajeros no llene, á juicio del Perito Inspector, absolutamente todos los debidos requisitos, aunque los defectos no sean de tal naturaleza que por sí solos puedan justificar la negativa á otorgar aquel certificado, deberá someter el caso con su informe á la Dirección General de Navegación.

En todos los casos en que se intente colocar en vapores de pasaje aparatos para la expulsión de las cenizas y escorias de metales diferentes al acero ó hierro forjado, deberá remitirse á la Dirección General toda clase de detalles sobre la instalación.

Escotillas y lumbreras.

Art. 18. La altura de las brazolas de las escotillas y medios para proteger y asegurar las lumbreras, bocas de carboneras, etc., así como los que se adopten para asegurar la suficiencia de las portas de desagüe é imbornales de la cubierta, deberán ser objeto de especial cuidado en la inspección.

Toda cuanta abertura exista en la cubierta de un vapor, ya sea en la toldilla, *awning deck*, *spar deck*, de paseo, ó en el castillo, han de ir provistos de medios de cierre, colocados en sitio cercano, y que instalados en las aberturas hagan estanco el cierre de la cubierta.

Igual cuidado se ha de prestar en lo que se refiere á las escotillas y lumbreras de máquinas y calderas, así como también en cuanta abertura haya en la cubierta principal ó baja.

Son muchas las desgracias que han ocurrido por ser las lumbreras, escotillas, carrozas, etc., de construcción ligera y aseguradas en forma insuficiente, en vez de tener la debida resistencia para formar partes permanentes de la estructura del buque.

Lo mismo puede decirse por idéntico defecto de los antepechos de toldillas y ciudadelas.

Los Inspectores, al reconocer los vapores de pasaje, prestarán la atención debida á estos extremos, y cualquier duda que se les ofrezca consultarán á la Dirección General antes de expedir el certificado.

Es lo que queda dicho en los párrafos anteriores de aplicación á toda clase de buques, aunque no sean de pasaje.

Portillas de luz.

Art. 19. Las portillas de luz situadas en cualquier parte del buque que pueda anegarse, de romperse el cristal de aquéllas, deberán llevar ajustadas portillas ciegas; esto no será obligatorio cuando se trate de portillas de superestructuras erigidas sobre la cubierta á la intemperie, siempre que todas las aberturas de la cubierta de aquella superestructura estén convenientemente protegidas.

Cuando se trate de buques que hagan excursiones cortas, las portillas de luz en las toldillas y castillos y las inmediatamente debajo de la *awning deck* ó cubierta de paseo quedarán exceptuadas de la obligación ya referida, salvo que, en opinión del Inspector, no sean los cristales lo suficientemente resistentes, ó que exista, á su juicio, peligro para la seguridad del buque por la rotura del cristal de cualquiera de aquéllas.

Las portillas de luz, aun en los casos exceptuados, deberán ir provistas de portillas ciegas cuando los espacios en que están situadas vayan llenos de carga hasta el punto de hacer dificultoso el acceso á aquéllas.

No se admitirán en ningún caso las lumbreras de armazones ó esqueletos de hierro fundido en los buques que se abandonen ó construyan después de la fecha de publicación de este Reglamento.

Buques movidos por electricidad.

Art. 20. Cuando se presenten á reconocimiento para obtener certificado de pasajeros algún buque movido por electricidad ó otra fuerza distinta al vapor, el Perito Inspector observará si la máquina propulsora ó alguna parte de sus accesorios son de tal naturaleza que, á su juicio, pueden afectar perjudicialmente al casco ó pertrechos, é informar á la Dirección General respecto al asunto y medios que los Armadores hayan adoptado para evitar dicho perjuicio.

A este informe, y si lo estima pertinente, añadirá una descripción de la propulsión empleada y de la máquina, incluso sus accesorios, y manifestará si, en su opinión, pueden existir peligros excepcionales por su manejo.

También hará constar en el informe la velocidad estimada en millas, número de revoluciones del eje propulsor y tiempo probable que la máquina es capaz de mantener la velocidad.

Reconocimiento de calderas y máquinas.

Art. 21. En el reconocimiento de las calderas y máquinas propulsoras se fijará principalmente la atención:

1.º En los luchaderos y muñones de las piezas dotadas de movimientos rotatorios y oscilatorios, haciendo desmontar para ello las tapas de las chumaceras, cuyo estado también se examinará; para el reconocimiento de los ejes principales y trasmisión se hará dar una revolución completa á los mismos, y para el del eje de popa se meterá á bordo, lo cual permitirá examinar los guayacones;

2.º En los émbolo-motores y el interior de sus cilindros, para cuyo examen

se desarmarán las tapas de los últimos y se mostrarán los muelles de los primeros;

3.º En los distribuidores y correderas y los espejos de los cilindros, cuyo reconocimiento exige la apertura de las cajas de distribución y ocasionalmente la extracción de las mismas correderas;

4.º En las válvulas y émbolos de las bombas circulatorias de aire y de sentina, desmontando para su reconocimiento las tapas y registros que fuesen necesarios;

5.º En todas las regiones internas de las calderas, para cuya inspección cómoda y eficaz, después de enfriadas, deben desmontarse los puentes y las parrillas;

6.º En los órganos accesorios de las calderas, efectuando escrupuloso examen, y en particular el de las válvulas de seguridad, cuya carga debe calcularse si corresponde al grado de vida del generador.

A igual reconocimiento serán sometidos todos aquellos aparatos secundarios que, como ocurre á veces con las calderas de los *donkeys*, estén ligados con el aparato motor.

Antes de darse el buque listo para salir á la mar, debe el Inspector presenciar el funcionamiento de las máquinas.

Art. 22. El Perito Inspector no se concretará á la simple inspección de las máquinas y calderas en la forma que dejamos reseñado, sino que, inspirándose en el grave cometido que está llamado á desempeñar, observará cuanto su buen criterio le sugiera al objeto de cerciorarse de que órganos tan importantes como los que se trata llenan las condiciones apetecibles para su buen y seguro funcionamiento.

Con este objeto, y para guía de aquellos funcionarios, vamos á reseñar en líneas generales distintas prescripciones sobre el asunto, que están entresacadas de las «Instructions to Surveyors», dictadas por el *Board of Trade* en «The Regulations and Suggestions as to the Survey of the Machinery of Steam Ships Carrying passengers».

Presión de trabajo.

Art. 23. El Perito Inspector deberá fijar la presión de régimen ó trabajo en las calderas por medio de una serie de cálculos de la resistencia de sus diversas partes en relación con la mano de obra y la calidad de los materiales empleados.

Para hacerlo, se atenderá á lo prevenido en las reglas para la construcción é instalación de las máquinas y calderas que publica esta Dirección General con las de clasificación y construcción de los buques de hierro ó acero.

Calderas de fondos mojados.

Art. 24. Teniendo en cuenta los muchos casos en que se han descubierto defectos, los Peritos Inspectores cuidarán de que las calderas de fondos mojados y otras clases cuyos fondos no puedan reconocerse al exterior, sean levantadas para su inspección cada cuatro años, ó cuando, como antes se dijo, haya indicios vehementes de su mal estado si fuera antes de dicho plazo, lo que no es probable.

Si los Armadores, en algún caso especial, tuviesen razones, á su juicio fundadas, para no acceder á que las calderas se levanten cuando el Perito Inspector lo indique, se someterá el litigio á la resolución de la Dirección General.

Las calderas que hayan sido levantadas de su asiento se someterán en todos los casos á la prueba hidráulica de que después hablaremos.

Remachado.—Cubrejuntas.—Estays.

Art. 25. En lo que se refiere á las condiciones de remachado, cubrejuntas, estays y al cálculo de la presión de trabajo en los casos de hornos ondulados ó estrados ó contruidos con anillos rebordados, estarán á lo prevenido en las reglas para la construcción ó instalación de las máquinas y calderas.

Inspección en la construcción.

Art. 26. Asimismo procederán, como allí se previene en la inspección, en la construcción de las calderas cuando se trate de buques que hayan de dedicarse á la conducción de pasajeros y también en lo referente á las pruebas del material que haya de emplearse.

Calderas de donkey.

Art. 27. Las calderas del donkey, que están en cualquier forma comunicadas ó conectadas con las calderas principales ó con las máquinas propulsoras del buque, deben reconocerse y establecer su presión de trabajo del mismo modo que en las calderas principales.

El nivel de agua, manómetro y demás instalaciones, así como las válvulas de seguridad, obedecerán á idénticas condiciones que en las calderas principales.

Calderas de lanchas.

Art. 28. Las calderas de las lanchas de vapor que formen parte del buque de pasajeros se someterán á las mismas reglas que las calderas principales respecto á su construcción, resistencia del material, válvulas de seguridad y demás accesorios.

Válvula de comunicación.

Art. 29. Ninguna caldera ó cámara de vapor deberá estar dispuesta de tal suerte que el escape del vapor por las válvulas de seguridad pueda ser total ó parcialmente interceptado por la acción de otra válvula.

Se instalará siempre una válvula de comunicación entre la caldera y el tubo de vapor, y cuando haya dos ó más calderas comunicándose con un receptor ó recalentador, se instalará entre cada una y el receptor.

Los cuellos ó gargantas de las válvulas serán lo más cortos posible.

Tubos de nivel.—Grifos de prueba.**Manómetro.**

Art. 30. Cada caldera debe estar provista de un tubo de nivel, tres grifos de prueba cuando menos y un manómetro.

Las calderas de doble frente ó de frente muy extenso tendrán á cada lado, en un sentido ó en otro, según el caso, un tubo de nivel y tres grifos de prueba.

En sustitución de los grifos de prueba puede admitirse otro tubo de nivel.

Cada caldera que tenga el buque ha de cumplir con estos requisitos.

Si los grifos de prueba no están instalados directamente en el frente de la caldera, sino que lo están en un tubo exterior, irán, por regla general, entre la caldera y el tubo.

No se debe insistir sobre la necesidad de tales grifos ó llaves si el tubo es de moderada longitud y resistencia adecuada, siempre que el diámetro del agujero en cualquier parte no sea menor de 75 milímetros.

Entre las calderas y el tubo no habrá válvulas.

Si los tubos-columnas tienen un diámetro menor de 75 milímetros, y están empuados á las calderas sin la intervención de llaves, y en lo demás la disposición es satisfactoria, no se pondrá defecto alguno á esta instalación, siempre que no haya

difficultad para mantener claros los conductos extremos.

Para conseguir esto, será preciso que el conducto, en la parte del tubo, entre los grifos de tope y parte baja del indicador de nivel, se cierre, lo que se puede hacer por la interposición de una llave.

En el caso de calderas de alta presión, es de desear que las llaves de comunicación de los indicadores de nivel tengan mangos para manipular cómodamente.

Los Peritos Inspectores visitarán estas instalaciones, y en todo caso que haya indicadores automáticos, si á su juicio no reúnen las debidas condiciones de seguridad, dará cuenta, informando, á la Dirección General.

Calderas pequeñas en que no se puede entrar.

Art. 31. Cuando no se puede entrar por la puerta de registro en las calderas, bien por ser ésta pequeña, bien por estar mal colocada, el Perito Inspector no certificará respecto á la misma mientras no se le faciliten medios de entrar en ella.

Si lo que impide la entrada son los estays, se quitarán éstos, y se colocarán terminada la inspección, cerciorándose el Perito Inspector de que quedan bien colocados.

Si alguna parte de la caldera, situada cerca de la caja de fuegos ú hornos, estuviere construída en forma de ser imposible su reconocimiento, el Perito Inspector, antes de expedir certificado, consultará á la Dirección General de Navegación.

Las calderas pequeñas en que los Inspectores no puedan entrar se reconocerán de la mejor manera posible, y se probarán á presión hidráulica en cada reconocimiento.

Si por causas especiales debidamente justificadas no pudiese el Perito Inspector entrar en la caldera de un donkey ú otra pequeña, deberá testimoniar claramente las razones en el certificado.

Tendrán especial cuidado en reclamar para el reconocimiento de las calderas el que éstas estén á temperatura conveniente en el interior para poderlas reconocer cómodamente, negándose en absoluto á entrar y expedir certificado en las que aquella condición no se cumpla.

Cuando hayan de reconocer una caldera que esté en comunicación con otra, tomará las debidas precauciones para que no pueda entrar vapor alguno.

Ruptura de estays.

Art. 32. Los Peritos Inspectores tendrán presente que ha habido algunos casos en que los estays de acero enroscados en las cámaras de agua de las calderas se han roto de medio á medio en el contorno del lado del agua de la placa exterior en el curso ordinario del funcionamiento de la caldera. Es difícil muchas veces encontrar estos defectos, que son de tal importancia, que la caldera en que ocurren resulta incompatible con la presión de trabajo que como requerida se le asigna. Preciso es, por lo tanto, que los Peritos Inspectores ejerzan en este caso la mayor vigilancia, y para prevenirlos el medio más eficaz es el uso de la prueba hidráulica.

Las superficies que sustentan estos estays se calibran antes, durante y después de aquella prueba, porque así se notará indudablemente alguna flexión en la proximidad del estay ó estays rotos, si los hay. Es también recomendable que á los extremos exteriores de dichos estays se les haga un pequeño taladro, de profundidad tal, que entre en el cuerpo del mismo 12 milímetros, cuando menos, más adentro de la plancha en que va

atornillado. Haciendo esto, si existe la rotura del estay, la acusará el consiguiente salidero.

Es muy recomendable, para evitar el caso que nos ocupa, la práctica adoptada por algunos constructores de reducir el diámetro del cuerpo de dichos estays, haciéndolo algo menor del que tienen las extremidades que van atornilladas á las placas.

Prueba hidráulica.

Art. 33. Toda caldera nueva ó que haya sido levantada para una completa carena debe probarse á presión hidráulica doble de la de trabajo que se le asigna.

La prueba tendrá lugar antes de que se coloquen en el buque y de que estén forradas.

La prueba hidráulica también se llevará á cabo en cualquier caso que á juicio del Inspector sea necesario para satisfacerse de la eficiencia de cualquier parte dudosa, ó que, como ya se dijo, no sea de fácil acceso para su perfecto reconocimiento.

También se aplicará la prueba hidráulica al caso de un vapor que, reuniendo las condiciones para conducir pasajeros, quiere permutar su certificado de vapor de carga por el de aquella clase.

Antes de someter una caldera á la prueba por presión hidráulica será reconocida con toda la posible minuciosidad, tomando las mediciones necesarias y haciendo los cálculos de la presión de trabajo.

Esta misma prueba hidráulica se aplicará á los recalentadores, evaporadores, etc.

Después que una caldera haya sido sometida á la prueba hidráulica respectiva, el Inspector verificará el reconocimiento interior y exterior, y en consecuencia del resultado obrará, respecto á la presión de régimen que haya de concederse.

Si al ser probada una caldera existen indicaciones á la vista ó al oído de que está defectuosa, el Inspector aconsejará á los que la dirigen que bajen la presión y se tomen las medidas necesarias para averiguar la naturaleza ó importancia del defecto.

El deber primordial del Inspector es, en todo caso, anotar el resultado y satisfacerse de su bondad, dejando la operación á que se hace referencia á los Maquinistas de la estación. Cuando la prueba no resulte satisfactoria, se remediarán los defectos y se repetirá la prueba.

No se considerará prueba eficaz la en que no dure como mínimo diez minutos el sostenimiento de la presión requerida.

La presión de prueba y la fecha en que se efectuó la última, se especificarán en el certificado.

Reconocimiento**y pruebas de la tubería de vapor.**

Art. 34. Los Peritos Inspectores prestarán la mayor atención en el reconocimiento y pruebas de la tubería de vapor.

Toda la tubería de vapor nueva de cobre, se probará á presión hidráulica no menor de dos veces ni mayor de dos y media la presión de trabajo. Si alguna consideración especial existe, la pondrá el Perito Inspector detalladamente en conocimiento de la Dirección General.

Los tubos de vapor nuevos, de hierro forjado á soldadura superpuesta, deberán probarse á presión hidráulica tres veces mayor, cuando menos, de la presión de trabajo.

Respecto á la tubería vieja el Inspector, cuando lo estime necesario, exigirá

la prueba hidráulica de cualquier tubo ó parte dudosa á presión dos veces mayor que la de trabajo.

Las condiciones á que debe satisfacer esta tubería, las encontrarán los Inspectores en las reglas de construcción é instalación de máquinas y calderas.

Purga de los tubos de vapor.

Art. 35. Deberá haber medios eficaces para purgar toda la tubería de vapor. Las válvulas de comunicación de las calderas no se deben considerar á propósito para este objeto. Todos los grifos de purga ó válvulas deben ser accesibles y colocadas de tal modo que sirvan para que salga el agua de cualquier parte de los tubos de la ó de las cámaras de vapor comunicados con ellos. Se colocarán tubos de desagüe á los grifos de purga ó válvulas, cuando éstos estén en posición tal que el agua ó vapor desahogado pudiera hacer daño personal. Es de desear que los grifos sean automáticos en su acción.

Tubos de cobre forjado y hierro forjado.

Art. 36. La presión de trabajo de los tubos de cobre y hierro forjado bien manufacturados cuando las costuras estén soldadas se hallará como previenen las reglas de construcción é instalación de las máquinas y calderas.

Tubos de alimentación.

Art. 37. Los tubos de alimentación, calentadores del agua de alimentación, filtros ú otros receptáculos por los que el agua pase en su camino de las bombas á las calderas, deben de hacerse capaces para soportar una presión de 20 por 100 en más que la presión de la caldera.

Juntas de expansión.

Art. 38. En todos los casos en que se coloque una junta de expansión á un tubo acodillado, el Inspector requerirá que se emplee una gola fija y pernos ú otros medios eficaces para impedir el que el extremo del tubo pueda ser desencajado. También es de desear idéntica instalación en las juntas de expansión de los tubos de vapor rectos, pues han ocurrido casos, especialmente con pequeños tubos, en que sus extremos se han desencajado de la junta.

Hierro fundido en las calderas, tubos de vapor, tubos de soportes, grifos, etc., etc.

Art. 39. En las calderas en que los Inspectores vean que se ha empleado el hierro fundido, de tal suerte que está sometido á la presión del vapor ó del agua, darán cuenta de las circunstancias á la Dirección General. Los tubos auxiliares ó llaves de hierro fundido por donde tenga que pasar la extracción caliente, no deben de admitirse. Los Inspectores procurarán disuadir del empleo del hierro fundido en los calzos y en las carlingas de las calderas, y fijarán bien la atención en el asiento de éstas, especialmente si están sentadas de través.

La presión que un Inspector señale no debe ser aumentada por otro.

Art. 40. Cuando las calderas de un buque han sido reconocidas en la factoría por un Inspector, y el reconocimiento del buque se ha terminado y ha sido extendido el certificado por otro, el que ha inspeccionado la caldera informará al que ha de certificar después, de cuál es la presión de trabajo en su concepto; él certificará también, como es corriente, acerca de la eficiencia y suficiencia de las partes que ha examinado. El Inspector que facilita el certificado debe también examinar las calderas después que estén instaladas en el buque, y si no tiene ins-

trucciones especiales de la Dirección, será él responsable de la presión concedida. No obstante, ni reducirá ni aumentará la presión indicada por el Inspector que reconoció las calderas en la fábrica, sin consultar á dicho funcionario, y si hubiera alguna diferencia de opinión, se dará cuenta á la Dirección General.

Una vez concedida la presión de la caldera de un buque de vapor de pasajeros, bajo ningún concepto puede ser aumentada sin previa consulta. En los casos en que un Inspector opina que puede aumentarse la presión sin temor, se pondrá en comunicación con el Inspector que reconoció el buque últimamente; y si al conocer las razones que hubo para conceder la presión actual, el Inspector es aún de opinión que se puede aumentar, la Dirección General resolverá, pero como se ha dicho antes no se aumentará la presión en ningún caso, sin que la cuestión haya sido decidida por ambos Inspectores.

Plazos y forma de verificar el reconocimiento de la tubería de vapor.

Art. 41. a) Tubos de vapor principales. Toda tubería de cobre cuyas costuras longitudinales estén soldadas con latón, ya sea formando una hilada completa ó sólo parte de ella, deberán ser reconocidas y probadas, quitados sus forros, cuando menos, una vez cada cuatro años.

Los tubos de hierro, acero ó cobre estirado, cuyo diámetro exceda de 60 milímetros, se desaforrarán y probarán á presión hidráulica, una vez cada seis años cuando menos.

Para los tubos cuyo diámetro sea de 60 milímetros ó menor, el Inspector, á su juicio, desaforrará unos cuantos milímetros junto á las regolas al hacerse la prueba hidráulica.

b) Tubos de vapor auxiliares, cuyo diámetro interior exceda de 15 centímetros.

Los tubos de cobre cuyas costuras longitudinales estén soldadas con latón, se desaforrarán y probarán á presión hidráulica, una vez cada cuatro años cuando menos. Los tubos de hierro, acero ó cobre estirado, se desaforrarán y probarán á presión hidráulica, al menos una vez cada seis años.

c) Tubos de vapor auxiliares, cuyo diámetro interior es mayor de 75 milímetros y menor de 150 milímetros.

Los tubos de cobre, cuyas costuras longitudinales estén soldadas con latón, deben desaforrarse en extensión mayor de 50 milímetros, á partir de cada regola y probarse á presión hidráulica, lo menos una vez cada cuatro años.

Los tubos de hierro, acero ó latón estirado, deberán desaforrarse más de 50 milímetros, á partir de cada regola y probarse á presión hidráulica una vez cada seis años.

d) Pequeños tubos de vapor auxiliares y tubería de vapor auxiliar al aire libre.

Los tubos de vapor cuyo diámetro no exceda de 75 milímetros, situados en, ó sobre la cubierta superior ó en otros lugares al aire libre, se probarán periódicamente, y á la discreción del Inspector quedará cuándo lo debe hacer y si deben desaforrarse los tubos totalmente ó en parte cuando se haga la prueba hidráulica.

e) Generalidades.

Siempre que los tubos no se hayan desaforrado totalmente, la prueba hidráulica la hará durar el Inspector el tiempo que crea necesario, pero nunca menos de veinte minutos consecutivos.

Cualquier parte donde se observe salidero que no sea en las regolas, se desaforrará, reparará y volverá á probar.

La presión de prueba que hay que aplicar siempre no será menor del doble de la presión de trabajo que ha de sostener la tubería.

Quando se va á reconocer un buque para proveerlo con el certificado para poder llevar pasajeros, después de haber cambiado de nacionalidad ó por primera vez, todos los tubos de vapor se probarán como se ha indicado anteriormente.

Todos los tubos de vapor principales, nuevos, viejos ó compuestos, cualquiera que sea su tamaño, y todos los tubos de vapor auxiliares cuyo diámetro interior sea mayor de 75 milímetros, deben probarse á presencia del Inspector.

Los Inspectores verán que el espesor de los tubos, las disposiciones para la expansión, ajuste de los pernos de guarda purgas, etc., están bajo todos conceptos dentro de lo que determinan las reglas de construcción é instalación de máquinas y calderas.

Los tubos de vapor principales comprenden la hilera principal y sus ramificaciones de las diferentes calderas y los que van á las máquinas propulsoras, así como también la tubería que comunica dos ó más calderas.

Quando una hilera de tubos se ha probado á presión hidráulica, el Inspector podrá, á su juicio, desarmar parte de ellos para ver su interior y medir su espesor.

Además de los reconocimientos periódicos enumerados, el Inspector puede, cuando lo juzgue necesario, si tiene dudas sobre alguna parte, probar la tubería y desarmarla para ver su interior y espesor, al mismo tiempo que se hace el reconocimiento del casco y máquina.

Las anteriores instrucciones se aplican á todos los tubos de vapor en que la rotura de uno de éstos causaría probablemente pérdida de vidas ó daño grave, pero los Inspectores no insistirán en la prueba de la tubería pequeña, porque la libre salida de vapor de ésta no puede ser peligrosa.

Válvulas de seguridad.

Art. 42. Es este el punto más importante en lo que á la seguridad para la navegación en las calderas se refiere, y, por lo tanto, los Peritos Inspectores han de tener mayor cuidado en cerciorarse de que estos aparatos, además de estar en buen estado, son en su sistema de construcción é instalación eficaces para el más perfecto desempeño de su cometido.

Para la debida ilustración de dichos funcionarios, además de reiterar aquí lo que las reglas para la construcción é instalación de las máquinas y calderas previenen, respecto al área de esta clase de válvulas, ampliamos estas prevenciones con las dictadas por el Board of Trade referente al caso.

Observaciones sobre las válvulas de seguridad.

Las válvulas cubiertas, esto es, que están fuera de la vista cuando hay vapor levantado, no tendrán área menor ni soportarán presión mayor que aquellas que no están cubiertas, si hay instalada alguna de esta clase.

Ha habido casos en que los buques de vapor han sido reconocidos y aprobados con tubos entre las calderas y las cajas de válvulas de seguridad. Esto no es admisible, sino que las válvulas de seguridad han de estar sobre las calderas, como á continuación se dice.

Los Inspectores tendrán esa prescripción presente en todas las calderas nue-

vas y siempre que se puedan hacer las alteraciones fácilmente. El cuello ó la parte entre la caja y el reborde ó pestaña que está empuñado á la caldera, debe ser lo más corto posible y moldeado en una pieza con la caja.

Los Inspectores notarán que no se intenta por estas instrucciones que los buques con calderas viejas que ya han sido aprobados con distintas instalaciones, hayan de ser detenidos para hacer la reforma.

Por supuesto, que en cualquier caso en que un Inspector estime que es realmente peligroso que haya una extensión de tubo entre la caldera y la caja de válvulas de seguridad, es su deber insistir en que se haga la reforma para que pueda extender su certificado.

Si cualquier persona colocase un peso indebido en la válvula de seguridad de cualquier buque de vapor, el aumento de tal peso más allá de los límites fijados por el Inspector, le hará incurrir, aparte de otras responsabilidades, en una multa que no exceda de 250 pesetas.

Area de las válvulas de seguridad.

Art. 43. Cada caldera deberá estar provista cuando menos de dos válvulas de seguridad convenientemente instaladas. Podrá sólo exigirse una válvula en la caldera, cuya superficie de emparrillado sea igual á 0,45 m².

Cuando los calentadores de alimentación están provistos de aparatos que permitan interceptar la comunicación con las calderas, llevarán una válvula de seguridad regulada al régimen de su trabajo y suficiente á limitar la presión á un décimo sobre la de régimen.

Lo mismo se hará para los recalentadores, á menos que la disposición tomada excluya en absoluto la probabilidad de una elevación de la presión sobre la de régimen mayor á la referida.

La sección total de las válvulas de seguridad para una caldera se determina por la fórmula

$$S = \frac{83,1}{\sqrt{(P-1,2)^2}}$$

donde S es en cm² la sección del orificio por m² de superficie de emparrillado. P es la presión de trabajo de la caldera.

Las válvulas de seguridad no tendrán en ningún caso diámetro menor de 32 milímetros.

En el caso de tiro forzado esta sección habrá de aumentarse proporcionalmente á la elevación de poder evaporatorio de la caldera.

Examen de las válvulas de seguridad.

Art. 44. Al reconocer el Inspector las máquinas y calderas debe fijar principalmente su atención en las válvulas de seguridad, y siempre que lo crea necesario se satisfará por sí mismo de la presión en la caldera probándolas.

El Inspector debe fijar los límites del peso que se ha de colocar en las válvulas de seguridad, y es muy grave que extienda el certificado de reconocimiento sin que esté completamente satisfecho sobre este punto.

El Inspector debe examinar minuciosamente las válvulas de seguridad, pesos y resortes en cada reconocimiento.

La responsabilidad de ver la manera como está hecha la instalación de las válvulas, cuando éstas no están á la vista del Maquinista, recae sobre el Inspector, quien observará si el método adoptado es eficaz.

Las válvulas de seguridad tendrán un

mecanismo para levantarlas, dispuesto de modo que dos ó más válvulas de una misma caldera puedan desahogarse al mismo tiempo sin embarazar las válvulas de otra.

El mecanismo estará arreglado para que pueda moverse á mano desde la cámara de máquinas ó de las calderas.

Se tendrá cuidado de que las válvulas de seguridad puedan tener un movimiento en ascensión, igual á la cuarta parte de su diámetro, que los conductos para el paso del vapor á las válvulas, incluso el tubo de desahogo tengan una superficie conveniente, y que la del tubo principal de desahogo no sea menor que la combinada de los tubos que lo cruzan.

Cada caja de válvulas debe tener un tubo de purga en su parte más baja.

En el caso de válvulas de palanca si los orificios de éstas no están guarnecidas de bronce, los pernos ó chavetas deben ser de dicho metal, es decir, que no se debe permitir el que trabaje hierro contra hierro.

Nunca será demasiado el cuidado que se tenga en que las válvulas levanten lo conveniente, y también de que el escape de vapor esté corriente, pues es claro que si los medios de desahogo no son amplios, es lo mismo que reducir el área de las válvulas ó poner más peso sobre ellas.

Los asientos de la válvula deben consolidarse con pernos y tuercas.

Los inspectores harán saber á los armadores de los vapores estas instrucciones.

El Inspector inspeccionará el peso sobre las válvulas.

Art. 45. Cuando el inspector haya determinado la presión de trabajo, debe ver el peso con que se cargan las válvulas de seguridad, y que los pesos y muelles están colocados de manera que no haya posibilidad de que se levanten ó de que pueda subir la presión.

Muelles de las válvulas de seguridad.

Art. 46. El Inspector no pondrá dificultad á la instalación de válvulas de seguridad cargadas por un resorte, en vez de con peso muerto si se cumplen los siguientes requisitos:

- Que se coloquen dos válvulas en cada caldera;
- Que las válvulas tengan las dimensiones marcadas antes;
- Que los resortes y válvulas estén cubiertos sin que se embaracen;
- Que se provea el medio de impedir que si se rompen los resortes vuelen las válvulas;
- Que la requerida superficie de la válvula de seguridad esté cubierta y cerrada;
- Que haya un mecanismo para levantar las válvulas como se expresa antes;
- Que la dimensión del acero de los resortes sea la que de la fórmula siguiente se deduce:

$$\sqrt[3]{\frac{s \times D}{c}} = d$$

Nota. Esta fórmula, de carácter empírico, es conveniente conservarla en su sistema de medidas.

s.—Carga sobre los resortes en libras.

D.—Diámetro del resorte (de centro á centro del alambre) en pulgadas.

d.—El diámetro ó lado del alambre en pulgadas.

c.—8.000 para acero cilíndrico.

c.—11.000 para acero de sección rectangular;

h). Que los resortes estén protegidos del vapor é impurezas que salgan de las válvulas;

i). Que cuando las válvulas estén cargadas por resortes directos, los tornillos comprensos rematen en los topes de metal ó arandelas.

Si las cargas sancionadas por el Inspector son las existentes sobre las válvulas;

j). Que los resortes tengan suficiente número de espirales para admitir una compresión bajo la carga de trabajo de la cuarta parte del diámetro de la válvula, por lo menos.

La dimensión ó calibre del acero de los resortes de las válvulas de seguridad, por regla general, no debe ser menor de un cuarto de pulgada.

El Inspector no dará nunca certificado para válvulas cargadas con resorte, si no las ha examinado al detalle y las ha probado á toda presión de vapor, y en toda actividad los fuegos, por veinte minutos cuando menos, cerrada la alimentación y válvula de comunicación, y quede completamente satisfecho del resultado de la prueba. En casos especiales, cuando las válvulas sean de una nueva patente, ó cuando se emplee el tiro forzado, se dará cuenta del resultado de la prueba á toda presión, pero si el Inspector está perfectamente satisfecho de ella, no se dilatará la concesión del certificado para que el buque no esté pendiente de la aprobación superior. Si la acumulación de la presión excede en un 10 por 100 á la de carga, antes de dar certificado informará á la Dirección General, acompañando un croquis, si es preciso, y señalando la resistencia de las calderas y su presión de trabajo, y de ésta recibirá instrucciones. Los Armadores, Capitanes y Maquinistas verán si las válvulas de seguridad se mantienen en buenas condiciones.

Art. 47. Es, por de contado, deber de los Capitanes y Maquinistas de los buques ver, en los intervalos que median entre los reconocimientos, si tanto las válvulas de seguridad cubiertas como las descubiertas y el resto de las máquinas, están al corriente.

Las pruebas hidráulicas y las pruebas de acumulación de presión, han de hacerse con los manómetros «ad hoc».

Art. 48. Al presenciarse la prueba hidráulica de las calderas y las de válvulas de seguridad por acumulación de presión, los Inspectores usarán los manómetros de prueba de presión para el objeto. No se empleará manómetro que no tenga un sifón lleno de agua entre él y la caldera.

Art. 49. Para mayor aclaración de lo prevenido en las instrucciones generales, los Inspectores observarán lo siguiente, antes de dar un certificado:

- Que estén quitados los bronceos superiores de los soportes;
- El eje lo examinarán detenidamente, girándolo;
- Las cubiertas de los cilindros y los anillos de empaquetado serán levantadas para examinar cilindros y pistones;
- Las tapas de las válvulas de distribución de corredera, se quitarán para examinar éstas, que también se desarmarán, si se considera necesario;
- Las tapas de las bombas de aire y de circulación se levantarán para reconocer los émbolos y válvulas;
- Se quitarán las tapas de todas las bombas de alimentación y de la sentina para examinar sus válvulas;
- Se desarmarán las válvulas de descarga y grifos de seguridad del *Kinston* para reconocerlos;

h). Se separará el eje cuando se crea conveniente y se reconocerá éste y el propulsor. (Siempre que esto suceda, se volverá á reconocer cuando esté en su sitio);

i). Se quitarán los puentes y parrillas para que se pueda efectuar el reconocimiento de hornos y calderas con toda minuciosidad;

j). Todos los grifos y válvulas de las calderas se desarmarán y examinarán.

Cuando un Inspector haya visto la maquinaria de un buque nuevo en el taller antes de que se haya montado, y esté satisfecho, no será necesario el desarme referido á bordo en el primer reconocimiento, ni por él ni por otro Inspector, á menos que á juicio de éstos sea necesario, después de haber efectuado las pruebas de vapor.

Válvulas de retención y grifos.

Instalación de la alimentación adicional.

Art. 50. Todas las calderas de buques viejos ó nuevos estarán provistos de válvulas de retención adecuadas entre ellas, y los tubos de alimentación y las calderas de todo buque de pasajeros nuevo, cualquiera que sea la navegación que verifique, tendrán instalados separadamente aparatos de alimentación adicionales no comunicados con la tubería principal de alimentación y sus válvulas.

Es recomendable que la caja de válvulas de retención, principal de cada caldera, esté separada de la de alimentación auxiliar, y que se coloque un grifo de detención ó válvula de comunicación en cada caja ó entre ésta y la caldera, de modo que ésta se pueda incomunicar, y cada una de las válvulas de comunicación se puedan reconocer mientras funciona la otra alimentación.

Esta prevención se aplicará á los buques viejos al montar calderas nuevas.

El Inspector disuadirá de la práctica de servirse de la misma bomba para las sentinas y para la alimentación de las calderas.

Grifos, válvulas y tubos que descargan al costado.

Art. 51. Todas las admisiones y descargas en el fondo ó costados de un buque, cerca ó bajo la línea de flotación, excepción hecha de los desagües de los escusados, imbornales y lavatorios y tubos de retrete, tendrán llaves ó válvulas entre los tubos y el costado del buque ó los fondos; dichos grifos ó válvulas estarán unidas al forro del buque de modo que se puedan abrir y cerrar fácilmente en cualquier momento, y las llaves, válvulas y tubería deben ser siempre accesibles.

Las llaves ó válvulas que estén á distancia excepcional de las planchas del buque, esto es, cuando los cuellos son mayores de lo que es necesario para hacer la junta, no serán admisibles sin autorización especialísima, y siempre bajo la condición de que sean de bronce y bien asegurados.

En el caso de buques que ya han obtenido el certificado para conducir pasajeros, es de desear que las llaves y válvulas referidas antes estén dispuestas de modo que se puedan abrir y cerrar fácilmente á mano, y que, tanto ellas como toda la longitud de los tubos, sean accesibles siempre.

Sin embargo, en los buques en que haya alguna dificultad en obtener todo esto, se podrá dispensar el estricto cumplimiento de lo establecido, si después de inspeccionados se convence al Inspector de la eficacia de la instalación y dificultad de ajustarse á lo aquí prevenido.

Guardas ó dados en los grifos de purga.

Art. 52. Con objeto de impedir accidentes á las calderas si se quedasen abiertos los grifos de extracción después que han sido vaciadas, y para evitar que el agua se introduzca en el buque por los grifos que se han dejado abiertos, todos los de extracción y las comunicaciones con el mar bajo las planchas ó fuera de la vista, deben tener una guarda sobre el prensa del macho con las marcas ó señales que indiquen la dirección de abrir y cerrar, y una llave con cuña ó chaveta, de manera que la llave no se pueda sacar si el grifo no está cerrado.

Cuando los grifos están á la vista no se necesitan las guardas, siempre que estén las marcas correspondientes y las llaves fijas con pasador al macho.

Las llaves no deben estar demasiado apretadas á la cabeza del macho.

La llave debe estar sobre la plataforma.

Tubos de circulación.

Art. 53. Cuando los tubos están dispuestos de modo que el agua de las calderas pueda circular por medio del *donkey*, se observarán idénticas precauciones.

En los tubos de circulación y prefriendo que sea cerca del *donkey*, se instalará un grifo provisto de chaveta y guarda, cuyo mango sobresalga por encima del tecele.

Válvulas de retención en los tubos.

Art. 54. Siempre que los tubos estén emplazados ó dispuestos de suerte que al dejar un grifo ó válvula abierta pueda el agua correr del mar ó de la caldera á la sentina, tendrá una válvula de retención provista de un gozne atornillado, por medio del cual se pueda colocar la válvula en su sitio cuando sea preciso; la sola excepción de esto será el grifo de cenizas que debe tener una llave ó válvula en el costado del buque y quedar por encima de las planchas de la cámara de calderas.

El tubo de exhaustación del donkey no debe ir al costado.

Art. 55. El tubo de exhaustación del *donkey* no debe ir al costado sino á cubierta ó al tubo principal de exhaustación. En todo caso tendrá un grifo de purga.

Desagües de los escusados y tubos de los imbornales.

Art. 56. Los desagües de los escusados, imbornales, lavatorios y tubos de los urinarios que están bajo la cubierta alta, deberán tener un codillo de buen metal resistente, que no sea de hierro ni de plomo; si fuese de plomo el tubo que comunique con este codillo tendrá la curvatura necesaria para que no le afecte su expansión ni el trabajo del buque.

Los tubos, sea cualquiera el material de que se construyan, nunca se colocarán en línea recta entre los orificios del costado y sus comunicaciones con la cubierta, retretes ú otras instalaciones.

Los tubos y válvulas se aislarán del cargamento por medio de cajetines sólidos de madera ó hierro.

Dimensiones del eje.

Art. 57. Las dimensiones de los ejes principales, del túnel y de los propulsores de hélice ó ruedas, deberán ajustarse en lo que á su diámetro se refiere, á las reglas para la construcción é instalación de las máquinas y calderas publicadas por la Dirección General.

DESTILADORES PARA OBTENER AGUA POTABLE

Cómo se deben reconocer y qué condiciones deben llenar.

Art. 58. Los aparatos de destilar, de los buques de pasajeros ó emigrantes se desarmarán una vez cada año ó con más frecuencia si el Inspector lo estima necesario, y los tubos ó espirales se probarán con carga doble de la de las válvulas de seguridad de los mismos, debiendo ir provistos de éstas con el doble de la máxima presión de trabajo de la caldera con cuyo vapor funciona el aparato.

Se examinarán minuciosamente maquinaria y calderas.

Después que se arme el destilador, se hará la prueba de la cantidad y calidad del agua que suministrará.

El agua debe ser fresca, pura y estar en condiciones de beberse inmediatamente de salir del filtro.

No se admitirá aparato destilatorio si no está provisto de filtro de tamaño adecuado que contenga carbón animal.

Este carbón se sacará, limpiará ó reemplazará en cada reconocimiento.

El Inspector debe cerciorarse de la aptitud del encargado del aparato.

El vapor para el funcionamiento de estos aparatos no se debe tomar de las calderas principales.

No debe permitirse que entre el destilador, vapor de exhaustación si en los tubos de vapor ó el cilindro de la bomba puede tener lugar la introducción de lubricantes.

La caldera del aparato no se debe llenar ó alimentar con agua de los condensadores de superficie de las máquinas principales y no debe tener grifos, etcétera, que permitan la introducción de sebo ó aceite.

La presencia del cinc en dichas calderas también es pernicioso y los Inspectores no la autorizarán.

Cuando el agua va de la bomba al destilador, éste tendrá una válvula de escape eficaz, cuya carga no sea fácil alterar, y si el condensador del aparato ó el refrigerador y filtro no son propios para aguantar la presión de la caldera, debe colocarse una válvula de seguridad eficaz que no pueda ser fácilmente sobrecargada, entre el tubo de vapor y el aparato.

La bomba para el destilador debe estar dispuesta para usarse como de contra-incendio.

Art. 59. Se recomienda que la máquina auxiliar ó *donkey* para llevar el agua al destilador esté dispuesta para que pueda apagar un incendio. Con este objeto estará provista de una manguera de cuero con repartidor.

Pertrechos que hay que llevar con los destiladores.

Art. 60. La siguiente relación indica las herramientas y efectos que debe haber á bordo para los aparatos destiladores:

Un juego de herramientas.

Un rascador limpiador de incrustaciones.

Una llave de tuerca para las puertas de la caldera.

Un juego de parrillas adecuado á la caldera.

Una lima lisa bastarda de 14 pulgadas.

Una lima media caña de 14 pulgadas.

Una lima cilíndrica de 10 pulgadas.

Tres mangos de lima.

Dos cortafrios de mano.

Un martillo.

Un par de tenzas.
 Un soldador de hierro.
 Diez libras de soldadura.
 Dos libras de pez rubia.
 Seis tubos de nivel.
 Veinticuatro arandelas de goma para los tubos de nivel.
 Treinta pernos y tuercas surtidos.
 Un vástago del distribuidor para el donkey.
 Cinco libras de meallar.
 Diez libras de algodón en desperdicios.
 Una caja de pino con correa y llave.
 Dos galones de aceite para la máquina.
 Carbón animal suficiente para cargar el filtro dos veces cuando menos.
 Un jarro de metal para aceite de máquina.
 Una alcuza para aceite.
 Un tornillo ó prensa pequeña para banco.
 Un berbiquí.
 Cuatro brocas surtidas.
 Un juego de dados y machos para los pernos.
 Dos salinómetros de cristal.
 Un hidrómetro y recipiente.
 Una llave inglesa.
 Un farol para el Maquinista.
 Y todo lo demás que á juicio del Inspector requiera la patente del desfilador y caldera.

Reconocimiento del material de respeto y repuesto que para máquinas y calderas han de llevar los buques.

Art. 61. El material de respeto y repuesto que para máquinas y calderas deben llevar los buques de vapor, exigirá también el oportuno reconocimiento de su estado de vida en las mismas fechas que el de la máquina, y la existencia de ese material que han de llevar los buques, es la que á continuación se señala:
 a). Los buques de vapor que hagan navegación de altura ó gran cabotaje, quedan obligados á llevar á bordo las siguientes piezas de respeto y repuesto. Los particulares que no se ciñan á lo marcado á continuación, serán sometidos á la aprobación de la Dirección General de Navegación y Pesca.

Este material irá colocado en forma y lugar que facilite el uso para que está destinado:

Un par de cojinetes de las barras de conexión.
 Un émbolo de la bomba de aire y vástago con guía.
 Un émbolo de la bomba de circulación y vástago.
 Una chapeleta de la descarga de la bomba de aire, asiento y guarda de la misma.
 Un juego completo de válvulas de caucho para las bombas de aire.
 Una chapeleta de la descarga de la bomba de circulación, asiento y guarda.
 Un juego completo de válvulas de caucho para las bombas de circulación.
 Dos pernos y tuercas del soporte del eje de cigüeñal.
 Dos pernos y tuercas de la barra de conexión.
 Dos pernos y tuercas del vástago del émbolo.
 Ocho pernos y tuercas de la conexión del eje exterior de la hélice.
 Un juego de resortes de émbolo conveniente para los mismos.
 Tres juegos de válvulas y asientos de caucho, ó uno si son de metal, para las bombas de alimentación.
 Tres juegos de válvulas y asientos de caucho, ó uno si son de metal, para las bombas de sentina.

Un hidrómetro.
 Tres tubos de caldera por cada una que lleve el buque.
 Cien tirantes de hierro cabezas de rosca, sus tuercas y férulas.
 Doce pernos y tuercas de bronce surtidos, torneados y ajustados.
 Cincuenta pernos y tuercas de hierro surtidos, torneados y ajustados.
 Cincuenta tubos de condensador.
 Cien juegos de empaquetaduras para los tubos del condensador.
 Un muelle de respeto de cada tamaño, cuando menos, para las válvulas de escape.
 Un juego de tubos de nivel.
 Diez por ciento del número total de parrillas en las calderas.
 Tres placas de hierro surtidas.
 Seis barras de hierro surtidas.
 Un juego completo de terrajas con dados y machos apropiados para la máquina.
 Un yunque.
 Un torno de ajustador.
 Lenguetas de rueda, de escape, y tala-dras ó brocas adecuadas.
 Un martillo de cobre ó metal.
 Los motones ó aparejos necesarios para levantar pesos.
 Doce limas surtidas con sus mangos correspondientes.
 Un juego de punzones ó expandidores de tubos.
 Un juego de resortes para cada válvula de seguridad.
 Un gato ó cric.
 Un juego de herramientas de máquina, convenientes para su servicio, incluyendo martillos, tallas y cincelos para torno y forja; soldador y soldadura de hierro; planchas de estaño y cobre; cinc, ácido muriático ú otro equivalente, etc.;
 b). Los buques destinados á la navegación de cabotaje estarán obligados á llevar, como material de respeto, los efectos siguientes:
 Medio juego de tornillos y tuercas para los cojinetes.
 Un juego de válvulas para cada bomba de alimentación si son de caucho, ó medio si son metálicas.
 Un juego de válvulas por cada bomba de sentina.
 Diez por ciento de parrillas.
 Un puente anterior y otro posterior por cada seis hornos.
 Un juego completo de tubos de nivel.
 Los efectos de repuesto señala dos para los de altura en menor cantidad, con arreglo al viaje.

CAPITULO V

Material de salvamento que deben llevar los buques, condiciones que debe tener y reconocimiento del mismo.

Art. 62. El número y clase de botes que deben llevar los buques varía según la industria á que se dedica y navegación que verifica, esto es, según se dedique al transporte de pasajeros, á la conducción de carga, y dentro de esto, á la navegación de altura, gran cabotaje ó cabotaje.
 a). Buques que conducen pasajeros y emigrantes en navegación de altura:
 Deberán llevar colgados bajo pescante, y listos para echarlos al agua, el número de botes que fija la tabla que después se inserta, equipados y pertrechados como se dirá, y de la forma y naturaleza que previenen las reglas que en el siguiente artículo se reseñan.

Los Capitanes y Armadores que pretenda llevar menor número de botes bajo pescantes de los que la tabla marca, deberán acreditar que los que llevan colgados son suficientes para acomodar to-

das las personas que van á bordo; bien entendido que á cada persona adulta ó que ocupe lugar como tal, le corresponderá en el mismo una capacidad cúbica de 0,283 m³.

La mitad cuando menos de los botes bajo pescantes, pertenecerán á la clase primera ó clase segunda, y la otra mitad quedará á elección del armador, pudiendo ser de la tercera ó cuarta clase, no pasando de dos los de esta última.

Si los botes colgados bajo pescantes de acuerdo con la tabla no son suficientes para acomodar á todas las personas que vayan á bordo, deberán agregarse botes insubmergibles, bien de madera, metálicos ó de otras clases (ya sea bajo pescantes ó en otra forma) ó bien balsas salvavidas.

Uno de estos botes podrá ser lancha de vapor, bien entendido que en este caso se descontará, para el cómputo de su capacidad, el espacio ocupado por su máquina y caldera.

Los botes ó balsas salvavidas adicionales deberán tener, cuando menos, tal capacidad de carga que, entre ellos, y las que por la tabla han de ir bajo pescantes, completen el 75 por 100 ó el 50 por 100 más de la capacidad cúbica marcada en la tercera columna de la tabla referida, según sea el buque de 5.000 toneladas de arqueo total y mayor ó menor de este tonelaje, respectivamente.

Para estos efectos 0,084 m³ de caja de aire en la balsa, se computarán como 0,283 m³ de capacidad interior en los botes, siendo, por lo tanto, 0,034 m³ la cantidad de caja de aire asignable por persona.

Todos estos botes adicionales ó balsas irán colocados en forma de ser echados al agua pronta y fácilmente.

Los buques de esta clase llevarán, cuando menos, una boya salvavidas por cada bote colgado bajo pescantes y un cinturón ó chaleco salvavidas por cada persona.

A ningún buque de esta clase se le exigirá que lleve más botes ó balsas de las suficientes, con arreglo á lo dicho, para acomodar á cuantas personas vayan á bordo;

b). Buques que conduzcan pasajeros en navegaciones de gran cabotaje.

Para esta clase de buques regirán idénticas disposiciones que para la clase anterior;

c). Buques de vapor que conduzcan pasajeros en navegación de cabotaje.

Deberán llevar los botes que la tabla exige bajo pescantes.

El Capitán ó Armador que pretendiese no llevarlos, habrá de acreditar que en los que lleva pueden acomodarse á razón de la capacidad cúbica que por persona se asignó á todas las que á bordo conduce.

Los botes serán en su mitad, cuando menos, de las clases primera y segunda, y la otra mitad á elección del Armador, pudiendo ser de la tercera ó cuarta clase siempre que no pasen de dos los de esta última.

Si los botes colocados bajo pescante no reúnen la capacidad suficiente para el acomodo de todas las personas que van á bordo, habrá que agregar otros botes de madera, metálicos, plegables ó de otras clases, ó bancos flotantes de la cubierta, de forma que entre todos puedan acomodar aquella totalidad.

Es aplicable á este caso la capacidad asignada á la caja de aire para cada persona.

Los buques de esta clase no han de llevar menos de tres boyas salvavidas.

Llevarán un cinturón ó chaleco salvavidas por persona.

No se les exigirá más material de botes y salvamento que el necesario para acomodar á la totalidad del pasaje y dotación;

d) Buques de vapor que hagan navegación de altura y se dediquen al transporte de carga sin conducir pasajeros.

Los botes que corresponden á esta clase de buques serán en su número tales que puedan acomodar á todas las personas de la dotación.

Estos botes irán bajo pescantes y uno de los colgados en una banda deberá ser de la primera ó segunda clase y en el otro costado, de ésta ó de la tercera.

Llevarán cuando menos seis boyas salvavidas y un cinturón ó chaleco por cada persona;

e) Buques de vela dedicados á la carga y navegación de altura sin conducir pasajeros.

Esta clase de buques deberán llevar un bote ó botes de las clases primera y segunda, de capacidad suficiente para todas las personas que compongan su dotación y además un lote de la clase cuarta.

Estos botes deberán ir colocados (siempre que sea posible atendiendo á la seguridad del buque en la mar) bajo pescantes con aparejos adecuados para echarlos prontamente al agua; los que así no vayan estarán en forma de poder echarlos al agua con la mayor facilidad que sea posible.

Deberán llevar un cinturón ó chaleco salvavidas por cada persona.

Este material de botes puede variarse discrecionalmente en atención al pequeño tamaño del buque, si esta circunstancia concurre;

f) Vapores de carga y cabotaje que no lleven pasajeros.

Estos buques deberán llevar en ambos costados y colocados, bajo pescantes tantos botes como sea necesario para acomodar la dotación.

Uno de los botes de cada costado será de la clase primera, segunda ó tercera.

Habrán también de llevar un cinturón ó chaleco salvavidas por persona;

g) Buques de vela dedicados al cabotaje y carga sin conducir pasajeros.

Deberán llevar un bote ó botes de madera ó metálicos, capaces para acomodar á todas las personas que vayan á bordo y colocados en forma de poder ser con facilidad echados al agua.

Cada bote llevará un galón de aceite animal ó vegetal y una vasija de forma apropiada para esparcir el aceite en los temporales.

Llevarán también un cinturón ó chaleco salvavidas por persona y dos boyas salvavidas cuando menos.

CLASES DE BOTES QUE QUEDAN REFERIDAS

Art. 63. Primera clase.—Los botes de esta clase han de ser salvavidas de forma de ballenera, perfectamente construido, de madera ó metal.

Han de tener por cada 0,283 m³ de capacidad (hallada en la forma que se dirá) 0,0283 metros cuando menos de compartimientos estancos interiores, fuertes y garantizados por la prueba.

Tratándose de buques metálicos habrá que aumentar la capacidad de cajas de aire de modo que este aumento sea por sí sólo suficiente para sostener el bote á flote como si fuese de madera.

Segunda clase.—Los botes de esta clase serán salvavidas de forma de ballenera, perfectamente construidos de madera ó metal con aparatos de flotación interior

ó exteriores que reúnan en conjunto el mismo poder ascensional para asegurar la flotabilidad que se exige á los botes de la clase primera.

La mitad cuando menos de aquellos aparatos han de ir afirmados al exterior del bote.

Cuando de botes metálicos se trate se tendrá presente lo antes dicho.

Tercera clase.—Los botes de esta clase serán salvavidas perfectamente construidos de madera ó metal.

Llevarán algunos flotadores interior y exteriormente ó en esta última parte solamente y en forma de que su eficiencia sea la mitad de la asignada á los de los botes de las clases primera y segunda.

Cuarta clase.—Los botes de esta clase serán de buena construcción de madera ó metal.

Tabla de número de botes y capacidades.

TONELAJE TOTAL	Número de botes bajo pescantes.	Capacidad total de ellos en metros cúbicos.
De 10.000 en adelante.....	16	155
> 9.000 en ídem.....	14	148
> 8.500 y menos de 9.000	14	144
> 8.000 y ídem de 8.500..	14	141
> 7.750 y ídem de 8.000..	12	133
> 7.500 y ídem de 7.250..	12	130
> 7.250 y ídem de 7.500..	12	127
> 7.000 y ídem de 7.250..	12	124
> 6.750 y ídem de 7.000..	12	121
> 6.500 y ídem de 6.750..	12	118
> 6.250 y ídem de 6.500..	12	115
> 6.000 y ídem de 6.250..	12	112
> 5.750 y ídem de 6.000..	10	103
> 5.500 y ídem de 5.750..	10	100
> 5.250 y ídem de 5.500..	10	97
> 4.750 y ídem de 5.000..	10	94
> 5.000 y ídem de 5.250..	10	91
> 4.500 y ídem de 4.750..	8	80
> 4.250 y ídem de 4.500..	8	80
> 4.000 y ídem de 4.250..	8	77
> 3.750 y ídem de 4.000..	8	74
> 3.500 y ídem de 3.750..	8	71
> 3.250 y ídem de 3.500..	8	68
> 3.000 y ídem de 3.250..	8	65
> 2.750 y ídem de 3.000..	6	57
> 2.500 y ídem de 2.750..	6	56
> 2.250 y ídem de 2.500..	6	55
> 2.000 y ídem de 2.250..	6	52
> 1.750 y ídem de 2.000..	6	49
> 1.500 y ídem de 1.750..	6	46
> 1.250 y ídem de 1.500..	6	41
> 1.000 y ídem de 1.250..	4	33
> 900 y ídem de 1.000..	4	28
> 800 y ídem de 900..	4	25
> 700 y ídem de 800..	4	22
> 600 y ídem de 700..	3	19
> 500 y ídem de 600..	3	16
> 400 y ídem de 500..	2	10
> 300 y ídem de 400..	2	9
> 200 y ídem de 300..	2	8
> 100 y ídem de 200..	2	7

FORMA DE CALCULAR LA CAPACIDAD CÚBICA DE UN BOTE

Art. 64. Mídanse la eslora y la manga de fuera á fuera y el puntal interior, todo expresado en metros, multiplíquense entre sí y el resultado multiplíquese á su vez por 0,6.

El producto obtenido nos dará la capacidad total en metros cúbicos.

CONDICIONES QUE DEBEN LLENAR LOS APAREJOS DE ARRIAR LOS BOTES

Art. 65. Los aparatos para echar los botes al agua deberán llenar las condiciones siguientes:

Habrán de estar dispuestos para desprender los botes rápida y fácilmente de los motones ó cuadernas bajas de los aparejos, pero ha de advertirse que no es obligatorio el desprendimiento automático y simultáneo.

Los botes colocados bajo pescante han de llevar guardados los aparejos y estar listos para prestar servicio.

Los pescantes han de ser resistentes y estar convenientemente espaciados para que los botes puedan revirar hacia fuera con facilidad.

Las trincas de los botes á los pescantes deberán estar suficientemente separadas de los extremos de aquellos para asegurar el fácil aclaramiento; los calzos han de estar dispuestos en forma de abafirse fácilmente; la totalidad del aparejo de izar (aparejo, cuadernas y argollas) ha de ser de suficiente resistencia; las tiras han de ser largas para que el bote llegue al agua sin peligro al arriarlo estando el buque alijado por completo.

Igual condición han de tener los cabos salvavidas de los pescantes.

PERTRECHOS DE LOS BOTES

Art. 66. Con objeto de que vayan perfectamente equipados, llevarán los botes los efectos siguientes:

El juego completo de remos y dos más de respeto.

Dos taponos para cada espiche de desagüe amarrados con piola ó cadena y juego y medio de toletes ó horquillas, aseguradas al bote con piola fuerte.

Un ancla de fondeo.

Un achicador.

Una caña ó cruceta con guardines.

Una boza de longitud suficiente.

Un bichero.

El timón podrá, cuando sea dificultosa su colocación, sustituirse por una espaldilla.

Un barril lleno de agua potable.

Además de los pertrechos que quedan referidos, los botes de la primera y segunda clase, aunque solamente cuatro botes de esta clase en cada buque si llevan más de éstos, deberán tener los siguientes pertrechos:

Dos hachas ó hachuelas, una á proa y otra á popa, amarradas con rabizas.

Un palo ó palos con una buena vela, cuando menos, y un guarnimiento para cada una.

Una guirnalda convenientemente asegurada en el exterior del bote.

Una aguja náutica en buen estado.

Un galón de aceite vegetal ó animal y una vasija apropiada para esparcirlo en el agua en caso de mal tiempo.

Una linterna trincada con depósito de aceite suficiente para arder ocho horas.

APARATOS DE FLOTAMIENTO Y CHALECOS SALVAVIDAS

Art. 67. Para aprobar estos aparatos han de tener la condición de no necesitar ser inflados antes de usarlos.

Respecto á los chalecos salvavidas serán eficaces si son capaces de sostener á flote en el agua durante veinticuatro horas un lingote de 7 kilogramos.

BOYAS SALVAVIDAS

Art. 68. Se entiende por boya salvavidas, para los efectos que quedan referidos, cualquiera de los aparatos siguientes:

Una boya construída sólidamente de corcho, y capaz de flotar en el agua durante veinticuatro horas, con un lingote colgado de 15 kilogramos de peso, ó una boya resistente de otro material cualquiera, con tal de que cumpla respecto

á flotamiento, la condición referida antes, y siempre que no esté rellena de virutas de corcho, aserrín de igual sustancia ú otras análogas.

Es también condición indispensable para su aprobación que no necesite inflarse antes de usarla.

Todas las boyas salvavidas deben ir provistas de estrobos ó vinateras perfectamente cosidos á ellas, y dos de dichas boyas cuando menos deberán llevar una beta para salvavidas de 15 metros de longitud.

Todos los chalecos y boyas salvavidas deberán ir colocados en sitios accesibles y visibles para todas las personas del buque.

Caso de existir en el buque compartimientos estancos.

Art. 69. Cuando los buques de cualquiera clase de los referidos estén divididos por compartimientos estancos eficaces (eficacia que se comprobará viendo si obedecen á las reglas de construcción), se les exigirá solamente que lleven la mitad de los botes adiciones, balsas y aparatos de flotamiento de la exigida en el artículo anterior.

Esta concesión no se extenderá á los chalecos ó cinturones salvavidas.

Observaciones que se insertan para el más exacto cumplimiento por parte de los Peritos Inspectores de las prevenciones referidas respecto á los botes y material de salvamento y su reconocimiento.

Art. 70. Capacidad y forma de los botes salvavidas.—Los Peritos Inspectores comprobarán antes de asignar el número de personas que con arreglo á la capacidad individual exigida ha de acomodarse en los botes; que dichas personas han de tener además espacio suficiente para tener asiento en el mismo, sin embarazar el trabajo de los remos.

De que estas condiciones quedan cumplidas habrá de asegurarse por experimentos prácticos antes de otorgar el certificado.

Si los botes fueran en un mismo buque, de la misma forma y tamaño, solamente uno bastará para hacer la prueba.

Los botes salvavidas de la primera y segunda clase deberán ser contruidos con gálibos de hallenera. *En aquellos buques que tuviesen los botes de época anterior á la fecha de publicación de este Reglamento, no deberán desecharse los que existan de popa cuadrada si están dotados del poder de flotación exigido; pero todos los de aquella clase adquiridos posteriormente y los de dotación de buques de nueva construcción serán contruidos con gálibos de hallenera.*

Los botes deberán ser de metal ó madera, y si son de material diferente necesitarán la aprobación expresa de la Dirección General.

Botes de acero.

Los Peritos Inspectores recomendarán á los Capitanes y Armadores, y lo harán cumplir en los reconocimientos, que se rasque el óxido que se haya formado, y que las superficies de acero de los botes se cubran con capas de pintura, ó alguna composición protectora, así como levantarlos de los calzos con este objeto.

Si se trata de salvavidas se sacarán periódicamente las cajas de aire.

Colocación de los botes.

Quando los botes vayan colocados sobre baos ó soportes, deberá haber plataformas bajo ellos, con objeto de que soporten aquéllos cuando se corran á proa y á popa, y á la vez sirvan para su manejo en la maniobra.

Flotamientos.

Los flotadores exteriores para los botes de la clase segunda deberán formarse por planchas sólidas de corcho cubiertas de lona y pintadas.

Estas planchas han de quedar afirmadas en la parte exterior del bote á satisfacción del Perito Inspector, tanto respecto á su situación como á su seguridad.

Este y no otro, sin expresa aprobación de la Dirección General, ha de ser el material empleado en la construcción de flotadores exteriores.

El flotador exterior deberá ser igual, cuando menos, á la mitad del flotamiento prevenido para los botes de la clase primera, y para computar el término comparativo se considerará que 5 dm³ de corcho equivalen á 4 dm³ de caja de aire.

Estas observaciones son aplicables cuando se trate de botes de la clase tercera.

Quando el corcho no esté afirmado al costado en forma que la humedad no pueda penetrar entre ambas superficies (costado y corcho), será preciso levantarlo para comprobar si está descompuesto, y cuando se trate de botes de madera, si existe pudrición en ésta.

Los flotadores interiores, en cualquiera de los botes de la primera, segunda ó tercera clase, consistirán en sólidos y bien contruidos compartimientos de aire perfectamente estancos.

Caja de aire y materiales para su construcción.

Las cajas de aire habrán de construirse con madera, hierro ó latón amarillo de peso, cuando menos, igual á 18 onzas por cada 0,3 m² de superficie.

El metal preferible para la construcción es el cobre.

El cinc es inadmissible en absoluto, y en los buques de nueva construcción no se admitirá tampoco el acero y el hierro galvanizado.

Las cajas de aire, de cobre ó latón amarillo, deberán estar contruidas con pestañas vueltas, de una anchura, cuando menos, de nueve milímetros, y martilladas y soldadas perfectamente.

Esta forma será la de la junta exigible.

Las costuras longitudinales de las cajas de aire, deberán ser de doble pestaña vuelta, excepto en los extremos que podrán admitirse sencillas.

La longitud de las cajas no excederá de 1,25 metros; irán completamente forradas de madera perfectamente ensamblada.

La madera de la tapa será de un espesor, cuando menos, de 25 milímetros.

Las tapas de las cajas de aire en los botes, deberán ir aseguradas con tornillos de bronce, al objeto de poder, sin dificultades, echar fuera las cajas de aire.

Entre éstas y el interior del costado del bote no habrá espacio alguno, excepto en los botes metálicos.

Estas prescripciones no se aplicarán á los botes que, sin exigírselo reglamentariamente, llevasen montadas cajas de aire para hacerlos insubmersibles ó semi insubmersibles.

Lanchas de vapor.

En el caso de que algún buque llevase formando parte de su equipo adicional algún bote de vapor, deberá reconocerse su máquina y caldera en las fechas que se verifique la del casco, si éste lo ha de ser cada año, y si no cada lapso de tiempo de esta duración.

Botes que existen á bordo actualmente.

El perito Inspector no extremará su rigor en la inspección cuando se trate de botes

que existan ya á bordo de los buques á la publicación de este Reglamento, exigiendo si, que cumplan las condiciones de eficacia para garantizar las vidas de las personas que el buque conduce, pero, en lo sucesivo los botes que se adquirieran ó pertenecieran al cargo de buques, de nueva construcción ó que se abanderaren, serán sometidos al estricto cumplimiento de estas reglas.

Aparatos para echar al agua los botes.

Los peritos Inspectores probarán en cada reconocimiento periódico del casco los aparatos para echar al agua los botes cerciorándose de que no existe peligro para la vida de las personas por la instalación y uso de los mismos.

Observará, pues, es inadmissible, salvo que á su juicio ofrezca la debida resistencia, que ninguna parte de aparato que haya de soportar el peso del bote ha de ser de fundición.

Pertrechamiento de las balsas salvavidas.

Las balsas salvavidas han de llevar un ancla de fondeo, una beta de 20 brazas de longitud y un número de remos proporcional á su tamaño. Lo que respecto á cajas de aire se dijo antes, es aplicable á las balsas salvavidas.

Marcas en los botes.

Los Inspectores obligarán á rotular en los botes y balsas el número de personas que puedan conducir.

Obligaciones de tener á bordo en la Inspección todos los botes y material de salvamento.

Los Peritos Inspectores exigirán que á bordo esté todo el material de botes y salvamento que al buque corresponda por su clase. De no ser así, podrá rebajar el número de pasajeros que en su certificado se le asigna y consignar el menor.

CAPÍTULO VI

Miscelánea de pertrechamiento.—Agujas nduticas.

Art. 70. El Delegado de la Autoridad de Marina, en la comisión de reconocimiento, inspeccionará la aguja ó agujas del buque, comprobando su estado.

Terminada la prueba de máquina en marcha, dará una vuelta con el buque para comprobar la magnitud de los desvíos y ver si la aguja está en buen estado de compensación.

Este requisito no se cumplirá si el Capitán presentase certificado de haber compensado sus agujas por persona, cuya idoneidad ha de estar autorizada con la firma en el certificado de la Autoridad de Marina ó Cónsul.

Habrà de comprobar, sin embargo, que la fecha de compensación no es anterior á la de haber estado el buque en carena para llevar á cabo obras de tal índole que afecten á la aguja.

Si el buque lleva alumbrado eléctrico ó energía de esta clase para otro objeto, es lo probable que el circuito establecido para el alumbrado de la bitácora ocasione en la aguja perturbaciones, siendo, por lo tanto, necesario comprobar si el arreglo de la aguja se llevó á cabo con la dinamó parada, y, además, con la dinamó en función.

Achiques.—Bombas de mano.

Art. 72. El buque tendrá instaladas suficiente número de bombas, según su tamaño, que puedan trabajar desde la cubierta superior y achicar cada compartimiento del buque, incluso la cámara de máquinas.

Los chupadores de las bombas, siempre que sea practicable, estarán en el extremo de popa de los compartimientos en que van montados.

Cuando las bombas de mano exigidas no van situadas ó afirmadas en la cubierta superior, entonces habrán de ser de las llamadas de tope cerrado y tendrán sus descargas á la cubierta superior ó al costado, sobre la línea de máxima carga.

Si hubiera conectadas con ellas grifos ó válvulas que no fuesen de acción automática, habrá que proveerlas de aparatos convenientes, colocados de modo permanente en el sitio de la cubierta superior, desde donde deben manipularse.

En cada extremo de los tubos chupadores deberá ajustarse una cabolleta ó regadera y deberán estar dispuestas en forma de que sea fácil aclararlas.

Las bombas de mano deberán estar provistas de manivelas convenientes.

Es de desear que los winches ó chigres de vapor para la descarga estén dispuestos en forma de que las bombas puedan funcionar conectándolas á ellos.

El Inspector pondrá especial cuidado en cerciorarse de que las bombas de la cubierta de los buques de mucha altura no están colocadas tan elevadas sobre los compartimientos que resulten ineficaces. Por esto, y lo mismo en cualquier caso que en la instalación le ofrezca duda, podrá y deberá exigir la prueba práctica.

Tubos de sonda.

En cada compartimiento habrá un tubo de sonda que llegara hasta la cubierta superior.

Bombas en las Cámaras de máquinas.

Conectado con las bombas que funcionan en las máquinas habrá un tubo colector que, atravesando todos los mamparos de proa y popa, excepto el de colisión, tenga en cada compartimiento un ramal chupador que permita el achique del mismo con las bombas de vapor.

Esta exigencia se refiere á los buques para pasajeros y en los de nueva construcción para el idéntico fin, los grifos ó válvulas que vayan ajustados con el objeto de cerrar ó disminuir la corriente de agua por el colector, deberán, á no ser que estén situados en el compartimiento ocupado por la bomba á la que va conectado el colector, ir provistos de aparatos para su manejo desde la cubierta principal ó superior.

La colocación de los ramales de succión de las sentinas de los compartimientos será tal que el agua no pueda pasar por ellos de un compartimiento á otro; las válvulas de la caja de distribución de las sentinas han de ser del tipo articuladas ó automáticas de retención, y si en vez de válvulas se usasen grifos, habrá necesidad de ajustar válvulas de retención en los tubos para impedir el paso del agua á otro compartimiento en la eventualidad de que quedara abierto algún grifo.

Cajas de fango.

Cada tubo de succión en la sentina de las máquinas y calderas deberá ir provisto de una útil caja de fango, á altura accesible en todo momento. El tubo que vaya desde la caja de fango á la sentina, será recto, siempre que sea posible.

Aparato de gobierno.

Art. 73. Deberán ir colocados próximos al aparato de popa de gobernar, una caña de respeto perfectamente ajustable á la cabeza del timón y aparejos de respeto, etc., para la misma.

Esta prevención es aplicable á todos los buques, cualquiera que sea su clase y navegación á que se dedique.

El Perito Inspector deberá examinar cuidadosamente en los plazos para la inspección de la máquina, el aparato de go-

bierno, desconectando sus piezas si lo es de última necesidad.

También reconocerá los guardines, y si éstos son de cadenas y motores que puedan causar daño á las personas, exigirá que vayan cubiertas con tejas que, si bien puedan levantarse, estén debidamente sujetas.

Recomendarán, con objeto de evitar en lo posible los socollazos violentos que hacen sufrir al timón, el uso de resortes ú otros aparatos en los guardines.

Los Peritos Inspectores exigirán en las inspecciones, en la construcción que los tubos de vapor y exhaustación de los servomotores tengan, cuando menos, el mismo diámetro que los tubos de idéntico uso que van á los cilindros. También se evitará, mientras sea posible, que los tubos tengan codillos en ángulo recto y no se permitirá que aquéllos tengan distinto uso que para el servicio del servomotor.

El Perito Inspector, en las pruebas de máquina en marcha, ordenará funcionar repetidamente el aparato de gobierno á vapor, metiendo la caña á distintas bandas en totalidad, y comprobando de paso así si el indicador del timón está de acuerdo con su funcionamiento.

La rueda del timón se exigirá vaya colocada en situación de que el timonel tenga franca visualidad por toda la proa.

Sondalezas y escandallos.

Art. 74. Todo buque que haga navegación de altura ó gran cabotaje llevará un escandallo de costa de 14 kilogramos de peso, con 200 metros de sondaleza, en su carretel correspondiente, y además dos escandallos de mano de tres kilogramos, con 50 metros de sondaleza.

En los buques de cabotaje se exigirán solamente estos dos escandallos últimos.

El Delegado Inspector comprobará si los cordeles están bien marcados.

Las siguientes marcas son las usualmente empleadas:

A dos metros, una pieza de cuero, partido en dos tiras.

A tres metros, una pieza de cuero, partido en tres tiras.

A cinco metros, una pieza de lanilla blanca.

A siete metros, una pieza de lanilla roja.

A 10 metros, una pieza de cuero con un agujero.

A 13 metros, una pieza de lanilla azul.

A 15 metros, una pieza de lanilla blanca.

A 17 metros, una pieza de lanilla roja.

A 20 metros, una piola, con dos nudos en ella.

Es frecuente y conveniente llevar las marcas de trapo de algodón en las que son blancas, lanilla en las rojas y paño en las azules, para conocerlas al tacto en la obscuridad.

Anclas, cadenas, calabrotos, espías, etc.

Art. 75. Los Peritos Inspectores se cerciorarán de que los buques van provistos de las anclas y cadenas que por su clase y porte le corresponden con arreglo á las reglas de construcción.

Se echarán las cadenas á cubierta en cada reconocimiento para rascarlas, si fuese necesario, y sacar las chavetas de los grilletes.

En los buques de vela se cerciorarán de que tienen el ancla ó anclote de espía apropiado que fijan las reglas de construcción y clasificación y la lancha ó lanchas para su uso.

El ancla de respeto no irá en la bode-

ga, sino que estará en sitio apropiado para su pronto y fácil uso.

También se reconocerán los calabrotos, cables de acero y espías.

Señales de auxilio.

Art. 76. Los Peritos Inspectores, en los reconocimientos de los buques que conduzcan pasajeros ó emigrantes, exigirán que vayan provistos de las luces Holmes ú otro modelo, que sea inextinguible en el agua, y han de ir amarradas á las boyas salvavidas, y verificarán su reconocimiento como luego se dirá.

Han de ir también provistos aquellos buques de las señales de auxilio que se relacionan, cuando menos, 12 luces de bengala, 12 cohètes, un cañón ó mortero con 24 cargas de pólvora (12 bastarán en buques con pasajeros que hagan navegación de cabotaje).

Llevará como accesorio del cañón, y también será reconocida, una caja de cobre, herméticamente cerrada, para almacenar la pólvora.

Los Peritos Inspectores tendrán presente en estos reconocimientos que los artificios pirotécnicos, para señales de auxilio que se conservan guardados durante largo tiempo, son propensos al deterioro, y por regla general todos los que tengan más de dos años no deben admitirse para su uso en los buques de pasajeros y emigrantes.

Todos estos artificios deberán llevar marcadas las fechas de su fabricación.

Las luces Holmes ó Crundall, cuando estén expuestas á la intemperie colocadas en las guindolas ó boyas para su uso, no ofrecen confianza para período mayor de un año, á no ser de tener con ellas especial cuidado en casos de lluvia, etc.

Esto lo tendrán en cuenta los Peritos Inspectores.

Cuando se trate de reconocer señales pirotécnicas que no cuenten el tiempo de uno ó dos años, el Perito Inspector deberá probarlas encendiendo una cuando menos de cada una de las clases que componen el cargo, y si las probadas tienen más del tiempo referido se probarán dos de cada clase.

La estiva de las señales debe ser apropiada, en caja *ad hoc*, donde éstas tengan divisiones que impidan el movimiento dentro de ellas; deberán las cajas distanciarse lo más posible y hasta estar en distintos sitios para evitar la propagación caso de combustión espontánea.

En las luces Holmes, los Peritos Inspectores observarán si los platillos están perfectamente soldados.

Queda severamente prohibido la conducción de cualquier caja de materia fácilmente inflamable en pañol ó lugar donde vaya depositado algún receptáculo conteniendo explosivo.

Manguera de contraincendio.

Art. 77. Todos los buques de vapor habrán de ir provistos de una manguera de cuero, cuando menos, que pueda enchufarse en tal número de tomas, que éstas, combinadas con la longitud de las mangueras permitan extinguir un incendio en cualquier parte del buque.

La máquina principal ó *donkey* en los buques de pasajeros, han de estar habilitados para el servicio de contraincendios, y el Perito Inspector, cada vez que lleve á cabo el reconocimiento periódico de las máquinas, hará probar el servicio de contraincendio, cerciorándose de su eficacia en cualquier caso.

Culafateo de las cubiertas y escotillas.

Art. 78. Todas las cubiertas y pisos sobre las que hayan de ir pasajeros (en

Los vapores de navegación de altura serán solo la principal y segunda cubiertas) deberán estar calafateadas y perfectamente aseguradas.

Habrà que proporcionar luz y ventilación suficientes á estos locales, y no considerándose como medios totalmente eficaces de ventilación, habrán de proveerse de medios para la mayor renovación del aire.

En todo caso, á la entrada de los espacios destinados á los pasajeros, habrán de construirse lumbreras y escotillones preparados en forma de fácil cierre y abertura.

Los Peritos Inspectores se asegurarán de que las escotillas van provistas de barras y encañados para su cierre y seguridad, y en caso de escotillones que éstos son tan resistentes y bien empuñados como para formar parte del buque.

Luces y señales.

Art. 79. El Inspector comprobará en el reconocimiento si las luces están en buen estado, si tiene el buque las debidas y están situadas en la forma prevenida en el Reglamento para evitar abordajes.

Se requerirá también de que lleva el ingreso completo de banderas del Código Internacional de señales, y este mismo Código (última edición).

Revisión de documentos.

Art. 80. El delegado en la Comisión de la Autoridad de Marina, revisará en el acto de la inspección la documentación de á bordo, á saber: los cuadernillos de bitácora y demás libros que ordena el Código de Comercio, cerciorándose de que todos llenan los requisitos legales y están estampadas, en los que lo necesitan, las autorizaciones prevenidas.

CAPÍTULO VII

De la expedición de certificados.

Art. 81. Los certificados serán expedidos por los Inspectores de reconocimientos, en ellos irá estampada la firma del Delegado de la Autoridad de Marina en la Comisión, y esta Autoridad pondrá el Visto Bueno en los mismos.

Art. 82. El Perito Inspector al expedirlo se ceñirá al modelo que para el caso se inserta al final.

Art. 83. En las Comandancias de Marina donde existirán los impresos de modelo que para actas del reconocimiento se inserta al final, se coleccionarán éstas por años y se tendrán á la vista en su caso, para proceder en consecuencia á lo que arrojen.

Art. 84. Si el Armador ó su representación no se conformasen con el dictamen emitido por el Perito Inspector que verificó el reconocimiento para resolver la apelación, se nombrará una Junta compuesta de los dos Peritos Inspectores de las provincias adyacentes que con la intervención de un Delegado de la Comandancia de Marina, dará nuevo dictamen que causará estado.

Nota. Cuando se trate de las provincias de Vigo y Barcelona, los dos Peritos Inspectores serán los de las dos provincias más cercanas por el Norte y Sur respectivamente.

Art. 85. El Inspector no expedirá certificado por tiempo menor de tres meses, en buques que se dedican á navegaciones de altura, ni menor de un mes en ningún caso, cuando se trate de buques que por su estado de vida en cualquier órgano ha de ser reconocido antes del plazo marcado en el Reglamento, esto es: se tendrá en cuenta la duración máxima del viaje que ha de emprender el buque, y si

dentro de ese plazo no ofrece garantía no se permitirá la salida del buque aunque de momento lo permita su estado de vida.

Art. 86. Cuando á un buque se le detenga por su estado de vida, se dará inmediata cuenta á la Dirección General de Navegación, manifestando los fundamentos de la medida.

Art. 87. Los Inspectores para expedir certificado de reconocimientos, exigirán que éste se verifique de día, en todo caso cuando se trate del de fondos del buque ú otro análogo que requiera para su exactitud aquella condición y únicamente en casos muy extraordinarios se podría llevar á cabo sin esa condición y recayendo siempre la concesión por la Autoridad de Marina.

Art. 88. Harán igualmente constar bajo su responsabilidad el número de pasajeros que cada embarcación pueda conducir, bien se dedique á la navegación en general, bien al tráfico del puerto.

En estas últimas van incluidas hasta las de arqueo total menor de dos toneladas á quienes se les fijará este número al ser arqueadas.

El número que á cada una corresponda se estampará en el asiento correspondiente que la embarcación tenga formado en los libros de las Capitanías de puertos y en los roles y documentos de inscripción de las mismas, según su clase.

El Capitán ó Patrón pagará por cada pasajero de exceso, una multa de 125 pesetas cuando se trate de buques de tonelaje mayor de 100 toneladas, de 50 pesetas, los menores de 100 y mayores de 25, de 25 pesetas los menores de 25 toneladas y mayores de siete toneladas, y de cinco pesetas los menores de siete toneladas.

Nota. Para asignar el número de pasajeros que pueden conducir los botes dedicados á este tráfico, se tendrá presente que en la cabida por cada persona ha de ser cuando menos 0,283 m.³

Art. 89. A los efectos prevenidos en el artículo anterior, la cabida para pasajeros se ha de fijar, teniendo en cuenta la clase de navegación, época del año, y tanto lo que permita conducir en cámaras, camarotes ó sobre cubierta en viajes cortos.

Para computar el número de pasajeros de cámara, se tendrá presente que el espacio mínimo que por persona se ha de conceder en camarotes, ha de ser de 3,5 m.³

En el caso de pasajeros de entrepuentes superiores y superestructuras, destinados á alojamiento de los mismos, deberán ser éstas de tal cabida, que para cada uno (no comprendiendo los niños menores de ocho años), resulte un volumen de 2,75 m.³

Si se trata del entrepuente inferior, este volumen deberá ser de 3 m.³.

Los niños menores de un año, no se contarán para el cómputo del número de pasajeros asignables, considerando que dos niños de más de un año y menores de ocho años, equivalen para estos efectos á un pasajero.

En el caso de pasajeros en cubierta, se asigna á cada uno como minimum 1,15 m.³ de superficie de la misma.

Estas son en líneas generales, las condiciones de cabida por pasajero que este Reglamento establece, sin que dejen sin efecto las que para algún caso particular como por ejemplo, los buques que conduzcan emigrantes, haya dictadas especialmente ó se dicten en lo sucesivo.

En el caso de viajes cortos de pasajeros en cubierta, los Peritos Inspectores

tendrán también presente que el número se ha de supeditar á que el exceso de pasajeros en cubierta no embarace las maniobras, ni quite visualidad al encargado de la dirección del buque

(Para mayor conocimiento por parte de los Peritos Inspectores, de las condiciones á que deben sujetarse los alojamientos de pasajeros, publicamos á renglón seguido las disposiciones que para el caso dicta el Acta de 1894, de la Marina Mercante inglesa, y á las cuales han de atenderse).

Los pasajeros de un buque se clasificarán en pasajeros de camarote, y los de alojamiento donde van varios, como por ejemplo, los de tercera clase y emigrantes.

Conviene que los Peritos inspectores, conozcan las condiciones que deben tener los alojamientos, muy especialmente los que hace relación á los de tercera clase.

Para ello tendrán presente:

1). Los baos que sustentan una cubierta para pasajeros, formarán parte de la estructura permanente del buque. Debe ser de resistencia adecuada y asegurada al buque, en forma de que el Perito Inspector quede satisfecho.

2). Deberá tener cuando menos 38 milímetros de grueso y extenderse firmemente asegurada sobre los baos de banda á banda del compartimiento en que el pasaje tiene sus literas.

3). La altura desde la cubierta donde se aloje el pasaje y la inmediatamente superior, no será nunca menor de 1,85 metros.

LITERAS

4). El intervalo entre la cubierta del piso de las literas y la más baja de ésta, no será menor de 15 centímetros.

El comprendido entre las literas y entre la más alta y la cubierta, no será menor de 61 centímetros.

5). Las literas serán de construcción segura y de dimensiones tales que su longitud no sea menor de 1,80 metros y su ancho 0,45 para cada persona adulta, y habrá suficiente número de ellas para aljar á todos los pasajeros que al buque se asigne como máximo número para su conducción.

6). Para uso exclusivo del pasaje de tercera clase habrá una enfermería instalada bajo la toldilla, ó en caseta en cubierta construída en forma adecuada y segura.

7). El espacio ocupado por esta instalación no será menor en su volumen del que resulte asignando un espacio libre de 5,10 m.³ por cada 50 pasajeros de tercera clase que el buque pueda conducir, y tendrá literas cómodas y apropiadas.

8). Llevarán los buques cuando menos, dos jardines por cada 100 pasajeros y en sitio conveniente é higiénico, y bajo cubierta, y dos ó más en cubierta, y para las mujeres llevarán bajo la toldilla ó en cualquier parte de la cubierta superior dos jardines.

Los jardines se colocarán en igual número por banda, y no excederán en ningún caso de 12.

9). Irán estos jardines provistos de medios para tenerlos siempre limpios.

LUZ Y VENTILACIÓN

10). Las portillas de los alojamientos para los pasajeros estarán completamente libres para uso de la ventilación de los mismos, é irán provistas de tejas para aumentar la entrada de aire.

En los casos de que vayan á bordo más de 100 pasajeros de tercera clase, se proveerán además sus alojamientos de medios de ventilación suplementarios.

Nota. Sé reitera la advertencia á los Inspectores de que cuando se trate de buques de emigrantes estarán á lo prevenido en los artículos á este punto referentes en el Reglamento de emigración que rija en la fecha de la inspección.

Art. 90. Los Peritos Inspectores ó funcionarios que con arreglo á lo reglamentariamente dispuesto los substituyan, serán civil y criminalmente responsables de los certificados que expidan.

CAPITULO VIII

Previsiones generales.

Art. 91. Los Capitanes, Patrones y Armadores ó propietarios serán los inmediatos responsables, por las omisiones, de los reconocimientos que previene este Reglamento, y de ocurrir pérdidas ú otros accidentes desgraciados que hubiesen podido evitarse con el reconocimiento, á los Armadores corresponderá el abono de indemnización á que en justicia haya lugar por los perjuicios ocasionados.

Art. 92. Para el más fácil cumplimiento de lo prevenido en el anterior artículo ó conocimiento por la Autoridad de Marina de su infracción, deberá ésta anotar en la parte correspondiente del rol del buque el resultado del último reconocimiento efectuado, bien del casco, del motor ó de ambas cosas, así como la fecha en que ambas partes del buque han de ser reconocidas, ya sea la reglamentaria ó ya anterior á ésta.

Igualmente se anotará en la parte correspondiente del rol el resultado del reconocimiento en el material de respeto, repuesto, luces, botes y señales que quedan prevenidas en el presente Reglamento.

Art. 93. En los casos de avería en el casco, máquinas ó arboladuras (aunque no sean de gran consideración), en las pérdidas de amarras de importancia y de embarcaciones menores, los Capitanes y Patrones están obligados, bajo su más estricta responsabilidad, á dar cuenta á la Autoridad de Marina del primer puerto á que arriben, si éste es español, ó al Cónsul si fuese puerto extranjero.

Art. 94. Los reconocimientos facultativos, bien sean periódicos ó extraordinarios, deberán ser presenciados por un delegado de la Autoridad de Marina, de la clase de Oficial, en nuestros puertos, ó por un funcionario consular en el extranjero.

Art. 95. En cada puerto capital de provincia marítima habrá un funcionario encargado de verificar los reconocimientos de las embarcaciones con arreglo á las instrucciones en este Reglamento prevenidas, y un suplente, los cuales serán

únicos y exclusivamente los que ejerzan este cometido en toda la provincia marítima para que se les otorgue el nombramiento, correspondiendo al propietario verificar los reconocimientos en el puerto capital, y al suplente en los demás puertos de la provincia, en la forma que se dice en el artículo siguiente.

Art. 96. Para cumplimiento de lo prevenido en el anterior artículo, por el Comandante de Marina de la provincia:

1.º Se obligará á los Capitanes ó Patrones que por la índole de la navegación ó tráfico que con sus embarcaciones verifican, sea frecuente su arribada al puerto capital, elijan éste para reconocer aquéllas en el plazo que les corresponda;

2.º Para las embarcaciones en que estas circunstancias no concurren, combinará el servicio del Inspector, suplente en forma que éste se traslade periódicamente, en visita de inspección, á los diferentes puertos del litoral de la provincia, avisándose con anticipación por medio de edictos circulados en las Ayudantías de Marina ó por los Cabos de mar de puerto, en donde no existan éstas, la llegada del Inspector y días que permanecerá en aquéllas.

Estas fechas se procurará, claro está, que sean las del cumplimiento del plazo reglamentario para las embarcaciones de cada puerto;

3.º Cualquier reconocimiento que durante las ausencias de estas visitas del Inspector suplente se suscitase en cualquier otro puerto que no sea en el que aquél se encuentre, no se retrasará por ningún concepto, sino que lo verificará el Inspector propietario.

Nota. Se recomienda al celo de la Autoridad de Marina el estudio detallado para la mejor provisión de este servicio, imposible de legislar, sino en los preceptos generales que se citan, y cuyo espíritu ha de servir de base en todo caso.

Art. 97. A falta de Inspector en propiedad ó suplente ó del que con carácter interino pudiese existir, ejercerá las funciones de los mismos el de una de las provincias adyacentes.

Art. 98. La Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, resolverá las reclamaciones ó quejas que en cualquier caso se susciten, así como las dudas que á las Autoridades de Marina se ofrezcan para el más exacto cumplimiento de las prescripciones de este Reglamento.

APENDICE

Real decreto de referencia en lo que hace relación á los reconocimientos de embarcaciones afectas á las Jefaturas de Obras de Puertos.

«Art. 3.º Las unidades flotantes des-

tinadas al servicio de las obras públicas, se considerarán divididas en cuatro clases:

1.º Las embarcaciones dotadas de popa, proa y timón y con movimientos propios como los buques de vapor ó de vela, análogos á los empleados para el servicio del comercio marítimo.

Las embarcaciones comprendidas en esta clase, bastará que sean tripuladas por Patrones, conforme se especifica para las comprendidas en las unidades de la clase siguiente.

Sin embargo, dichas embarcaciones, cuando tengan que trasladarse á otro puerto, ó cuando por las condiciones de su procedencia tengan que navegar en el mismo á grandes distancias, como se verifica en los puertos de Sevilla y Bilbao, estarán dotadas del personal que se emplea en los demás buques del comercio;

2.º Las unidades que dispongan de máquinas propulsoras para trasladarse por sí propias de un punto á otro del puerto, como son las dragas y ganguiles.

Estas unidades estarán mandadas por los Patrones dragadores que actualmente las dirigen y gobiernan, cubriéndose desde la publicación de este Real decreto las vacantes en dichos cargos por Patrones de cabotaje con nombramiento de práctico de la localidad;

3.º Las que no dispongan de máquinas propulsoras, como las dragas y ganguiles ordinarios.

En éstas bastará que, para las operaciones de su movimiento, atraque y fondo, se manejen por los inscritos de mar, que al efecto sean necesarios;

4.º Las embarcaciones menores y ganguiles no comprendidas en las anteriores, cuyas unidades están tripuladas por los inscritos de mar que sean necesarios.

Art. 11. Una vez, cuando menos, cada dos años, se certificará por el Perito mecánico de la provincia el estado en que se encuentren el casco, máquinas y aparatos motores de las embarcaciones de las Juntas de los puertos comprendidos en la primera clase del artículo 3.º

Igualmente deben ser reconocidas, en las mismas condiciones que las anteriores, las comprendidas en la clase segunda del mismo artículo, cuando dichas unidades, por las condiciones especiales del puerto, tengan que navegar á grandes distancias.

En los demás casos, las mismas, y las otras clases de unidades flotantes, se hallarán exentas del indicado reconocimiento pericial, menos en los casos en que por los Juz. de los civiles de Marina ó de Guerra, se soliciten aquellos.»

MINISTERIO DE MARINA

(MODELO PARA EL CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO)

CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO

EL PERITO INSPECTOR QUE SUSCRIBE:

CERTIFICA: Que bajo la intervención del Delegado de la Autoridad de Marina ha procedido al reconocimiento del buque (1) _____ nombrado (2) _____ de la matrícula de _____ y cuyo tonelaje es de _____ toneladas, resultando del mismo, según el detalle del acta que obra en la Comandancia de Marina, lo siguiente: Que el casco está (3) _____ debiendo nuevamente ser reconocido (4) _____ .— Que las máquinas están (5) _____ debiendo nuevamente reconocerse en (6) _____ .— Que las calderas están (7) _____ debiendo nuevamente reconocerse en (8) _____ .— Que el destilador de agua potable es (9) _____ debiendo nuevamente reconocerse en (10) _____ .— Que reconocido el material de repeto y repuesto (11) _____ y está en (12) _____ .— Que reconocido el material de salvamento (13) _____ y está (14) _____ .— Que reconocido el servicio de achique y de contraincendios (15) _____ .— Que reconocido el material de pertrechamiento que previene el Reglamento (16) _____ ajustado al mismo.— Que los alojamientos de pasajeros y tripulación (17) _____ cumplen las condiciones exigidas reglamentariamente.— Que puede conducir (18) _____ pasajeros en cámaras y camarotes, y (18) _____ en entrepuentes.— Que por lo expuesto (19) _____ puede autorizarse la salida á la mar de este buque.

Y para que conste, expido el presente certificado, que firma conmigo el Delegado de la Autoridad de Marina, y del que se hace entrega al Armador del buque reconocido.

_____ á _____ de _____ de _____

EL PERITO INSPECTOR,

Por la Comandancia de Marina.

V.º B.º

EL COMANDANTE DE MARINA,

CERTIFICO: Que reconocidas las agujas y demás instrumentos náuticos del buque de referencia así como la documentación reglamentaria, (20) _____ están en el debido estado y _____ cumplen las condiciones exigidas reglamentariamente.

Por la Comandancia de Marina.

V.º B.º

EL COMANDANTE DE MARINA,

Fundamentos del dictamen y reparaciones que proceden (21) _____

- (1) De vapor ó de vela.
- (2) Nombre del buque.
- (3) Buen ó mal estado para navegar.
- (4) La época reglamentaria ó en el plazo de tantos meses.
- (5) Buen ó mal estado.
- (6) La época reglamentaria ó en el plazo de tantos meses.
- (7) Buen ó mal estado.
- (8) En el plazo reglamentario ó en el de tantos meses.
- (9) Eficaz ó ineficaz.
- (10) En el plazo reglamentario ó en el de tantos meses.

- (11) Es ó no el exigido reglamentariamente.
- (12) Buen ó mal estado.
- (13) Es ó no el exigido reglamentariamente.
- (14) En bueno y eficaz estado ó en malo ó ineficaz estado.
- (15) Cumple ó no cumple las condiciones debidas.
- (16) Está ó no está.
- (17) Sí, ó no.
- (18) Número que sea.
- (19) Sí, ó no y, en caso afirmativo, durante qué plazo de tiempo.

- (20) Sí, ó no.
- (21) Caso de que se exija el reconocimiento de una ó varias partes del buque antes del plazo reglamentario, se consignarán los fundamentos del dictamen. Si se dictaminase la detención del buque por cualquier motivo, resultado de reconocimiento, se fundamentará con el mayor detalle el dictamen, y si se exigiesen reparaciones se detallarán éstas por el perfecto conocimiento del Armador su representante.

(MODELO PARA EL ACTA)

ACTA DE RECONOCIMIENTO

En _____ á _____ de _____ de _____, el Perito inspector que suscribe, bajo la intervención del Delegado de la Autoridad de Marina, que firma la presente acta, ha procedido al reconocimiento del buque de (1) _____ nombrado (2) _____, de la matrícula de _____ y cuyo tonelaje total es de _____.

Reconocido el casco, resulta (3) _____

Reconocidas las calderas, resulta (4) _____

Reconocidas las máquinas, resulta (5) _____

Reconocido el destilador de agua potable (6) _____

Reconocido el material de respeto y repuesto (7) _____

Reconocido el material de salvamento, resulta (8) _____

Reconocido el servicio de achique y contra incendios (9) _____

Reconocidos los escandallos, sondaloras, anclas, cadenas, luces y señales de auxilio, resulta (10) _____

Inspeccionados los alojamientos dedicados á los pasajeros y á la dotación, resulta (11) _____

En vista de lo expuesto, el buque antes nombrado se declara (12) _____ para la navegación, debiendo nuevamente ser reconocido (13) _____

Puede conducir (14) _____ pasajeros de _____ y _____ de _____

Y para que conste, se levanta la presente acta, que firman los referidos, con el Visto Bueno de la Autoridad de Marina.

POR LA COMANDANCIA DE MARINA,
(Firma del Delegado.)

EL PERITO INSPECTOR,
(Firma.)

V.º B.º

EL COMANDANTE DE MARINA,

El Delegado de la Autoridad de Marina que suscribe, ha inspeccionado las agujas, instrumentos náuticos y documentación del vapor á que se refiere la presente acta, encontrando que (15) _____ cumplen las condiciones de eficacia y que reglamentariamente se exigen.

V.º B.º

EL COMANDANTE DE MARINA,

EL DELEGADO DE LA AUTORIDAD DE MARINA,

(1) Vapor ó vela.

(2) Nombre del buque.

(3) Se hará constar si los escantillones son los que con arreglo á las reglas de construcción se estiman como suficientes para la seguridad en la navegación.

Si lleva mamparo de colisión, caso de que reglamentariamente se exija, y va en la forma prevenida en dichas reglas.

Si tiene los túneles y compartimientos estancos exigidos en el artículo 15 de este Reglamento.

Si las puertas estancas obedecen á las prescripciones en el mismo establecidas.

Si las escotillas y lumbreras cumplen las condiciones requeridas.

Si las portillas de luz van provistas de las tapas cuando reglamentariamente se exige.

Se hará constar, por último, si todo el material del casco reconocido está en el debido estado de vida para garantizar la seguridad en la navegación.

(4) Se hará constar la presión de régimen ó trabajo que á estos órganos se asigne.

Si las calderas son de fondos mojados y han sido levantadas de los asientos en los plazos que previene el artículo 24 del Reglamento, se hará constar así.

Se harán constar las condiciones del remachado, cubrejuntas y estays, así como su estado.

Se hará constar el reconocimiento y resultado en las calderas del *donkey* y lanchas de vapor si las hay.

Se hará constar si las válvulas de comunicación, tubos de nivel, manómetros, etcétera, cumplen las condiciones exigidas, así como su estado.

Se hará constar si se verificó la prueba hidráulica en los casos que se exige, presión bajo la que se llevó á cabo y resultado de la misma.

Se hará constar si por exigirlo el Reglamento, se probó la tubería; forma en que se verificó y resultado de la prueba.

Se hará constar el número de válvulas de seguridad. Si el área de éstas es la exigida reglamentariamente. Peso máximo con que deben ir cargadas las válvulas, haciendo constar si este peso es muerto ó la carga se hace por medio de resortes, en cuyo caso habrá de hacerse constar que cumplen las condiciones reglamentarias.

Por último, se hará constar el estado de todos estos órganos.

(5) Se hará constar detalladamente las piezas que se han desarmado y reconocido, y éstas serán las exigidas por el Reglamento.

Si el diámetro del eje está dentro de lo prevenido por las reglas de construcción.

Se hará constar si todos los grifos, válvulas y tubos que descargan al costado cumplen las condiciones que reglamentariamente se exigen.

(6) Si no lo tiene, se hará constar así.

De tenerlo, se hará constar su prueba y la aptitud del encargado de su manejo.

Si cumple las condiciones reglamentarias y si tiene los pertrechos prevenidos en el artículo 60.

(7) Se hará constar si lleva el que por Reglamento le corresponde, así como su estado.

(8) Hay que hacer constar si el número de botes bajo pescantes que lleva es el que por Reglamento le corresponde; cuál es éste, y si su clase es la que se exige.

Se hará constar su cubicación y el número de personas que se ha asignado á cada uno á razón de la cubida reglamentaria.

Si por el mayor número de pasajeros se ha de completar este material, se hará

constar la forma en que se completa, si guarda la proporcionalidad exigida según la cubicación reglamentaria y el número de personas asignado para su salvamento en este material.

Se hará constar si lleva el número de boyas y chalecos salvavidas que reglamentariamente correspondan; que éstos se han probado en la forma prevenida y el resultado obtenido en la prueba.

Si los botes llevan los pertrechos reglamentarios y si los aparejos de arriarlos tienen la eficacia debida demostrada por la prueba.

Si las luces y señales de auxilio están en buen estado de conservación y son las reglamentarias en número y clase, llevando los accesorios que se exigen.

(9) Se hará constar la prueba y su resultado.

(10) Se hará constar si llevan el número que por Reglamento corresponde, según los casos, y si las condiciones de peso, diámetro, mena, etc., son las exigidas reglamentariamente.

Que las cadenas se han echado á cubierta y se han reconocido.

(11) Se hará constar su inspección y si guardan las condiciones prescritas en los reglamentos de reconocimientos y arqueos, según el caso. Si se fijó el número de marineros á alojar como en el segundo de los reglamentos se previene y cuál es éste.

(12) Util ó inútil.

(13) En la época reglamentaria ó transcurridos... meses.

(14) Se hará constar, si se le autoriza para conducir pasajeros, cuántos puede conducir en cámaras ó camarotes, en entrepuentes, etc..., con arreglo á lo prevenido reglamentariamente.

(15) Sí ó no.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REAL ORDEN CIRCULAR

Vistas las distintas consultas dirigidas á este Ministerio, interesando que se determine la forma en que se deben constituir las Diputaciones y Comisiones provinciales el primer día hábil de Diciembre próximo:

Considerando que el aplazamiento de las elecciones provinciales respondió á los preceptos de la Ley de 22 de Febrero último, impuesta por necesidades en ella reconocidas, y, por tanto, se hace hoy forzoso someter á la realidad derivada del estado legal que dicha Ley creó, la próxima constitución de las Diputaciones, así como la organización y funcionamiento de las Comisiones permanentes:

Considerando que tratándose ahora de una renovación bienal, ha de someterse ésta á lo prevenido en los artículos 46 al 54 de la Ley Provincial, acordándose con vista de sus preceptos la designación de los cargos á que los mismos se refieren, puesto que las Corporaciones aludidas tienen en todo caso que funcionar dentro del procedimiento determinado en su propia ley Orgánica:

Considerando que constituidas que sean las Corporaciones definitivamente deberán asimismo elegir las Comisiones permanentes á que se refiere el artículo 65 de la Ley, manteniendo con todo ello la más perfecta normalidad en el funcionamiento de los organismos provinciales:

Considerando que el primer turno de Secciones en que ha de dividirse cada Diputación para constituir la Comisión provincial, tiene que reducirse en este primer período, en lo que á su duración se refiere por consecuencia natural é inevitable de la Ley de aplazamiento de las elecciones, anteriormente citada, ya que dichas Comisiones provinciales, no pudieron constituirse en Mayo último por no haberse efectuado entonces la renovación,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer lo siguiente:

1.º Las Diputaciones se constituirán el primer día útil del mes de Diciembre próximo, en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 6.º de la Real orden de 7 de Septiembre último, en la forma prevenida á estos efectos por la ley Provincial, en los artículos 46 al 54 anteriormente citados.

2.º Para la más fiel observancia del artículo 13 de la ley Orgánica Provincial, el primer turno de los cuatro en que han de dividirse los Diputados para constituir la Comisión provincial, actuará desde la fecha de la constitución hasta el último día del mes de Abril próximo continuando los demás en la forma corriente y ordinaria que la Ley determina.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 27 de Noviembre de 1909.

MORET.

Señor Gobernador civil de ...

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo solicitado por el Gobierno federal suizo con objeto de cumplimentar el acuerdo de la Conferencia telegráfica internacional de Lisboa de 1908, para la erección de un monumento conmemorativo de la fundación de la Unión Telegráfica internacional, remito á V. I., de Real orden, el adjunto programa del concurso, que habrá de publicarse en la GACETA DE MADRID, á fin de que pueda llegar á conocimiento de los artistas españoles.

Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 27 de Noviembre de 1909.

P. D.,

ALBA.

Señor Director general de Correos y Telégrafos.

CONCURSO

para la erección de un monumento conmemorativo de la fundación de la Unión Telegráfica.

La Conferencia Telegráfica internacional de Lisboa decidió el 11 de Junio de 1908 la erección en Berna de un monumento conmemorativo de la fundación de la Unión Telegráfica, y ha encargado al Consejo federal suizo de todas las medidas necesarias para llevar á cabo este proyecto.

En cumplimiento del mandato que se le ha confiado, el Consejo federal abre un concurso con las condiciones siguientes, aprobadas por el Jurado designado para juzgar los proyectos que se presenten.

PROGRAMA DEL CONCURSO

Artículo 1.º Se abre un concurso para la erección en Berna de un monumento conmemorativo de la fundación de la Unión Telegráfica.

Podrán tomar parte en él los artistas de todo el mundo sin distinción de domicilio ni de nacionalidades.

Art. 2.º El monumento se erigirá en la plaza Helvetia.

Se acompañan al programa dos planos de situación, dos cortes y una vista fotográfica del lugar (anexos 1-4).

Art. 3.º Los artistas tienen libertad completa para la elección del género de monumento, con tal que recuerde con claridad la fundación de la Unión Telegráfica y se adapte bien al emplazamiento dado.

El artista tiene libertad de combinar el monumento con una fuente.

Art. 4.º Los materiales que hayan de emplearse se dejan á la elección del artista; pero deben presentar garantías de una ejecución sólida y monumental, dentro de los límites de la suma señalada en el artículo 8.º

Art. 5.º Los concursantes habrán de suministrar:

1.º Un bosquejo ó modelo del monumento á la escala de 1 por 10 del tamaño de ejecución.

2.º Una descripción de los materiales propuestos.

3.º Un plano de situación á 1 por 200 del tamaño de ejecución, que indique la colocación exacta del monumento en lugar dado.

4.º Una vista en perspectiva del monumento colocado en su sitio.

5.º Una descripción, con compromiso para la ejecución á un tanto alzado.

Art. 6.º Los proyectos se entregarán en el Palacio federal, Pabellón central, en Berna, hasta el 15 de Agosto de 1910, fecha en que se abrirán todos los envíos.

Los proyectos que lleguen con retraso no se someterán á la consideración del Jurado.

Art. 7.º Los proyectos no llevarán ni nombre de autor ni iniciales, sino un lema.

Un sobre cerrado, en que se repita el lema, contendrá el nombre y las señas del autor.

En un segundo pliego cerrado, que lleve también el lema y además la palabra *devis* (descripción), los concursantes enviarán una descripción con compromiso á tanto alzado para la total ejecución del monumento.

Los envíos llevarán al exterior la siguiente indicación: «Concours pour le monument de l'Union Télégraphique» (Concurso para el monumento de la Unión Telegráfica).

Art. 8.º El precio máximo de la ejecución á tanto alzado del monumento no excederá de 170.000 francos, incluyendo todos los honorarios y gastos anejos.

Los gastos de transporte, Aduana y trabajos de cimentación al ras del suelo serán sufragados por el Consejo federal ó por los fondos de la Unión Telegráfica, y no por el artista.

Art. 9.º Se excluirán del concurso los proyectos que no se sujeten á las condiciones señaladas.

Art. 10. Los gastos de transporte de los bosquejos, á la ida, serán de cuenta del Gobierno federal, ó de los fondos de la Unión telegráfica.

Para los envíos procedentes de Estados distintos de Suiza, que tengan que volver á su procedencia, el artista se proveerá de pases y llenará las formalidades exigidas para evitar gastos inútiles.

El Consejo federal declina toda responsabilidad con motivo de los riesgos de transporte de los bosquejos.

Los gastos de embalaje y seguro de transporte son de cuenta de los concursantes.

Art. 11. Los proyectos presentados dentro del plazo señalado, serán juzgados por un Jurado compuesto de:

Sr. Pierre Brauer, Profesor, escultor, Senador y miembro activo de la Academia Real de Artes, de Berlín;

Sr. Edmond Hellmer, Profesor de la Academia Imperial y Real de Artes Plásticas, de Viena;

Sr. Injalbert, escultor de estatuas, miembro del Instituto de Francia, de París;

Sr. George Frampton, Académico real, de Londres;

Sr. Jean Horvai, escultor, de Budapest; El Doctor P. J. H. Cuypers, Arquitecto de los Museos, de Amsterdam;

Sr. J. D. Ramalho Ortigao, socio de mérito de la Real Academia de Bellas Artes, de Lisboa; miembro del Consejo Superior de los Monumentos Nacionales, Director de la Biblioteca Real de Ajuda;

Sr. Luis de Benois, Académico, Profesor de Arquitectura y Arquitecto de la Corte imperial, de San Petersburgo;

S. Jean-Théodore Lundberg, Profesor de Modelado de la Escuela Real de Bellas Artes, de Stockolmo;

Sr. Eugène Jost, Arquitecto, A. D. G. F., de Lausana, Presidente del Jurado;

El Coronel Emilio Frey, antiguo Consejero federal, Director de la Oficina internacional de la Unión telegráfica, de Berna.

Está pendiente todavía el nombramiento de una docena de miembros.

Los señores Jurados han aprobado las condiciones del presente Programa de concurso.

El Jurado resolverá todas las cuestiones ó dificultades que puedan surgir con motivo del concurso, y contra sus decisiones no habrá recurso ulterior.

En el caso de que uno ó más miembros del Jurado no pudiesen asistir, no serán reemplazados.

Art. 12. El Jurado dispondrá de una suma de 20.000 francos para recompensar á los concursantes que lo merezcan. Podrá disponer libremente de esta suma, siendo de su incumbencia la determinación del número y cuantía de los premios.

Art. 13. El Consejo federal confiará la ejecución del monumento al artista que el Jurado designe para este efecto.

El artista que se encargue de la ejecución no tendrá derecho á ninguna otra recompensa.

El importe de los premios será dividido, pues, según opinión del Jurado, entre los autores de los otros proyectos premiados.

El premio superior podrá llegar á la suma de 8.000 francos.

Art. 14. Para el caso en que el Jurado no pudiese recomendar ninguno de los proyectos presentados para la ejecución, el Consejo federal se reserva el proceder á un concurso restringido, reservado á los autores de los proyectos premiados.

Todos los artistas que tomasen parte en este segundo concurso, que sería juzgado por el mismo Jurado, serían recompensados en la proporción previamente fijada por el Jurado.

Art. 15. Todos los proyectos admitidos al concurso se expondrán en Berna durante un mes después del fallo del Jurado; no podrán ser retirados antes de este plazo.

Art. 16. Los proyectos premiados pasarán á ser propiedad de la Unión Telegráfica.

Los demás proyectos deberán ser reclamados por sus autores después de la Exposición.

Si los bosquejos no son retirados dentro de los dos meses siguientes á la Exposición, se abrirán los pliegos y se preguntará á los autores respecto al destino de sus obras.

Art. 17. El Jurado redactará un informe escrito, que se comunicará á los Gobiernos de los Estados de la Unión Telegráfica y publicará en el *Journal Télégraphique*.

Art. 18. El Consejo federal enviará el presente programa á los distintos Gobiernos de los Estados de la Unión Telegráfica, rogando lo hagan llegar á conocimiento de los artistas.

La oficina internacional de la Unión Telegráfica lo comunicará á las Administraciones telegráficas.

Los artistas que deseen recibirlo pueden pedirlo también al Departamento federal suizo de Correos y Ferrocarriles, ó á la oficina internacional de la Unión Telegráfica de Berna.

Berna 25 de Octubre de 1909.—En nombre del Consejo federal suizo, el Presidente de la Confederación, Deucher.—El

Canciller de la Confederación, Ringier.

NOTA. Necesitándose un mes próximamente para terminar los documentos mencionados en el artículo 2.º, no podrán expedirse hasta primeros del mes de Diciembre.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: Visto el expediente de oposiciones á la plaza de Profesor numerario de Modelado y Vaciado de la Escuela Superior de Artes Industriales y de Industrias de Madrid, y resultando que en la actualidad existe nombrado un Tribunal para la provisión de igual Cátedra de la Escuela de Granada; teniendo en cuenta la práctica establecida para casos idénticos en Universidades é Institutos,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que los ejercicios de oposición á la clase de Modelado y Vaciado de la Escuela Superior de Artes Industriales y de Industrias de Madrid, se celebren, con la debida separación, ante el mismo Tribunal nombrado para las de igual asignatura de la Escuela de Granada, facilitándose así las propuestas que hayan de hacerse para otros Tribunales de enseñanzas análogas que se hallen vacantes.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 23 de Noviembre de 1909.

BARROSO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Vistas las instancias elevadas á este Ministerio por varios alumnos de diversos grados de enseñanza, solicitando que se conceda exámenes extraordinarios á todos aquellos á quienes falta una ó dos asignaturas para terminar la carrera ó un período de enseñanza:

Vistas las Reales órdenes de 14 de Octubre de 1906, 2 de Noviembre de 1907 y 15 de Noviembre de 1908, y de conformidad con el informe omitido por el Rectorado y Consejo universitario de la Central,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se desestimen todas las instancias de referencia y se cumpla, respecto á exámenes, lo prevenido en el Real decreto de 10 de Mayo de 1901.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.

BARROSO

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Exemo. Sr.: Visto el expediente promovido por D. Manuel Garofa Mayordomo, Maestro de una Escuela pública Elemental de Tarrasa (Barcelona):

Resultando que el Sr. Garofa, en 27 de

Julio de 1901, tomó posesión de una Escuela pública de Alcoy (Alicante), sirviéndola hasta el 31 de Octubre de 1906, en que pasó, fuera de concurso, á la actual que desempeña:

Resultando que durante los cinco años y tres meses que ejerció su cargo en Alcoy, y á pesar de figurar desde 1902 en la tercera clase por mérito, sólo ha cobrado un año de aumento gradual de sueldo:

Resultando de los informes de las Autoridades académicas que la Diputación de Alicante tiene desatendido este servicio preferente de la enseñanza:

Considerando que las Diputaciones Provinciales están obligadas á satisfacer el aumento gradual de sueldo, con arreglo al artículo 196 de la ley de Instrucción Pública, y que este precepto se confirma en la Real orden de 14 de Octubre de 1907 y en la de 3 de Marzo del corriente año,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que se manifieste á V. E. lo ya expuesto, para que si lo juzga conveniente prevenga á la Diputación de Alicante que cumpla la Ley y las Reales órdenes citadas, á cuyo efecto debe consignar en sus presupuestos las cantidades necesarias para abonar el aumento gradual de sueldo á los Maestros, y pagar al Sr. Garofa Mayordomo y á los que en su caso se encuentren los atrasos que adeuda por tal concepto.

De Real orden lo digo á V. E. á los fines indicados. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.

BARROSO.

Señor Ministro de la Gobernación.

Exemo. Sr.: D. Pedro Santaló Palvorell, como Presidente del Magisterio público de Lérida, eleva instancia de queja contra la Diputación, que adeuda á los Maestros de aquella provincia, en concepto de atrasos por aumento gradual de sueldo, 193.050 pesetas, ó sea desde el año 1890 al de 1906, ambos inclusive:

Considerando lo dispuesto en la ley de Instrucción Pública y en el Real decreto de 27 de Abril de 1877, respecto á la obligación ineludible de las Diputaciones Provinciales de satisfacer dicho aumento gradual á los Maestros que al mismo tengan derecho,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que se signifique á V. E. la conveniencia de prevenir á la Diputación de Lérida que cumpla la Ley, señalándole el plazo que V. E. estime prudencial para abonar á los Maestros las cantidades que les adeuda por el concepto ya expresado.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y á los fines indicados. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.

BARROSO.

Señor Ministro de la Gobernación.

Ilmo. Sr.: Resultando que D. Saturnino Calleja y Fernández solicitó en 2 de Septiembre de 1908 se declarasen de dominio público, previos los requisitos dispuestos en el artículo 42 de la vigente ley de Propiedad intelectual, y si los que acrediten ser sus propietarios no las reimprimen y demuestran estar á la venta las obras publicadas en *El periódico para todos* en los años de 1872 á 1879, tituladas *Honor de esposa y corazón de madre*, de D. Ramón Ortega y Frías; *El rey del puñal*, de D. Manuel Fernández y González; *Ausencias causan olvido*, *Historia de un sombrero blanco*, *El tercer cadáver*, *Halta-Hulfe*, de D. Torcuato Tárrago y Mateos; *La ermita de San Sulpicio*, *El hijo del verdugo*, *La taza de porcelana*, *Las compañeras de la muerte*, *El sacristán de las monjas*, de D. Pedro Escamilla; *De amante á verdugo* y *Doce meses en Madrid*, de D. Antonio San Martín:

Resultando que por Real orden de 17 de Octubre de 1908 se dispuso la publicación en la GACETA DE MADRID del anuncio á que hace referencia el citado artículo 42 de la ley de Propiedad intelectual, excitando á los propietarios de las referidas obras para que las reimpriman y fijándoles para ello el término de un año, cuyo anuncio se publicó en la GACETA correspondiente al 30 de Octubre de 1908:

Resultando que dentro del plazo fijado en el anuncio han presentado solicitudes D. Felipe González Rojas, editor y D. Angel San Martín, librero, pidiendo el primero que se deniegue lo reclamado por D. Saturnino Calleja, y no se declare de dominio público la obra *El Rey del puñal*, original de D. Manuel Fernández y González, de la que el solicitante dice ser propietario, acreditando con cartas de los libreros de Madrid D. Fernando Fe y don Antonio Romero, que ambos tienen á la venta ejemplares de dicha obra, y el segundo, ó sea D. Angel San Martín, manifiesta que tiene á la venta ejemplares de *Ausencias causan olvido*, original de don Torcuato Tárrago Mateos:

Resultando, por último, que no se ha presentado reclamación alguna, dentro del término señalado por el anuncio inserto en la GACETA, respecto de las demás obras que D. Saturnino Calleja pide que se declaren de dominio público, ni los derechohabientes de los autores de ellas han demostrado haberlas reimpresso:

Considerando que el artículo 40 de la Ley de 10 de Enero de 1879 dispone que pasarán al dominio público las obras no publicadas de nuevo por sus propietarios durante veinte años, y el Estado, las Corporaciones científicas ó los particulares, podrán reproducirlas sin alterarlas, pero no podrá nadie oponerse á que otro también las reproduzca:

Considerando que prescribe el artículo 42 del mismo texto legal que para que una obra pase al dominio público en el

caso expresado en el artículo que antes se cita, es necesario que preceda denuncia en el Registro de la Propiedad, y que en su virtud se excite por el Gobierno al propietario para que la imprima de nuevo, fijándole al efecto el término de un año:

Considerando, además, que según el párrafo 2.º del artículo 41 de la citada Ley, no entrará una obra en el dominio público cuando después de impresa y puesta á la venta, con arreglo á la ley pasen veinte años sin que vuelva á imprimirse, por acreditar su dueño, suficientemente, que en dicho período ha tenido ejemplares de ella á la venta pública:

Considerando que en este último caso se encuentran las obras tituladas *El Rey del puñal*, de D. Manuel Fernández y González, y *Ausencias causan olvido*, de D. Torcuato Tárrago Mateos, por haberse demostrado que hay á la venta ejemplares de las mismas:

Considerando, por último, que cumplidas las prescripciones legales en cuanto á las demás obras, acerca de las cuales solicita D. Saturnino Calleja, la declaración de dominio público, no se ha demostrado por los derechohabientes de los autores de ellas, ni por sus propietarios, haberlas impreso en el plazo de un año que al efecto se les concedió,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se declaren de dominio público las obras tituladas *Honor de esposa y corazón de madre*, original de D. José Ortega y Frías; *El puñal de oro*, *Historia de un sombrero blanco*, *El tercer cadáver*, *Halta-Hulfe*, originales de D. Torcuato Tárrago Mateos; la *La ermita de San Sulpicio*, *El hijo del verdugo*, *La taza de porcelana*, *Las compañeras de la muerte*, *El sacristán de las monjas*, originales de don Pedro Escamilla; *De amante á verdugo* y *Doce meses en Madrid*, originales de don Antonio San Martín, y que se deniegue la petición de D. Saturnino Calleja en cuanto á las obras tituladas *El Rey del puñal*, original de D. Manuel Fernández y González, y *Ausencias causan olvido*, de don Torcuato Tárrago Mateos.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 16 de Noviembre de 1909.

BARROSO.

Ilmo. Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Informada favorablemente por la Junta facultativa de Archivos, Bibliotecas y Museos y por la Real Academia de Medicina la obra titulada *Tratado didáctico de Pediatría*, de que es autor D. Baldomero González Alvarez; y considerando que dicha obra puede ser de gran utilidad en las Bibliotecas públicas, S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que este Ministerio se suscriba á

ella por 60 ejemplares y por un plazo de cinco años, adquiriéndose en este ejercicio económico los dos tomos ya publicados, que tratan: el primero de la «Anatomía y Fisiología del niño» y el segundo de la «Higiene especial del niño», al precio, respectivamente, de 5 y 8 pesetas ejemplar, importando los 60 de cada uno de los dos tomos la cantidad de 780 pesetas, que se abonarán con cargo al capítulo 18, artículo único, concepto «Para adquisición de libros con destino á Bibliotecas públicas».

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 10 de Noviembre de 1909.

BARROSO

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Informe que se cita.

Real Academia de Medicina.—Ilustrísimo Sr.: Esta Academia, en sesión de 10 del corriente, conforme con el dictamen de la Sección de Higiene, se ha servido declarar que la obra titulada *Tratado didáctico de Pediatría*, por D. Baldomero González Alvarez, que V. I. remitió con su oficio de 11 de Enero último, reúne las condiciones que exigen las disposiciones vigentes para que puedan adquirirse de ella ejemplares por cuenta del Estado.

Lo que comunico á V. I. cumpliendo lo acordado por la Academia, con devoción de la instancia del Sr. González Alvarez, que oportunamente se recibió. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 16 de Mayo de 1907.—Angel Pulido.

Ilmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

MINISTERIO DE FOMENTO

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: Visto el expediente sobre condonación de una multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de Zamora á la Compañía de los Ferrocarriles de Medina á Zamora y de Orense á Vigo, por haberse negado el Jefe de estación de la expresada capital al nombramiento de perito para el acto de reconocimiento de la expedición número 1.788 de pequeña velocidad, procedente de Fines Olula, consistente en una partida de mármoles que llegó con averías, así como á suscribir el acta que con tal motivo levantó el Interventor del Estado, á cuyo fin fué requerido por éste:

Resultando que con motivo de la reclamación formulada en Zamora el día 24 de Diciembre de 1907 por los señores Calvo y Compañía á consecuencia de la avería sufrida por la expedición de referencia, se instruyó por la primera División de Ferrocarriles el oportuno expediente, que dió lugar á la propuesta de la multa expresada, en la que se hace constar que se propone única y exclusivamente por la desobediencia del Jefe de la estación mencionada á suscribir el acta, para lo que fué requerido por el Interventor del Estado:

Resultando que pasada á informe de la Comisión Provincial la propuesta de referencia, esta Corporación entiende no procede su imposición, por creer no ha habido desobediencia:

Resultando que el Gobernador de la provincia, no conformándose con el anterior dictamen, impone la multa por su providencia de 18 de Agosto de 1909, contra la que interpone recurso de alzada la Compañía ferroviaria interesada, alegando las razones que á su entender la hacen irresponsable de la falta que se supone cometida:

Considerando que el Interventor del Estado se ajustó al procedimiento señalado en la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 9 de Septiembre de 1905, debiendo el Jefe de estación, como representante de la Empresa del ferrocarril, cumplir la orden que el Agente le comunicó en uso de sus atribuciones, según expresamente preceptúa el artículo 25 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878:

Considerando que el Jefe de la División obró, en uso de sus atribuciones, con arreglo al artículo 29 de la ley de Policía de Ferrocarriles, al proponer al Gobernador la imposición de la multa por desobediencia del Jefe de estación de Zamora al Interventor del Estado, como comprendido en el artículo 12 de la Ley:

Considerando que, comprobada la denuncia y citados los preceptos infringidos de que queda hecha mención, procedía la imposición de la multa:

Considerando que si bien se debe reconocer la justicia de la resolución gubernativa, esta justicia puede ser compatible con la gracia de condonación que la misma Ley concede al Ministerio de Fomento, por lo que procede estudiar si las circunstancias que concurren aconsejan perdonar la falta, que esto es condonar la multa, y ya en este sentido cabe mirar el expediente bajo el aspecto que le consideran la Diputación Provincial de Zamora y la Compañía del Ferrocarril:

Considerando que la desobediencia del Jefe puede atenuarse con la reserva que vió estampada en la documentación, con el sentido literal de la condición tercera de la tarifa especial, número 16, aplicada á este transporte, y con que su conducta, lejos de perjudicar al interesado, le favorece, pues en el acta levantada aparece el dictamen favorable de su Perito, sin que se halle rebatido por el de la Compañía,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer se condone la multa de 250 pesetas, impuesta á la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo por el Gobernador civil de Zamora, por la negativa del Jefe de estación de la expresada capital al nombramiento de Perito para el acto de reconocimiento de la expedición expresada; así como á suscribir el acta que con tal motivo levantó el Interventor del Es-

tado, á cuyo fin fué requerido por éste, y que se recomiende á la Empresa ferroviaria evite la repetición de hechos como el que fué objeto del correctivo.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 20 de Noviembre de 1909.

GASSET.

Señor Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: Examinado el expediente que remite el Gobernador de Zamora, con motivo de una instancia suscrita en 31 de Mayo anterior por D. Manuel Pérez Cardenal, en representación de la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, solicitando condonación de una multa de 250 pesetas impuesta á la citada Empresa por haber transportado en el tren correo número 1 una caja de cohetes con peso de 43 kilogramos:

Resultando que en 15 de Octubre de 1907, el Ingeniero-Jefe de la extinguida quinta División de Ferrocarriles propone la imposición de la multa por el hecho denunciado en una reclamación suscrita en Zamora, en 13 de Agosto anterior, por D. Tomás C. Alonso, de haber transportado en el tren correo número 1 de 21 de Junio una caja de cohetes de 43 kilogramos de peso, infringiendo lo dispuesto en la Real orden de 8 de Agosto de 1872 y demás disposiciones vigentes:

Resultando que pasado el expediente á la Compañía denunciada, ésta, en comunicación de 13 de Noviembre siguiente, expone en su descargo que la partida de que se trata procede de una estación de la Compañía del Norte, de la que es en todo caso la falta, por tener instrucciones de que en la línea de Medina á Zamora no se admiten pequeñas expediciones de materias explosivas por no existir trenes de mercancías, y que si el Factor no puso reparo á admitirla, fué por entender que los cohetes no estaban comprendidos entre las materias peligrosas. Haciendo constar también la Compañía que los Sres. Calvo y Compañía, en carta de 26 de Julio, ofrecieron no denunciar la falta al Gobernador ni á la Intervención del Estado si la Compañía le abonaba 300 pesetas:

Resultando que en 16 de Enero de 1908 la Comisión provincial de Zamora informa que no procede la imposición de la multa por falta de pruebas, y porque la Compañía pudo admitir la mercancía hasta sin saber qué contenía la caja:

Resultando que en 31 de Marzo de 1908 la primera División de Ferrocarriles, ampliando el informe de la quinta, manifiesta:

1.º Que en la época de la expedición no existían en la línea de Medina á Zamora trenes de mercancías.

2.º Que la Compañía no está obligada

á transportar bultos de materias explosivas, y que infringió las Reales órdenes de 24 de Mayo y 8 de Agosto de 1872; y

3.º Que la Compañía, al hacerse cargo de la expedición, no ignoraba se tratase de cohetes, porque así lo decía la declaración de expedición:

Resultando que en 19 de Mayo último el Gobernador de Zamora impone á la Compañía la multa de 250 pesetas por la falta denunciada, porque infringía la Real orden de 8 de Agosto de 1872, sin que exima de responsabilidad la ignorancia del Factor ni el haber admitido la expedición la Compañía de Caminos de Hierro del Norte:

Resultando que la Compañía, en escrito de 31 del mismo Mayo, pide la condonación de la multa, fundándose:

1.º En que con arreglo á su cuadro de marcha estaba autorizada á transportar en tren de viajeros la cantidad insignificante de explosivos de que se trata.

2.º Que considera arbitraria la denuncia que ofrecían retirar si se les abonaba la cantidad de 300 pesetas; y

3.º Que la caja no mostraba signo alguno que indicase su contenido:

Resultando que en 3 de Junio siguiente, el Gobernador insiste en su resolución rebatiendo los argumentos de las Compañías con las manifestaciones de haberse infringido la mencionada Real orden de 8 de Agosto de 1872, de tener la Compañía el camino expedito para acudir á los Tribunales de justicia contra el denunciante y de figurar en documentación que se trataba de cohetes, aunque se hubiera despegado la etiqueta de la caja:

Resultando que en 28 de Junio último la Dirección General de Obras Públicas pide á la primera División de Ferrocarriles datos y documentos para comprobar los hechos discutidos y que de la respuesta de la División se deduce que la expedición fué transportada en el tren correo y que la hoja de ruta manifiesta se trataba de una caja de cohetes de 43 kilogramos de peso:

Considerando que la Real orden de 8 de Agosto de 1872 dictó medidas provisionales para el transporte de materias inflamables ó explosivas, medidas que con ventaja se encuentran sustituidas por el Reglamento de 24 de Marzo de 1891 para el transporte de esas materias por cuenta del Estado, por lo que á esta disposición preferentemente se ha de acudir para determinar las precauciones que el Reglamento de Policía de Ferrocarriles en su artículo 111 exige en estos transportes:

Considerando que según el artículo 4.º del citado Reglamento de 24 de Marzo de 1891, las precauciones que se hayan de tomar han de ser proporcionales á la cantidad, calidad y estado de la mercancía, disposición racional, pues no ha de exigirse el mismo cuidado para el trans-

porte de una caja de cohetes de 43 kilogramos de peso que para un vagón de dinamita, y por esto el siguiente artículo 5.º establece una graduación de productos explosivos, según que lo sean en grado extremo, en grado notorio ó en grado mínimo, y según que se halle más ó menos extendido su conocimiento y consumo para los usos de la vida social:

Considerando que la prohibición de transportar estas materias en trenes de viajeros que como regla general señala el artículo 8.º, tiene, como excepción, la de no existir servicio de trenes de mercancías, en cuyo caso se transportará en los mixtos de menor velocidad:

Considerando que en el caso discutido el transporte es de escasa importancia tanto por la cantidad, como por la calidad y por lo conocido del artículo de que se trata:

Considerando que en la mencionada línea, según las datos al expediente aportados, no existía servicio de trenes de mercancías, y que el correo tiene la misma velocidad que el mixto, y que ambos por su velocidad bien podrían considerarse de mercancías, pues es próximamente de 25 kilómetros por hora:

Considerando que el origen de la multa no fué la espontánea denuncia de la División, sino la de un particular con fines interesados, según se desprende de la reclamación y de manifestaciones de la Compañía que obran en el expediente, sin que por nadie aparezcan desmentidas,

S. M. el REY (q. D. g.), teniendo en cuenta lo remoto del peligro ocasionado por el transporte, se ha servido condonar la multa de 250 pesetas impuesta á la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, por transportar en el tren correo número 1 una caja de cohetes de 43 kilogramos de peso, amonestando á la Empresa para que se abstenga de efectuar transportes de esta naturaleza sin la previa autorización de la primera División de Ferrocarriles.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 20 de Noviembre de 1909.

GASSET.

Señor Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha dispuesto se reanuden y terminen las obras del trozo sexto y travesía de Gerri, de la sección de Tremp á Sort, de la carretera de Balaguer á la frontera francesa, provincia de Lérida, que vienen ejecutándose por Administración, según el Real decreto de 9 de Junio de 1893, librándose al efecto á la Jefatura de dicha provincia, y á justificar, la cantidad de 15.000 pesetas, con cargo al capítulo 10, artículo 1.º, apartado 2.º del Presupuesto vigente de este Ministerio.

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

GASSET.

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido á bien aprobar el proyecto de reconstrucción de obras de fábrica en la carretera de Artesa á Tremp, en la provincia de Lérida, y disponer que, en atención á la índole y urgencia de las obras, se ejecuten por Administración, con cargo al capítulo 10, artículo 1.º, apartado 2.º del presupuesto vigente, remitiendo á dicha Jefatura y á justificar, con cargo á dicho presupuesto, la cantidad de 15.000 pesetas.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 25 de Noviembre de 1909.

GASSET.

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

MINISTERIO DE ESTADO

Asuntos Contenciosos.

El Cónsul de España en Buenos Aires, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español José Riestra Sánchez, natural de Pola de Siero (Asturias), ocurrido en Pigué el 18 de Junio último. Madrid, 25 de Noviembre de 1909.—El Subsecretario, R. Piña. 3328

El Cónsul de España en Montevideo, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Francisco Blanco, habiéndose decretado por el Juzgado correspondiente de aquella capital la apertura de la sucesión. Madrid, 25 de Noviembre de 1909.—El Subsecretario, R. Piña. 3329

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

Dirección General de los Registros y del Notariado.

Se halla vacante el Registro de la Propiedad de Barcelona (Oriente), de primera clase, en el distrito de la Audiencia Territorial de Barcelona, con fianza de 20.000 pesetas, cuya provisión debe hacerse por concurso entre los Registradores que lo soliciten, conforme al turno primero establecido en la regla primera del artículo 37 de la Ley de 21 de Abril de 1909 reformando la Hipotecaria.

Los aspirantes elevarán sus solicitudes al Gobierno, por conducto de esta Dirección General, dentro del improrrogable término de veinte días naturales, contados desde el siguiente al de la publicación de esta convocatoria en la GACETA. Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Director general, Javier Gómez de la Serna.

Se halla vacante el Registro de la Propiedad de Vitoria, de segunda clase, en el distrito de la Audiencia Territorial de

Burgos, con fianza de 2.500 pesetas, cuya provisión debe hacerse por concurso entre los Registradores que lo soliciten, conforme al turno segundo establecido en la regla primera del artículo 37 de la Ley de 21 de Abril de 1909 reformando la Hipotecaria.

Los aspirantes elevarán sus solicitudes al Gobierno, por conducto de esta Dirección General, dentro del improrrogable término de veinte días naturales, contados desde el siguiente al de la publicación de esta convocatoria en la GACETA.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Director general, Javier Gómez de la Serna.

Se halla vacante el Registro de la Propiedad de Villanueva de la Serena, de segunda clase, en el distrito de la Audiencia Territorial de Cáceres, con fianza de 2.500 pesetas, cuya provisión debe hacerse por concurso entre los Registradores que lo soliciten, conforme al turno segundo establecido en la regla primera del artículo 37 de la Ley de 21 de Abril de 1909 reformando la Hipotecaria.

Los aspirantes elevarán sus solicitudes al Gobierno, por conducto de esta Dirección General, dentro del improrrogable término de veinte días naturales, contados desde el siguiente al de la publicación de esta convocatoria en la GACETA.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Director general, Javier Gómez de la Serna.

Se halla vacante el Registro de la Propiedad de Orgiva, de segunda clase, en el distrito de la Audiencia Territorial de Granada, con fianza de 2.500 pesetas, cuya provisión debe hacerse, por concurso, entre los Registradores que lo soliciten, conforme al turno segundo establecido en la regla primera del artículo 37 de la Ley de 21 de Abril de 1909 reformando la Hipotecaria.

Los aspirantes elevarán sus solicitudes al Gobierno, por conducto de esta Dirección General, dentro del improrrogable término de veinte días naturales, contados desde el siguiente al de la publicación de esta convocatoria en la GACETA.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Director general, Javier Gómez de la Serna.

Se halla vacante el Registro de la Propiedad de Cifuentes, de cuarta clase, en el distrito de la Audiencia Territorial de Madrid, con fianza de 1.000 pesetas, cuya provisión debe hacerse por concurso entre los Registradores que lo soliciten, conforme á lo establecido en la regla tercera del artículo 37 de la Ley de 21 de Abril de 1909 reformando la Hipotecaria.

Los aspirantes elevarán sus solicitudes al Gobierno, por conducto de esta Dirección General, dentro del improrrogable término de veinte días naturales, contados desde el siguiente al de la publicación de esta convocatoria en la GACETA.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Director general, Javier Gómez de la Serna.

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.

ASUNTOS DE ULTRAMAR

Acuerdos adoptados por esta Dirección General, recaídos en la reclamación de obligaciones procedentes de Ultramar, que por no ser conocido el domicilio de

los reclamantes, se les notifican éstos por medio de la GACETA DE MADRID, en cumplimiento de lo que dispone el artículo 45 del Reglamento de procedimiento en las reclamaciones económico-administrativas de 13 de Octubre de 1903; advirtiéndoles que contra estas resoluciones pueden interponer recurso de alzada, si procediere, ante el Tribunal gubernativo del Ministerio de Hacienda, en el plazo de quince días, contados desde el siguiente al de esta inserción:

A D. Antonio Pérez Betances:

Vista la instancia formulada por don Antonio Pérez Betances, como apoderado de D. Manuel Vélez y Varona, en reclamación de abono de haberes pasivos devengados por éste:

Resultando que D. Antonio Pérez Betances presentó la referida instancia en 10 de Marzo de 1904, y en ella solicitaba el abono de haberes pasivos devengados por su representado, y correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897, y á los de Marzo á Diciembre de 1898:

Considerando que disponiendo el artículo 19 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda de 25 de Junio de 1870, que todo crédito cuyo reconocimiento y liquidación no se haya solicitado dentro de los cinco años siguientes á la conclusión del servicio de que proceda, quedará prescrito, y habiéndose solicitado el crédito de D. Manuel Vélez y Varona, en 10 de Marzo de 1904, es visto que la solicitud ha sido presentada después de haber transcurrido los cinco años desde que terminó el devengo que se refiere al período comprendido entre el 1.º de Septiembre y el 31 de Diciembre de 1897, y entre el 1.º de Marzo y el 31 de Diciembre de 1898,

Esta Dirección, por acuerdo de esta fecha, ha resuelto declarar prescrito el derecho al cobro de los haberes pasivos devengados por D. Manuel Vélez y Varona, como jubilado, correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897, ambos inclusive, y á los de Marzo á Diciembre de 1898, también ambos inclusive, y en su consecuencia, desestimar la instancia presentada en 10 de Marzo de 1904 por D. Antonio Pérez Betances, como mandatario del interesado, aunque sin personalidad reconocida, declarando igualmente no haber lugar á acordar lo que en ella se pretende.

Lo que participo á usted para su conocimiento y efectos consiguientes, advirtiéndole al propio tiempo, que contra el anterior acuerdo podrá interponer, si procediere, recurso de alzada ante el Tribunal gubernativo del Ministerio de Hacienda, en el término de quince días, á contar desde el siguiente al en que se le haga la notificación del mismo, y debiendo tener presente que para tramitar dicho recurso será necesario que previamente le sea reconocida su calidad de apoderado del interesado. Dios guarde á usted muchos años. Madrid, 23 de Septiembre de 1909.—P. O., Moisés Aguirre.

Vista la instancia formulada por D. Antonio Pérez Betances, como apoderado de D.ª Micaela Batista y Quijano, en reclamación de abono de haberes pasivos devengados por ésta, en concepto de pensionista de Montepío Civil:

Resultando que D. Antonio Pérez Betances presentó la referida instancia en 1.º de Junio de 1904, y en ella solicitaba el abono de haberes pasivos devengados por su representada, y correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre

de 1897; y á los de Marzo á Diciembre de 1898:

Considerando que disponiendo el artículo 19 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda de 25 de Junio de 1870, que todo crédito cuyo reconocimiento y liquidación no se haya solicitado dentro de los cinco años siguientes á la conclusión del servicio de que proceda, quedará prescrito, y habiéndose solicitado el crédito de D.ª Micaela Batista y Quijano en 1.º de Junio de 1904, es visto que la solicitud ha sido presentada después de haber transcurrido los cinco años desde que terminó el devengo, que se refiere al período comprendido entre el 1.º de Septiembre y el 31 de Diciembre de 1897, y entre el 1.º de Marzo y el 31 de Diciembre de 1898,

Esta Dirección, por acuerdo de esta fecha, ha resuelto declarar prescrito el derecho al cobro de los haberes pasivos devengados por D.ª Micaela Batista y Quijano, como pensionista de Montepío Civil, correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897, ambos inclusive; y á los de Marzo á Diciembre de 1898, también ambos inclusive, y, en su consecuencia, desestimar la instancia presentada en 1.º de Junio de 1904 por don Antonio Pérez Betances, en concepto de mandatario de la interesada, aunque sin personalidad reconocida, declarando igualmente no haber lugar á acordar lo que en ella se pretende.

Lo que participo á usted para su conocimiento y efectos consiguientes, advirtiéndole al propio tiempo que contra el anterior acuerdo podrá interponer, si procediere, recurso de alzada ante el Tribunal Gubernativo del Ministerio de Hacienda en el término de quince días, á contar desde el siguiente al en que se le haga la notificación del mismo, y debiendo tener presente que para tramitar dicho recurso será necesario que previamente le sea reconocida la calidad de apoderado de la interesada. Dios guarde á usted muchos años. Madrid, 25 de Octubre de 1909.—P. O., Moisés Aguirre.

A D. David Campelo y Vaca:

Vista la instancia presentada por don David Campelo y Vaca, como apoderado de D.ª Carmen Pastoriza y Menocal, en reclamación de abono de haberes pasivos devengados por ésta, en concepto de pensionista de Montepío Civil:

Resultando que D. David Campelo y Vaca presentó la referida instancia en 24 de Marzo de 1904, y en ella solicitaba el abono de haberes pasivos devengados por su representada y correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897, y á los de Marzo á Diciembre de 1898:

Considerando que disponiendo el artículo 19 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda de 25 de Junio de 1870, que todo crédito cuyo reconocimiento y liquidación no se haya solicitado dentro de los cinco años siguientes á la conclusión del servicio de que proceda, quedará prescrito, y habiéndose solicitado el crédito de D.ª Carmen Pastoriza y Menocal en 24 de Marzo de 1904, es visto que la solicitud ha sido presentada después de haber transcurrido los cinco años desde que terminó el devengo, que se refiere al período comprendido entre el 1.º de Septiembre y el 31 de Diciembre de 1897, y entre el 1.º de Marzo y el 31 de Diciembre de 1898,

Esta Dirección, por acuerdo de 8 del corriente, ha resuelto declarar prescrito el derecho al cobro de los haberes pasivos

devengados por D.ª Carmen Pastoriza y Menocal, como pensionista de Montepío Civil, correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897, ambos inclusive, y á los de Marzo á Diciembre de 1898, también ambos inclusive, y, en su consecuencia, desestimar la instancia presentada en 24 de Marzo de 1904 por D. David Campelo y Vaca, en concepto de mandatario de la interesada, aunque sin personalidad reconocida, declarando igualmente no haber lugar á acordar lo que en ella se pretende.

Lo que participo á usted para su conocimiento y efectos consiguientes, advirtiéndole, al propio tiempo, que contra el anterior acuerdo podrá interponer, si procediere, recurso de alzada ante el Tribunal gubernativo del Ministerio de Hacienda, en el término de quince días, á contar desde el siguiente al en que se le haga la notificación del mismo, y debiendo tener presente que para tramitar dicho recurso será necesario que previamente le sea reconocida la calidad de apoderado de la interesada. Dios guarde á usted muchos años. Madrid, 9 de Noviembre de 1903.—P. O., Moisés Aguirre.

Vista la instancia presentada por don David Campelo y Vaca, como apoderado de D.ª Agustina Soriano y Pérez, reclamando el abono de haberes pasivos devengados por ésta en concepto de pensionista de Montepío Civil:

Resultando que D. David Campelo y Vaca presentó la referida instancia en 24 de Marzo de 1904, y en ella solicitaba el abono de haberes pasivos devengados por su representada y correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897 y á los de Marzo á Diciembre de 1898:

Considerando que disponiendo el artículo 19 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda de 25 de Junio de 1870 que todo crédito, cuyo reconocimiento y liquidación no se haya solicitado dentro de los cinco años siguientes á la conclusión del servicio de que proceda, quedará prescrito, y habiéndose solicitado el crédito de D.ª Agustina Soriano y Pérez en 24 de Marzo de 1904, es visto que la solicitud ha sido presentada después de haber transcurrido los cinco años desde que terminó el devengo, que se refiere al período comprendido entre el 1.º de Septiembre y el 31 de Diciembre de 1897, y entre el 1.º de Marzo y el 31 de Diciembre de 1898,

Esta Dirección, por acuerdo de esta fecha, ha resuelto declarar prescrito el derecho al cobro de los haberes pasivos devengados por D.ª Agustina Soriano y Pérez, como pensionista de Montepío Civil, correspondientes á los meses de Septiembre á Diciembre de 1897, ambos inclusive, y á los de Marzo á Diciembre de 1898, también ambos inclusive, y, en su consecuencia, desestimar la instancia presentada en 24 de Marzo de 1904 por D. David Campelo y Vaca, en concepto de mandatario de la interesada, aunque sin personalidad reconocida, declarando igualmente no haber lugar á acordar lo que en ella se pretende.

Lo que participo á usted para su conocimiento y efectos consiguientes, advirtiéndole, al propio tiempo, que contra el anterior acuerdo podrá interponer, si procediere, recurso de alzada ante el Tribunal gubernativo del Ministerio de Hacienda, en el término de quince días, á contar desde el siguiente al en que se le haga la notificación del mismo, y debiendo tener presente que para tramitar dicho recurso será necesario que previamente le sea re-

conocida su cualidad de apoderado de la interesada. Dios guarde á usted muchos añ. s. Madrid, 13 de Noviembre de 1909.—P. O., Moisés Aguirre.
Madrid, 23 de Noviembre de 1909.—Cenón del Alisal.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

Dirección General de Administración.

Instruido el expediente especial que determina la facultad cuarta del artículo 67 de la Instrucción de 14 de Marzo de 1899, á fin de proceder en su día á la modificación de la enseñanza de la Escuela de niños instituida en Carrejo (Santander), por D. Pedro de Alcántara Igarada, se cita, en cumplimiento del trámite primero del artículo 57 del expresado texto legal, durante un plazo de treinta días á los representantes é interesados en los beneficios de la fundación, al objeto de que puedan alegar las reclamaciones pertinentes á sus derechos, para lo cual tendrán de manifiesto el expediente en la Sección del ramo de este Ministerio.

Madrid, 27 de Noviembre de 1909.—El Director general, Juan Muñoz Chaves.

Inspección General de Sanidad interior.

En cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 28 del Reglamento de baños y aguas minero-medicinales, se anuncia como vacante la plaza de Médico Director, en propiedad, del balneario de La Aliseña (Jaén), por fallecimiento de don Lope Valcárcel y Vargas, que la desempeñaba cuya plaza habrá de proveerse en el próximo concurso.

El Inspector general, Eloy Bejarano.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

Subsecretaría.

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 las plazas de Profesor numerario de Química general, Química industrial inorgánica y Química industrial orgánica de las Escuelas Superiores de Industrias de Las Palmas (Canarias) y Gijón, ha quedado constituido, de conformidad con lo propuesto por el Consejo de Instrucción Pública, en la forma siguiente:

Presidente: D. José María Madariaga, Académico.

Vocales: D. Ramiro Suárez y Bermúdez, Profesor de la Escuela de Madrid; D. Miguel Adellar y González, de la de Gijón, y D. José Baltá Rodríguez de la de Tarrasa; D. Ventura Agulló de la Escosura, D. Vicente Vera y López y D. Ignacio Arévalo Benito, competentes.

Suplentes: D. Joaquín María Brugada y Panizo, Profesor de la Escuela de Las Palmas (Canarias); D. José Gascón y Marín, de la de Valencia, y D. Juan Fagés y Virgili, de la Facultad de Ciencias de Madrid.

Competentes: D. José Rocafull y Montes, D. Federico Relimpio y D. José María Salado.

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

Para la Cátedra vacante en la Escuela de Vigo, D. José Barrio Fernández, y para las de las Palmas y Vigo, D. Jerónimo Vecino y Varona, D. Francisco Martín Cano, D. Manuel Massareñas y Boscasa, D. Juan del Castillo y Díaz, D. Ramón Gil Barberán, D. José Caixis Gilabert, D. Joaquín Boguerín, D. José María Sánchez y López del Vallado y D. Antonio Silva Núñez.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Subsecretario, E. Montero.

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 máquinas de vapor, motores hidráulicos de gas y de aire comprimido de la Escuela Superior de Industrias de Béjar ha quedado constituido, de conformidad con lo propuesto por el Consejo de Instrucción Pública, en la forma siguiente:

Presidente: D. Francisco de P. Arrillaga, Académico.

Vocales: D. Federico Lafuente, D. Miguel Muñoz Elena y D. José Alapón, Profesores de las Escuelas de Madrid, Béjar y Vigo; D. José Calleja, Ingeniero de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante; D. Carlos Mataix, Ingeniero, y D. Ricardo Rodríguez Moreno, Jefe de Telégrafos.

Suplentes: D. Elías Alonso, D. Acisclo Campano y D. José Estalella, Catedráticos de los Institutos de Albacete, Coruña y Gerona, respectivamente; D. Luis Martínez Román, Profesor de la Escuela de Ingenieros Industriales; D. Enrique D'Almonte, de la de Minas, y D. Francisco Murga, Ingeniero Industrial.

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

D. Vicente Asensio López, D. Joaquín Boguerín Montoro y D. Joaquín No Hernández.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Subsecretario, E. Montero.

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 las plazas de Profesor numerario de motores, mecanismos, máquinas, herramientas y construcción de máquinas de las Escuelas Superiores de Industrias de Cartagena y Valencia, ha quedado constituido, de conformidad con lo propuesto por el Consejo de Instrucción Pública, en la forma siguiente:

Presidente: D. Nicolás de Ugarte, Académico.

Vocales: D. Domingo Sánchez, D. Juan López y D. José Rocafull, Profesores de las Escuelas de Madrid, Cartagena y Almería; D. Martín Buitrago y D. Eusebio Sánchez, de la Escuela de Minas, y don Ventura Agulló, de la de Ingenieros Industriales.

Suplentes: D. Tomás Eseriche, D. Julián V. Hernández y D. Domingo Martín, Catedráticos de los Institutos de Barcelona, Bilbao y Burgos; D. Antonio Montenegro, D. Luis Balari y D. Juan Morillo, de la Escuela de Minas, de Ingenieros Industriales y División de Ferrocarriles, respectivamente.

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

Para la de la Escuela de Valencia don José Luis Ballester Marín.

Para la de Cartagena y Valencia, don José Martínez Roca, D. Alfonso Torres López, D. Amilio Rodríguez Bruna, don Vicente Pichó Bagnena, D. José Mompó y Gadea, D. José Alfaro y Cordón, don Joaquín Boguerín Montero, D. Joaquín Boullosa y Mariño, D. José Royo de Diego.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Subsecretario, E. Montero.

De conformidad con la propuesta formulada por el Consejo de Instrucción Pública, y en virtud de Real orden de esta fecha, ha sido nombrado el siguiente Tribunal de oposiciones á la Cátedra de Química orgánica, Tintorería y Artes Cerámicas de la Escuela Central de Ingenieros Industriales:

Presidente: D. Eduardo Vincenti, Consejero de Instrucción Pública.

Vocales: D. José Rodríguez Mourelo, Académico; D. Ventura Agulló, Profesor de la Escuela Central de Ingenieros Industriales; D. Antonio Sánchez Pérez y D. Juan López Coca, Profesores, respectivamente, de la de Barcelona y de la de Ingenieros de Minas; D. Baldomero Bonet y D. Aurelio Rodríguez Bruna, competentes.

Suplentes: D. Antonio Ferrand, Profesor de Barcelona, y D. Antonio Marín, Ingeniero de Minas.

Dentro del plazo fijado en la convocatoria se han recibido instancias en solicitud de figurar en estas oposiciones, de D. José Martínez Roca, D. Antonio Ribas Parés, D. Eusebio Escobar y Romo de Oca, D. Javier Prat Obradors y D. José Núñez Calderón; los dos primeros tienen completa su documentación; el Sr. Escobar deberá justificar ante el Tribunal el requisito de no hallarse incapacitado para ejercer cargos públicos; D. José Núñez no presenta documento alguno ni programa, debiendo, por tanto, hacerlo ante el Tribunal referido, é igualmente deberá justificar D. Javier Prat la circunstancia de no hallarse incapacitado para ejercer cargos públicos, haber cumplido la edad de veintidós años y tener el título de Ingeniero en la especialidad correspondiente ó practicados los ejercicios de reválida. Y en cumplimiento de lo prevenido se publica para los efectos correspondientes, haciendo saber que los opositores podrán recusar al Vocal ó Vocales del Tribunal que juzguen incompatibles, dentro del improrrogable plazo de diez días, contados desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 24 de Noviembre de 1909.—El Subsecretario, E. Montero.