DIRECCION-ADMINISTRACION:
Calle del Carmen, núm. 29, entresuelo.
Teléfono núm. 25-49

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

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

EXPOSICION

SEÑOR: El desarrollo de la actividad mercantil en estos últimos tiempos ha sido tan extraordinario, que se ha centuplicado el número de operaciones que se realizan de dicho orden, trayendo consigo este enorme incremento una viva competencia entre los Agentes mediadores del Comercio; y si esta competencia, cuando es lícita, merece toda clase de respetos, por las facilidades que da y porque actúa de acicate y estímulo, cuando no se desenvuelve dentro de los límites de la licitud, provoca abusos que es menester atajar y reprimir con energía, en bien de todos.

A eso, Señor, se encamina el adjunto proyecto de Decreto. Como los Agentes mediadores del Comercio han de aparecer en todo momento rodeados de aquel prestigio indispensable para las funciones que ejercen, el Gobierno de V. M. cree contribuir de modo eficaz a la elevación de aquella autoridad moral persiguiendo la competencia ilícita entre aquéllos; pero no mediante arcaicos y desacreditados procedimientos administrativos que terminan, a lo sumo, en una multa, sino por Tribunales de honor rodeados de la mejor fama, y en los que entren personas calificadas de la profesión, celosas de que no se menoscabe por nada ni por nadie la dignidad del oficio que desempeñan.

A este fin, en el Reglamento para el régimen interior de la Bolsa de Comercio de Madrid, aprobado por Real decreto de 11 de Marzo de 1904, se encuentran establecidas de modo claro y preciso la constitución y las reglas de funcionamiento de los Tribunales de honor entre Agentes de Cambio y Bolsa, reproduciéndose íntegros tales preceptos en el Reglamento vigente, aprobado por Real decreto de 6 de Marzo de 1919, según se hace constar en su artículo 155. De modo que para lograr el fin que se persigue bastará hacer extensivo a todos los Agentes mediadores de Comercio lo que ya se estableció para los de Cambio y Bolsa, sometiendo a fallos de Tribunal de honor los actos de competencia ilícita entre aquéllos.

En este punto España no hace más que seguir las huellas de las naciones más adelantadas en el comercio, todas las cuales adoptaron medidas de buen gobierno en defensa de la vida mercantil, amenazada, y, lo que es peor aún, desacreditada hoy entre nosotros, por los hechos que aspiramos a impedir o castigar.

Fundado en estas consideraciones, el Presidente que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Julio de 1920.

SEÑOR:
A L. R. P. de V. M.,
EDUARDO DATO.

REAL DECRETO

A propuesta del Presidente de Mi Consejo de Ministros, y de acuerdo con el mismo Consejo,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Queda prohibido todo acto de competencia ilícita, cualquiera que sea su forma, entre las distintas clases de Agentes mediadores del Comercio y entre los individuos de cada una de dichas clases.

Artículo 2.° Queda asimismo prohibido que los Agentes mediadores ejerzan las funciones de su cargo fuera del territorio a que se extienda la jurisdicción del Colegio a que pertenezcan.

Artículo 3.° Se considerarán actos de competencia ilícita la dispensa, total o parcial, de los derechos arancelarios; la celebración de convenios o arreglos para reparto de honorarios, trabajos o emolumentos con otros Agentes mediadores, y, en general, todos aquellos que lesionen derechos de otro por usurpar o atraer con malas artes la clientela ajena.

Artículo 4.° De las infracciones cometidas por los Agentes mediadores del Comercio, en casos de competencia ilícita, conocerá un Tribunal de honor, constituído en la misma forma que para los Agentes de Cambio y Bolsa previenen los artículos 71 y 72 del Reglamento para el régimen interior de la Bolsa de Comercio de Madrid, aprobado por Real decreto de 11 de Marzo de 1904.

Cuando se trate de infracción cometida por los Corredores de Comercio, se constituirá el Tribunal de honor en la forma antes expresada, pero formando parte del mismo los dos individuos del Colegio de Corredores que éste designe.

Si no hubiere Bolsa en la población donde los Agentes mediadores ejerzan sus funciones, desempeñará las del Tribunal de honor, a requerimiento del perjudicado, la Junta Sindical del respectivo Colegio de Corredores.

Para el funcionamiento del Tribunal de honor se seguirán las normas trazadas en los artículos 70 y 72 a 78 del Reglamento de que queda hecha mención, declarado vigente por el artículo 155 del de 6 de Marzo de 1919, y las sanciones serán las determinadas en el artículo 73 del mismo.

Artículo 5.° Las resoluciones del Tribunal de honor se entenderán siempre sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal que, en su caso, pueda exigirse a los infractores.

Artículo 6.° Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a lo determinado en el presente Real decreto.

Dado en San Sebastián a veinticinco de Julio de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
EDUARDO DATO.

REAL DECRETO

A propuesta del Presidente de Mi Consejo de Ministros, de conformidad con el voto particular del Consejo de Estado, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° De conformidad con la nota de la Secretaría de Estado del Vaticano de 16 de Julio de 1889, se acuerda el nombramiento de una Comisión mixta, compuesta de tres Prelados, que designará la Santa Sede, y de tres personas de autoridad, que nombrará el Gobierno de Su Majestad, que decida todas las cuestiones pendientes respecto a las cargas eclesiásticas u obras pías a que se contrae el artículo 11 del Convenio-ley de 4 de Abril de 1860.

Artículo 2.° Dicha Comisión decidirá asimismo todas las cuestiones, pendientes también de resolución, relativas a la devolución de sus Conventos a las Comunidades de Religiosas, e indemnización en su defecto; las suscitadas con motivo de la permutación de los bienes de las Comunidades de Beneficiados-Coadjutores de la antigua Corona de Aragón, y las demás cuestiones incidentales de la desamortización eclesiástica de carácter análogo a las referidas.

Artículo 3.° La expresada Comisión mixta se constituirá en esta Corte y resolverá en concordia las distintas cuestiones y reclamaciones a que se refieren los dos artículos anteriores, y de sus acuerdos deberá darse cuenta a las Cortes, para que recaiga su aprobación

definitiva y puedan llevarse a su debido cumplimiento las resoluciones adoptadas.

Dado en San Sebastián a veinticinco de Julio de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
EDUARDO DATO.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR: A punto de terminar los plazos de vigencia de los contratos de comunicaciones marítimas regulares con Baleares, Norte de Africa y Archipiélago Canario, se hace necesaria su renovación, a fin de no inferir quebranto a servicios públicos de tanta trascendencia para el país como los servidos por aquellos contratos. Fueron éstos inspirados en los preceptos de la ley de 14 de Junio de 1909, y se atendió con ellos al establecimiento de una red de comunicaciones marítimas con las provincias y zonas citadas exteriores al territorio peninsular que, satisfaciendo entonces a las necesidades del momento económico en sus aspectos de intercambio comercial, transporte de pasaje y de comunicación postal, no pudo mantenerse durante la guerra por el alza abrumadora de los precios del material naval y de los artículos de consumo en la navegación. Se impuso, como consecuencia inevitable, durante el conflicto europeo, la introducción de reducciones en aquellos servicios que alteraron su esquema inicial. La necesidad de restablecerlos, suspendiendo los efectos de esta anormalidad, es causa también de tanta importancia, cuando menos como la apuntada, la próxima terminación del plazo de vigencia, para que el Gobierno, utilizando con la debida diligencia la facultad prevista en el número 3.º del artículo 52 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, proceda inmediatamente a la organización de un concurso para contratar de nuevo los expresados servicios, con la duración máxima de diez años.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de conformidad con lo acordado en el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid, 25 de Junio de 1920.

SEÑOR:
A L. R. P. de V. M.,
EMILIO ORTUÑO.

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se convoca un concurso público entre españoles o entidades españolas constituídas, como Navieros o Armadores nacionales, según el párrafo 6.º del artículo 17 de la ley de Comunicaciones marítimas, de 14 de Junio de 1909, para contratar la ejecución de los servicios del Cuadro C de comunicaciones, que comprende:

a) De la Península con el Archipiélago Balear.

b) Con el Norte de Africa.

c) Con el Archipiélago Canario.

Artículo 2.º Las proposiciones se referirán al servicio a), a la combinación de b) con c), formando uno solo, o a la de los tres.

Artículo 3.º Las proposiciones se presentarán el día 30 de Agosto próximo, de diez a doce de la mañana, en el Registro de la Sección de Comunicaciones Marítimas de la Dirección general de Comercio, acompañando a cada proposición el resguardo de la Caja general de Depósitos, que acredite haberse constituído una fianza provisional de 125.000 pesetas, en metálico o valores públicos, al tipo que previenen las disposiciones vigentes sobre fianzas, para la contratación de servicios del Estado, por cada uno de los servicios que el proponente pretenda contratar.

Artículo 4.º Las proposiciones se redactarán sin sujeción a modelo; se consignará en ellas el precio en pesetas por el que se compromete el proponente a realizar los servicios de las líneas que comprenden las tablas anexas a los pliegos de condiciones, sin que el importe total ofrecido pueda exceder en ningún caso del fijado en dichas tablas; y consignará expresamente que acepta todas las cláusulas de los pliegos de condiciones que se insertan a continuación de este Real decreto, en cuanto no resulten mejoradas por su proposición y a reserva de lo que sobre tales mejoras el Gobierno resuelva en el acuerdo de adjudicación, consignando además en la proposición el número y circunstancias de los buques, según previene el artículo correspondiente del pliego de condiciones.

Las expresadas proposiciones deberán ir firmadas directamente por el propio interesado o por quien acredite, en forma legal, su representación al efecto.

Artículo 5.º El mismo día 30 de Agosto, a las doce en punto, se cerrará el Registro de admisión de proposiciones, y el Jefe de la Sección de Comunicaciones marítimas dará entrega de los pliegos recibidos, facturados debidamente, a la Junta de concurso.

La Junta de concurso será la misma que por Real orden del Ministerio de Fomento de 1.º de Marzo de 1920 se constituyó para redactar y proponer los proyectos de pliegos de condiciones para esto servicios.

La Junta estará asistida por el Notario que designe el Colegio Notarial, y redactará el acta de recepción y apertura de pliegos.

Terminado el acto, la Junta procederá en el plazo más breve posible al examen de las proposiciones presentadas, y propondrá al Ministro de Fomento las que, a su juicio, reúnan los debidos requisitos y sean más convenientes.

Artículo 6.º El Ministro, previo informe del Consejo de Estado, dará cuenta al Consejo de Ministros del proyecto de adjudicación, y la resolución que recaiga se notificará al interesado, señalándole un plazo de treinta días, como máximo, para el otorgamiento de la escritura, al que concurrirá, en representación del Gobierno, el Director general de Comercio e Industria.

Art. 7.º Para firmar el contrato, el adjudicatario deberá acreditar documentalmente ser español o entidad española constituída, como Naviero o Armador nacionales, según el párrafo 6.º del artículo 33 de la ley de 14 de Junio de 1909; presentar resguardo de la fianza definitiva, con justificación documental de a quién pertenece su propiedad; acreditará también el adjudicatario que dispone de los buques y demás elementos necesarios para el desempeño de los servicios, de su exclusiva propiedad, y con las condiciones exigidas en el contrato, o que dispondrá de ellos en igual forma en la fecha en que, con arreglo a aquél, deban los buques ser admitidos para prestar los servicios. Si el adjudicatario fuese una Sociedad, acreditará asimismo el cumplimiento de lo prevenido en la base 10 del artículo 17 de la referida ley, sobre su constitución y capital, de su Consejo de Administración y Gerencia, libros de actas y fondos reservados.

El Ministro de Fomento queda encargado de redactar las disposiciones complementarias para el cumplimiento de este Real decreto.

Dado en Palacio a veinticinco de Junio de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,
EMILIO ORTUÑO.

Pliego de condiciones para la contratación de los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares comprendidas en el cuadro C, "Norte de Africa" y "Archipiélago Canario", anexo al artículo 17 de la ley de 14 de Junio de 1909.

CAPITULO PRIMERO

OBJETO DEL CONTRATO

Artículo 1.° Es objeto del contrato la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, determinados en las tablas de servicios (anexas a este pliego) y en relación con ellos los de carácter comercial, postal, de transportes del Estado, auxiliares de la Marina militar y extraordinarios que en este pliego se expresan.

Artículo 2.° El naviero o armador que, como contratista tome a su cargo estos servicios, se compromete a desempeñar todos ellos con estricta sujeción a las condiciones que en la tabla de servicios y en este pliego se establecen, y con las aceptadas por el acuerdo de la adjudicación de los servicios.

Artículo 3.° El Gobierno, en consonancia con lo establecido en el convenio de la Unión universal de Correos y Reglamento para su ejecución, se reserva el derecho de aprovechar todas las comunicaciones marítimas, establecidas o que se establezcan, por buques nacionales o extranjeros para el envío de la correspondencia, que de este modo aventaje en su llegada al punto de destino a la conducción de los buques afectos a este contrato, no pudiendo por ello, ni si por efecto de itinerarios aprobados legalmente alguno de los buques subvencionados de otras líneas tocasen los puertos de su itinerario y condujese correspondencia, reclamar indemnización de ninguna clase.

Artículo 4.° Durante el plazo de duración del contrato podrá el Gobierno concertar las alteraciones que requiera el interés del Estado o las necesidades del tráfico o servicio postal, prolongando los contratos hasta otros puntos de escala, aumentando o disminuyendo el número de expediciones. El aumento o disminución de recorridos que puedan resultar no alterará el tipo de subvención establecido en este contrato, abonándose, en todo caso, al contratista la cantidad correspondiente a las millas recorridas.

Cuando el contratista dejare de efectuar algún servicio cualquiera que fuera la causa, no percibirá la subvención asignada al mismo.

CAPITULO II

DE LA DURACIÓN DEL CONTRATO

Artículo 5.° El tipo de subvención que para cada recorrido figura en las tablas de servicio regirá durante dos años, al cabo de los cuales podrá ser objeto de revisión a instancia de parte. La revisión se hará por una Junta presidida por el Director de Comercio e Industria y formada por el Jefe de la Sección de Comunicaciones marítimas, los dos Asesores técnicos de Navegación y Comercio de aquélla y dos representantes del contratista, como Vocales. Esta Junta elevará la oportuna propuesta al señor Ministro de Fomento. En caso de desacuerdo entre los representantes del Estado y los del contratista, se entenderá rescindido el contrato, quedando obligado el contratista a continuar los servicios durante un año más.

La duración máxima del contrato será de diez años.

Artículo 6.° El contratista tendrá la obligación de implantar los servicios en la fecha que se fije en el acuerdo de adjudicación, y de anticipar la realización de cualquiera de los servicios de referencia si alguno de los contratos vigentes en la actualidad se diera por terminado, en atención a que, con arreglo a la ley, no pueden ser prorrogados.

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

Artículo 7.° En las proposiciones se detallará el número y clase de buques que han de hacer cada itinerario, así como los de reserva necesarios que han de estar afectos al servicio, expresando el tonelaje y velocidad de unos y otros.

Artículo 8.° El seguro marítimo ordinario de los buques, y en caso de guerra el de este riesgo, se concertará necesariamente con Compañías españolas, excepción hecha del caso en que el contratista los asuma por cuenta propia.

CAPITULO III

DE LA SUBVENCIÓN

Artículo 9.° La subvención por la que se adjudicarán los servicios será la comprendida en la tabla de los mismos, anexa a este pliego, y en la cuantía que corresponda al número de expediciones y recorridos en millas de cada uno, y, consecuentemente con ello, el contratista cobrará la cantidad que corresponda arregladamente a las expediciones contratadas y verificadas, no pudiendo en ningún caso cobrar más subvención que la que corresponde a los servicios implantados.

Artículo 10. El pago del importe de la subvención se verificará mensualmente en la capital de la provincia que designe el contratista, por dozavas partes, con cargo al presupuesto del Ministerio de Fomento, en el que se consignará anualmente el crédito correspondiente.

Artículo 11. El contratista deberá justificar la realización de todos los servicios con certificaciones expedidas por las Comandancias de Marina y Administraciones de Correos, consignándose en dichos documentos el nombre de los buques y las fechas de entrada y salida de los mismos. Los casos de fuerza mayor que obliguen a suspender o retrasar los viajes deberán justificarse debidamente por las Autoridades de Marina.

Artículo 12. Todas las cantidades que el Estado haya de satisfacer al contratista en concepto de subvención se pagarán precisamente en metálico y sin más deducción ni descuento que el impuesto a que se refiere el artículo 8.° de la ley de Presupuestos de 30 de Junio de 1892.

CAPITULO IV

DEL CONTRATISTA

Artículo 13. El contratista conservará siempre la condición de naviero o armador nacional, según el párrafo sexto del artículo 33 de la ley de 14 de Junio de 1909, así como la exclusiva propiedad de los buques y sus elementos afectos a este contrato, no pudiendo, por tanto, vender ni enajenar ninguno de ellos sin presentar antes el que lo haya de sustituír, el cual deberá ser, por lo menos, de igual tonelaje e iguales o mayores condiciones de velocidad y confort que el que sustituya.

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

Artículo 14. Si el contratista fuese una Entidad o Sociedad, sus acciones o participaciones de capital serán nominativas e intransferibles a extranjeros; el Consejo o Junta de gobierno de la Sociedad estará formado por españoles; su Director o Gerente será también español y sus Estatutos no autorizarán libros de actas reservados ni la existencia de fondos con ese carácter reservado para el Gobierno o sus delegados en cuanto se refiere a los servicios cuyos extremos se justificarán en el concurso.

Artículo 15. Si el contratista tuviera su domicilio fuera de la Corte tendrá en ella una persona completamente autorizada para la resolución de cuantas cuestiones o dificultades surgieren, así judiciales como extrajudiciales, referentes a su contrato, en las que no quiera o no pueda intervenir personalmente el contratista.

Artículo 16. Los representantes, agentes o consignatarios de los buques afectos a este contrato, serán precisamente españoles o súbditos españoles, establecidos estos últimos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo a falta de ellos o del personal idóneo para el caso podrá otorgar el contratista la referida consignación a súbditos de

otras naciones, dando de ello cuenta al Gobierno.

Artículo 17. El contratista no podrá ceder ni traspasar los servicios objeto del presente contrato sin la previa autorización del Gobierno.

CAPITULO V

DE LOS ITINERARIOS

Artículo 18. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con los de Guerra, Marina, Gobernación y Estado y el contratista, formará y aprobará los itinerarios, fijando los días y horas de salida de cada puerto, así como igualmente los períodos de tiempo de parada en los puertos intermedios o de escala, reservándose el derecho de introducir las modificaciones que juzgue necesarias o convenientes, por sí o a propuesta del Ministerio de la Guerra, para el mejor servicio, si bien teniendo en cuenta las necesidades de tiempo del contratista para que sus buques puedan llevar a efecto las operaciones de carga y descarga de pasajeros, equipajes y mercancías.

Artículo 19. Para comprobar si el promedio de velocidad anual a que el contratista realiza los servicios se ajusta a lo establecido en la tabla de los mismos, a los efectos de la sanción penal a que hubiere lugar, la Dirección general de Navegación formará al final de cada año un estado para cada buque, de la duración de cada travesía que haya verificado, deduciendo de las distancias recorridas y tiempo invertido, cumpliendo la ruta de itinerarios, la velocidad media alcanzada.

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

Artículo 20. Los buques afectos a este contrato serán clasificados y adscritos, con arreglo a sus condiciones, a los respectivos servicios, pudiendo, sin embargo, el contratista destinarlos a línea distinta, con autorización previa de la Dirección de Comercio e Industria, y, en casos de urgencia, por la Comandancia de Marina correspondiente, dando ésta cuenta del hecho a aquella Dirección.

Artículo 21. La existencia de epidemias, huelgas, motines y similares en los puertos de itinerario no relevará en nada la obligación del contratista de llevar a efecto los servicios con toda la regularidad que permitan las circunstancias, poniendo en servicio activo el buque de reserva, si fuera preciso para asegurar las comunicaciones. A igual fin podrá variarse el puerto de salida o el de llegada si la epidemia, huelga o motín estuviera circunscripto a uno o más puertos y los hubiera libres de tales calamidades.

Los cambios de ruta o destino deberán resolverse con el Gobierno o Delegados del mismo con atribuciones bastantes para ello. Entre los Delegados del Gobierno deberán figurar precisamente representantes del Ministerio de la Guerra.

Artículo 22. En caso de guerra, el Gobierno decidirá si debe o no el contratista continuar los servicios, y, en caso afirmativo, será aquél responsable de las eventualidades que puedan resultar a los buques como consecuencia de aquéllo, a no ser que el contratista haya dejado de prestar los servicios.

Las indemnizaciones que deberá pagar el Gobierno al contratista por la pérdida de alguno de sus buques como consecuencia de lo expresado, se ajustará al valor que se le asigna al empezar la guerra por la Comisión que se menciona en el artículo 75, quedando relevado el contratista de todas las indemnizaciones que pudieran caberle ante el personal de sus buques y familias del mismo, perdidos, inutilizados o muertos por tales circunstancias de guerra. Las expresadas responsabilidades las asumirá el Gobierno.

Artículo 23. Los buques afectos al presente contrato no podrán salir de ninguno de los puntos de itinerario sin antes haber recibido y entregado, en su caso, la correspondencia y firmado los correspondientes recibos, los cuales serán extendidos y formalizados por duplicado o en forma reglamentaria de Correos, anotándose además en los pliegos-registros de cada parte el número de sacas, despachos, paquetes postales y demás objetos que entreguen o reciban.

Ultimadas dichas formalidades, no podrán los buques demorar sus salidas, a no ser por causa de fuerza mayor, circunstancia que deberá justificarse debidamente, con certificación de la Autoridad de Marina, o visada por ésta, si fuera otra la entidad que la debiera justificar.

De igual modo, la ruta de los viajes deberá ser precisamente la fijada en los itinerarios o tablas de servicios, no pudiendo arribar ni hacer escalas en otros puertos, a no ser por causa de fuerza mayor, la cual deberá justificar en forma.

Artículo 24. El Gobierno tendrá la facultad de retardar la salida del buque veinticuatro horas consecutivas, sin abono de indemnización alguna.

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

Artículo 25. Los buques que el contratista tenga afectos a los servicios subvencionados disfrutarán de los privilegios y ventajas que por disposiciones generales se otorguen a los de la Marina mercante española y de los especiales que conceden los Reglamentos y Ordenanzas de Marina a los vapores correos, concediéndoles además, en todos los puertos donde conduzcan el correo y materialmente sea posible, atraque fijo de costado en uno de sus muelles, para la mayor prontitud y seguridad del embarque y desembarque de la correspondencia, objetos del Estado, pasajeros, equipajes, ganados y mercancías.

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

También tendrán el privilegio, concedido a todo buque correo o que preste servicios oficiales, de ser atendido y despachado en días festivos y en horas extraordinarias en los Consulados, Comandancias, Aduanas y Sanidad.

Artículo 26. Si los relevos periódicos de los destacamentos de las plazas y fuertes dependientes del Gobierno militar de Melilla no pudieran realizarse en los viajes ordinarios, podrá disponerse uno con el itinerario que se fije por dicho Gobierno militar, alterándose, si fuera preciso, la ruta ordinaria, quedando el contratista obligado a efectuarlo sin aumento de subvención ni retribución de ninguna clase.

Artículo 27. También, cuando tenga lugar la concentración anual de reclutas de nuevo ingreso en el servicio militar y los licenciamientos, podrán alterarse los itinerarios, y, si fuera preciso, adelantar o retrasar alguna de las expediciones ordinarias, así como disponer de la mayor capacidad del buque, con arreglo a la disposición anterior.

CAPITULO VI

DE LA CONTABILIDAD

Artículo 28. El contratista llevará, por cada línea o servicio subvencionado por este contrato, una contabilidad especial, que el Gobierno podrá examinar en todo momento, mediante sus Delegados, para el debido conocimiento de los gastos e ingresos de cada servicio.

Artículo 29. Dicha contabilidad se llevará en la forma siguiente:

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

a) Los corrientes de entretenimiento del buque.

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

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

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

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

f) El 5 por 100 como fondo de reserva.

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

El cálculo de los tantos por ciento mencionados en los apartados a), b), c) y d) deberá basarse sobre el valor o justificar por los libros el que los buques tuviesen en la época en que fueren dedicados a los servicios de las líneas del contrato.

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

CAPITULO VII

DE LOS BUQUES Y SUS DOTACIONES

Artículo 30. Para el desempeño del servicio objeto del contrato, el contratista se obliga a mantener a flote y

aptitud necesaria el número y clase de los buques que se fije en la proposición a que se refiere el artículo 7.°, el tipo, tonelaje, marcha en prueba y demás condiciones especificadas en la cota de servicio.

Dichos buques, además de ser propiedad exclusiva del contratista, deberán haber sido abanderados y matriculados en España, con arreglo a las disposiciones legales que rigen en la materia, y estar comprendidos en la primera categoría del Lloy Register Bureau Veritas o Sociedad clasificadora española que se constituya con suficientes garantías a juicio del Gobierno, bajo cuya inspección deberá conservarlos todo el tiempo que esté vigente el contrato.

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

Artículo 31. Los reconocimientos y pruebas de los citados buques serán llevados a efecto por el personal que designen las Autoridades de Marina de la provincia marítima o matrícula en que estén inscritos, el cual librará los correspondientes certificados, justificativos de la velocidad obtenida en las pruebas, del estado y fuerzas de sus máquinas, calderas y calderetas, máquinas auxiliares, motores y dínamos, piezas de recambio, de seguridad, de salvamento, así como igualmente del número de botes y su estado, de la capacidad de carboneras y cámaras, número de literas, número de chalecos salvavidas, de botiquines, de aparatos contra incendios y de todo lo que constituya necesaria y conveniente habilitación para la seguridad de los importantes servicios a que han de estar dedicados.

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

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

Artículo 32. Los buques de nueva construcción deberán reunir las condiciones de seguridad y confort modernos, y sus cascos, máquinas y calderas deberán estar sólidamente construídos, conforme con las buenas reglas y sistemas de la moderna construcción naval, dotándoles de las máquinas y aparatos auxiliares más perfeccionados para la ejecución rápida y segura de las diferentes faenas y servicios a bordo.

Artículo 33. Podrán ser adquiridos en España o en el extranjero los buques necesarios para el establecimiento inmediato de los servicios; pero de todos los precisos para la reposición de ellos o la ampliación de servicios subvencionados, las dos terceras partes serán de nueva construcción, dando preferencia a la española sobre la extranjera.

Artículo 34. Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional:

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

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

c) Siempre que no reúna el constructor nacional las garantías que sean reglamentarias para dejar a salvo la responsabilidad del concesionario de los servicios subvencionados.

Artículo 35. Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara o perdiera, el contratista vendrá obligado a sustituirlo por otro cuyo tonelaje, máquinas, velocidad, alojamiento para pasajeros y demás condiciones no podrán ser inferiores a las del buque que se haya de sustituír, no pudiendo exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido o excluído; pero si el sustituyente fuera de construcción nacional, este plazo podrá ser prorrogado por seis meses más.

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

Artículo 36. Siempre que no resultare perjuicio de tercero ni de los trabajos urgentes de los buques de guerra, los buques del contratista, previo permiso de las Autoridades de Marina, serán admitidos para su reparación en los Arsenales, diques, varaderos u otros establecimientos del Estado, mediante el pago de los gastos que ocasione.

Artículo 37. La dotación de los buques será la correspondiente a la cabida y condiciones de los mismos y a su mejor servicio, debiendo ser todos españoles e inscritos como individuos de la Marina mercante nacional.

Artículo 38. El contratista se compromete a admitir gratuitamente en sus buques, cuando el Gobierno lo determine, los alumnos de los Institutos náuticos oficiales o Escuelas especiales de Industrias marítimas, que según su clase le corresponda, a tenor de lo que prescribe el Reglamento para la aplicación de la ley de 14 de Junio de 1909. También se compromete, sin perjuicio de cumplir las prescripciones de la ley de Accidentes del trabajo, a contribuír, en la proporción que fija el Reglamento antes citado, al sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión que el Estado funde o fomente para el personal náutico, o a costear por cuenta propia o colectivamente con otras entidades, en proporción no inferior a la que por los Reglamentos le corresponda para atender a las Instituciones del Estado.

De los buques que hagan el servicio entre Málaga y Melilla, el que realice la expedición semanal Málaga-Melilla-Restinga-Cabo de Agua, dispondrá de aljibes en que pueda conducir en cada viaje 3.000 hectolitros, cuando menos, contando con máquina especial para mover las bombas de llenar y achicar los aljibes, cuatro embarcaciones menores convenientemente pertrechadas para su peculiar servicio y un bote con marinero a disposición de la Autoridad militar y Jefe de Intendencia encargado del servicio de transporte para utilizarlo en los asuntos del servicio en que pueda necesitarlos.

CAPITULO VIII

DE LOS SERVICIOS COMERCIALES

Artículo 39. El contratista podrá efectuar en sus buques toda clase de transportes de pasajeros, ganados y mercancías de lícito comercio, con entera libertad de tarifas, y hacer todas las operaciones comerciales propias de las comunicaciones marítimas regulares, subordinándose a las prescripciones de este pliego, siendo sus productos de la propiedad exclusiva del contratista.

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

Artículo 40. Los buques subvencionados, al ser presentados para su admisión a los servicios, competirán en condiciones de comodidad para el pasaje con sus similares extranjeros.

Artículo 41. El contratista iniciará con las Compañías de ferrocarriles, con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados, terrestres y marítimos, con tarifas especiales a fletes corridos que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa de los principales artículos de producción nacional.

Artículo 42. El contratistas someterá anualmente a la aprobación del Ministerio de Fomento las tarifas máximas que hayan de regir sus transportes de pasajeros y mercancías, las cuales no podrá modificar elevándolas, sin la previa autorización del citado Ministerio.

Las tarifas máximas no serán superiores a las que por circunstancias de guerra o necesidades de abastecimiento público hayan sido

tasadas por el Gobierno en el cabotaje nacional.

Artículo 43. A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos en puntos visibles, varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, comprensivos de los derechos y deberes de los pasajeros, y a disposición de éstos habrá un libro-registro para recibir en él las quejas referentes al servicio, con relación al expresado Reglamento.

Artículo 44. El contratista transportará gratuitamente de bordo a bordo los productos u objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación o concurso del Gobierno.

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

CAPITULO IX

DE LOS SERVICIOS ORDINARIOS DEL ESTADO Y DE LA CORRESPONDENCIA

Artículo 45. El contratista se obliga, bajo su responsabilidad directa, a realizar gratuitamente la recepción, conducción en los buques afectos a las líneas subvencionadas y entrega, tanto de la correspondencia pública y de oficio como de los paquetes postales, entendiéndose comprendido en el concepto de correspondencia a todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan a la circulación por el correo, así como los efectos que se destinen o hayan destinado al transporte de dicha correspondencia y que se envíen a las oficinas de Correos.

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

Los buques adscritos a estos servicios usarán, como vapores correos del Estado, la bandera nacional que marca el artículo 2.°, título 1.° del tratado 4.° de las Ordenanzas de la Armada, y sus dotaciones, esto es, sus Capitanes, Pilotos, Maquinistas y Oficiales, deberán vestir en todos los actos del servicio el uniforme siguiente:

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

Artículo 46. El contratista se obliga a transportar sin más abono que el de la subvención de la línea, caudales, valores o pastas para la acuñación de la moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado.

Artículo 47. La correspondencia y efectos será recibida y entregada por los Capitanes de los buques o por los Oficiales o delegados del mismo, pero siempre bajo la responsabilidad del primero, el cual acusará formal recibo en la forma que tenga establecida la Dirección general de Correos, y de igual modo procederá el Administrador de Correos o su delegado en el punto de destino, cuando el Capitán, Oficial o delegado le haga entrega de la correspondencia.

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

Los Capitanes serán responsables, previa la formación de expediente, de las indemnizaciones que deba abonar el Estado por extravío, sustracciones o averías (salvo los ocasionados por fuerza mayor), tenidas lugar durante el curso del viaje; esto aparte de las responsabilidades personales que puedan caberles, según los casos y circunstancias de la cosa.

Lo expresado quedará sin efecto si se establecieran oficinas ambulantes en los buques con personal de Correos.

Artículo 48. Queda completamente prohibido el transporte en los buques subvencionados de otra clase de correspondencia que no sea la procedente o autorizada de las Administraciones de Correos.

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

Artículo 49. Para el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques del contratista el viaje empezado no pudiera concluírse, los Capitanes o Agentes de aquél cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia a los puertos de destino por los medios más expeditos que estén a su alcance.

Artículo 50. Si por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, coincidiera la salida de dos o más buques del contratista en igual hora y día para el mismo destino, podrá el contratista diferir la salida de uno de ellos para el día siguiente, en beneficio del servicio, y si también hubiera salida para el mismo punto, suprimir la expedición duplicada sin responsabilidad; no obstante, por la Administración de Correos se llevará cuenta de tales casos.

Artículo 51. Si el Gobierno estimara conveniente establecer Oficinas ambulantes en los buques subvencionados, tendrá el contratista y Capitán la obligación de admitir como de dotación del buque, y por tanto gratuitamente, a uno o dos empleados de Correos, con sus equipajes, que el Gobierno designe para los servicios postales, sin perjuicio de los deberes que, conforme a lo estipulado, corresponde al contratista, si bien quedando dichos funcionarios encargados y responsables de conducción de las cartas certificados y los valores declarados; dichos funcionarios irán: el Jefe en primera cámara y los Oficiales en segunda, poniendo además a su disposición un departamento seguro para cerrarse con llave, debidamente habilitado, con caja de caudales y escritorio, para mejor desempeño del servicio y seguridad de la correspondencia. Tendrán igualmente a su disposición un bote convenientemente tripulado y habilitado, como los llamados salvavidas, para las necesidades del servicio.

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

Artículo 52. El Gobierno, avisando al contratista con cinco días de anticipación, podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas a bordo de los buques para pasajeros, y hasta de la tercera parte, avisando con la antelación de quince días, con el fin de transportar en el curso de los viajes de las líneas comprendidas en la tabla de servicios a los individuos activos y licenciados del Ejército y Armada, a los funcionarios de las demás carreras del Estado, a los comisionados que destine para su representación o participación en los Museos comerciales o Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con la aprobación o concurso del Gobierno; a los licenciados de establecimientos penales y los individuos que a ellos sean conducidos; a las Hermanas de la Caridad y a los Misioneros que se dirijan de uno a otro territorio español; a los deportados, a los náufragos, a los pobres que se hallen bajo el amparo de la Autoridad y, finalmente, a las mujeres, viudas, huérfanos y madres viudas de los Jefes Oficiales del Ejército y Armada, de los funcionarios públicos que quedan expresados y de los individuos de la Guardia civil que se hallen en el mismo caso.

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

Artículo 53. Los precios de transporte para todos los pasajes en las personas comprendidas en el artículo anterior se rebajarán en las expediciones regulares de los buques en un 60 por 100 de las tarifas generales del

conducirá con aplicación al público.

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

Artículo 54. El Gobierno se obliga a transportar a todas las personas de las clases mencionadas en los artículos anteriores por los buques del contratista, siempre y que con arreglo a las disposiciones vigentes en la materia haya de abonarlos o anticiparles pasaje por cuenta del Estado, pues de verificarlo ellos por cuenta propia, quedarán libres de dirigirse a sus destinos por la vía que más les convenga.

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

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

Artículo 55. El contratista se obliga a admitir a bordo de sus buques, recibiendo orden con seis días de anticipación, hasta la décima parte del tonelaje disponible en cada buque, deduciendo lo reservado para el Ministerio de la Guerra, en los itinerarios directos de la Península con Africa, para carga de efectos y toda clase de material o servicio del Estado, efectuándose el envase y conducción de explosivos en forma conveniente.

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

En caso de establecer el contratista tarifas especiales que resultaran más económicas que las generales bonificadas, serán aquéllas aplicadas a los servicios del Estado.

Artículo 56 El Gobierno se obliga a transportar en los buques del contratista todo el material del Estado que se expida a los puertos servidos por las líneas comprendidas en la Tabla de servicios, salvo las limitaciones establecidas para el pasaje por el artículo anterior.

CAPITULO X

DE LOS SERVICIOS PROPIOS DEL MINISTERIO DE LA GUERRA

Artículo 57. En cada uno de los buques que hagan los servicios directos con Africa señalados en la Tabla de servicios se reservarán, para el pasaje del personal dependiente del Ministerio de la Guerra, 40 literas de primera clase, 20 de segunda, espacio para poder colocar 150 caballos o mulos, "espardeck" o sollado donde el pasaje de tercera clase pueda colocarse al abrigo de las inclemencias del tiempo, con la amplitud suficiente para que puedan instalarse 200 hombres, disponiendo de 2,28 metros cúbicos por individuo con la ventilación e higiene necesarias.

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

Los buques que realicen el servicio número 2, o sea el de enlace directo de Melilla con Alhucemas, Peñón, Río Martín y Ceuta, han de contar con algibe de 3.000 hectolitros y pañoles para transportar pólvora y explosivos.

Artículo 58. En los buques que hagan el itinerario afectos al servicio entre Ceuta y Algeciras se reservarán para Guerra 18 literas de primera clase, 18 de segunda, espacio para poder colocar 30 caballos y para el pasaje de tercera, en iguales condiciones que se determinan en el artículo anterior, para poder instalar 100 hombres, así como poder transportar 100 toneladas de carga, teniendo pañoles bien acondicionados.

Artículo 59. Los Generales, Jefes y Oficiales, sus familias y los individuos de tropa, viajarán aisladamente o en corporación; así como el ganado, caudales, víveres, armas y toda clase de efectos y material perteneciente al Ejército, serán transportados entre la Península y los puertos de las líneas citadas, y entre éstos mismos, en la parte reservada en cada buque, con arreglo a lo determinado en las condiciones anteriores.

Artículo 60. Los Generales, Jefes y Oficiales, así como sus familias, serán colocados en las literas de primera y segunda clase, guardándose el conveniente orden de preferencia, según graduación. Los individuos de tropa se instalarán sobre cubierta y en sollado, según se acuerde por el Capitán del buque y el Comisario de Guerra de Transporte del puerto de embarque, manifestándolo al Jefe de la fuerza embarcada, para que no impidan las maniobras, y siempre con arreglo al porte del buque y a la parte reservada para el personal militar.

Artículo 61. El Capitán del buque no recibirá a bordo más pasaje militar ni más efectos correspondientes a los mismos que los que resulten de las listas de embarque análogas a las que se utilizan para los pasajes por ferrocarril, que se expedirán por los Jefes de Intendencia encargados de este servicio en cada puerto.

Artículo 62. El material de todas clases, ganados y equipajes que constituyan la carga, los admitirá y entregará el Capitán del buque al costado del mismo que haya de conducirlos o alijarlos, sin que para dejar de hacerlo en buenas condiciones sirva de pretexto el menor número de tripulantes del barco. Dicho Capitán recibirá los víveres, caldos y efectos de todas clases que se transporten, bien acondicionados y empacados, no pudiendo rechazar ninguna parte de ellos mientras no exceda de la capacidad del buque reservada para servicios de Guerra, cuidando de su buena colocación a bordo y procurando queden bien estivados.

Artículo 63. El transporte de caudales, víveres, caldos, ganados, efectos y material de todas clases pertenecientes a los servicios militares, Cuerpos y Dependencias del Ejército, se verificará en virtud de órdenes o guías que expedirán los Jefes de Intendencia encargados de este servicio en cada puerto, expresivas del número y clase de bultos, con su peso en kilogramos. Dichos documentos se extenderán en duplicado ejemplar, uno de los cuales devolverá el Capitán del buque, con el *recibí*, al citado funcionario, y conservando el otro lo presentará al Jefe de Intendencia de transporte del puerto de destino al hacer la entrega de lo remesado, para que por este Jefe de Intendencia se estampe su conformidad o protesta consiguiente a las faltas o averías que note, para proceder como haya lugar.

Artículo 64. Las pérdidas de efectos y equipajes de los pasajeros militares serán satisfechas por el contratista con arreglo a la tarifa establecida con anticipación, y la de efectos y material pertenecientes a servicios, Cuerpos y Dependencias militares, por el valor que tengan señalado en los inventarios o cuentas respectivas, siempre que procedan del descuido del Capitán o de los empleados de la Empresa, y sólo en casos de naufragio, incendio, fuerza mayor o averías debidamente justificadas quedarán exentos de responsabilidad el contratista y el Capitán del buque.

Artículo 65. Los Capitanes de los buques o un representante suyo se presentarán a los Gobernadores militares de Ceuta y Melilla y a los Jefes de Intendencia encargados de los servicios de transportes de los puertos, para recibir verbalmente las órdenes o instrucciones que procedan y entregarán a dichas Autoridades superiores militares las listas de pasajeros de todas clases que con destino a aquellas plazas haya formado la Administración de la Empresa.

Artículo 66. Cuando en los precios fijados para pasaje no esté incluída la alimentación, los Capitanes de los buques facilitarán hornillo y combustible para cocción de ranchos a la tropa embarcada, si fuera preciso, siempre que el estado del mar lo permita, así como el agua potable para beber y preparar las comidas.

Artículo 67. Los gastos que se originen por toda clase de impuestos del Tesoro, incluso los de embarque y desembarco del personal, serán de cuenta del contratista, así como los de carga y de descarga del ganado y material, que recibirá y entregará siempre al costado de los buques.

Artículo 68. Los Jefes de Intendencia encargados de los servicios de transportes en los puertos inspeccionarán los servicios de los buques en lo referente al pasaje y carga militar, forma en que se verifican, aplicación de las tarifas, incidentes y reclamaciones que se originen, así como en todo lo referente al cumplimiento del contrato, a cuyo efecto el personal de a bordo les ayudará en cuanto considere necesario para el mejor cumplimiento de su cometido.

Artículo 69. En los viajes en que no fuese necesario ocupar el total del pasaje y carga reservado para Guerra, podrá utilizar el contratista la parte sobrante, previa orden escrita del Jefe de Intendencia de transportes, que le comunicará veinticuatro horas antes de la fijada para salir el buque.

Artículo 70. Entre los buques que el contratista deberá tener como reserva dos de ellos han de reunir precisamente las condiciones de los que prestan servicio en los itinerarios, dispuestos en todo tiempo a sustituírlos.

Artículo 71. Cuando por circunstancias extraordinarias de cualquier carácter no bastaran, para atender al Ejército en operaciones, los buques que hagan los servicios directos de la Península con Africa, podrá disponer el Ministerio de la Guerra de uno de los de reserva.

En estos viajes extraordinarios se aplicará la tarifa militar, abonando la mitad de la cantidad que resulte del total de pasaje y carga que el buque pueda conducir, cuando de la aplicación de aquella tarifa resulte cifra inferior a aquélla.

En caso de estadía, percibirá la Compañía una peseta por tonelada y día, debiendo satisfacerse estos devengos por fracciones indivisibles de horas y empezar a contarse desde que el barco esté legalmente autorizado por la Comandancia de Marina, Inspección de Sanidad, Aduanas, etc., y hayan transcurrido las horas estipuladas como tiempo máximo para el embarque o desembarque del personal y ganado o material, respectivamente.

La reclamación de estos devengos deberá hacerse en la misma forma establecida para los servicios ordinarios, debiendo justificarse la reclamación con la Real orden que disponga el servicio y con las listas de embarque, guías o certificados que demuestren que ha sido aquél efectuado.

Se exceptúa de lo expuesto los servicios extraordinarios que se exijan por tiempo indeterminado o de larga duración, en cuyo caso deberán ser formalizados por los correspondientes contratos de fletamento.

Si por no ser suficiente necesitara fletar más barcos la Administración militar, en igualdad de condiciones será preferido el contratista a los demás navieros o armadores.

Artículo 72. Los militares que viajen con cartera militar o con pase en los buques del contratista disfrutarán los beneficios siguientes:

a) En los precios de las tarifas generales de pasaje se le rebajará el 50 por 100.

b) A cada billete se concederá el derecho al transporte gratuito de 100 kilogramos de equipaje, y el exceso lo abonará a razón de 0,50 pesetas por cada 10 kilogramos o fracción.

CAPITULO XI

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

Artículo 73. Los buques del contratista quedan obligados a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar que éste requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina ha hecho de dichos buques, ajustándose a las prescripciones de los artículos anteriores.

Artículo 74. En los casos de guerras marítimas u hostilidades en alguno de los mares o puertos visitados por los buques del contratista, en las líneas comprendidas en la tabla de servicio, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudieran resultar de dicha guerra, a no ser que haya dejado a aquél en libertad de suspender el servicio o de no tocar en los puertos donde hubiese hostilidades.

Artículo 75. En el caso de suspenderse el servicio, el tiempo transcurrido desde la suspensión hasta su nuevo establecimiento se comprenderá o no en la duración del contrato, a elección del contratista.

Suspendido el servicio, el Estado podrá tomar posesión de los buques con su material y pertrechos, haciéndose en todo un avalúo por una Comisión compuesta de dos personas elegidas por el Gobierno y de dos contratistas. Estos individuos, por mayoría de votos, designarán una quinta persona en quien recaerá la presidencia, y en caso de empate, en la designación decidirá la suerte entre los individuos comprendidos en una lista formada de común acuerdo.

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

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

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

Artículo 76. Si el Gobierno no usare la facultad que le corresponde, según el artículo que antecede, abonará asimismo al contratista, desde el día en que cesare el servicio hasta la terminación de la guerra, un 5 por 100 del capital que representan los buques y pertrechos, según avalúo de la Comisión.

Artículo 77. Tanto en los casos de guerra como en cualesquiera otros, el Gobierno podrá fletar uno o varios buques del contratista para el servicio del Estado, mediante un contrato de fletamento, adaptado a las circunstancias del caso, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 71.

Artículo 78. Cuando el Gobierno, en virtud del artículo anterior, dispusiera de más de un buque, el contratista no estará obligado a hacer el número de viajes estipulados en el contrato; un arreglo especial, hecho de común acuerdo, fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y épocas de los viajes. Esto mismo tendrá lugar cuando por causa de guerra el Estado se hubiese incautado de los barcos del contratista y al terminar aquélla no devolviese todos los que había recibido, o los devolviese inútiles para prestar los servicios del presente contrato.

Artículo 79. Al terminar la guerra el Gobierno podrá relevar al contratista del cumplimiento del contrato si los acontecimientos de aquélla le hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

CAPITULO XII

DEL CUMPLIMIENTO E INSPECCIÓN DEL CONTRATO

Artículo 80. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la interpretación, cumplimiento, rescisión y efectos del contrato, se resolverán por el Ministerio de Fomento, con arreglo a la legislación por que se rigen los contratos del Estado, y al hacerse contenciosas se tramitarán ante el Tribunal competente.

Artículo 81. La inspección del Gobierno sobre los servicios se ejecutará por el Ministerio de Fomento, mediante la Dirección general de Navegación y Pesca marítima, de Obras públicas, de Comercio e Industria, de Correos y Telégrafos y del Ministerio de la Guerra, mediante las Autoridades militares de los puertos respectivos.

Artículo 82. A la Dirección general de Obras públicas corresponderá iniciar los conciertos con las Compañías de ferrocarriles a que se refiere el artículo 41 y cuantos afecten a su competencia; a la de Navegación y Pesca marítima corresponderá cuanto afecte a la recepción, reconocimientos y pruebas de los buques; al mantenimiento de éstos en las debidas condiciones, al cumplimiento de los itinerarios y al de los servicios todos en su parte naval y náutica y auxiliar de la Marina militar, así como en los casos extraordinarios y de guerra y en los ordinarios de la policía del buque y del trato a los pasajeros.

Artículo 83. A la Dirección general de Comercio e Industria corresponderá la inspección de todos los servicios comerciales y ordinarios del Estado, a excepción de los de Correos, que serán inspeccionados por la Dirección general del ramo, y los de Guerra, que lo serán por la Intendencia general militar de transportes de los puertos, en representación de las Autoridades militares, así como cuanto afecta a la contabilidad de esos servicios y de los buques que los presten, a las tarifas de carga y pasaje, a los incidentes, reclamaciones y sanciones diversas a que den lugar, y al cumplimiento del contrato sobre dichos extremos.

Artículo 84. El Director general de Navegación y Pesca marítima será el Inspector general de los servicios en la parte marítima de los mismos que es de su competencia, y, a su vez, el Director general de Comercio e Industria será el Inspector general de los servicios en la parte restante, comercial y administrativa y de servicios ordinarios del Estado, y el Director general de Correos, el Inspector de los de este ramo que le son peculiares.

Artículo 85. Para el reconocimiento y las pruebas de los buques que requiera la recepción de éstos, el Director general de Navegación nombrará una Comisión, que, presidida por él o por la persona en quien delegue, y formada por un Jefe u Oficial de la Armada, un Ingeniero naval y un Maquinista de la Armada, verificará, en la medida que fuese necesaria, esos reconocimientos y pruebas en el puerto de matrícu-

la de los buques o en el que se convenga de antemano.

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

Artículo 86. Ante la Comisión presentará el contratista, en unión del buque, los documentos que acrediten la época en que fué construído y empezó a prestar servicios, así como los referentes a sus máquinas y calderas y demás aparatos vitales del buque, acompañados de los comprobantes necesarios sobre su construcción y estado de vida, el certificado de su clasificación, el señalamiento de la línea de máxima carga y las del último reconocimiento del casco, máquinas y demás aparatos auxiliares.

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

Artículo 87. La Comisión procederá al examen y reconocimiento:

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

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

De la cabida de los aljibes.

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

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

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

5.° Que si los repartimientos están bien hechos y lo alojamientos tienen la ventilación, comodidad y capacidad prevenidas en los artículos anteriores y prescripciones vigentes, determinando y expresando el número de viajeros de todas clases de que son capaz.

6.° De si los buques tienen las piezas de repuesto de máquinas según su clase y el completo de embarcaciones y el de salvavidas, anclas, cadenas, bombas, aljibes, efectos de cámara y demás pertrechos necesarios en buque de tal porte y servicio, instrumentos y cartas de navegación.

7.° Del número de Jefes, Oficiales, tropa, ganado y carga que el buque pueda conducir, expidiendo certificado que por conducto reglamentario se hará llegar al Ministerio de la Guerra para que sirva de base a las liquidaciones correspondientes a estos transportes.

Artículo 88. Concluído el reconocimiento, formará la Comisión un estado en que se presente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al Director general de Navegación, quien tendrá la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que juzgue conveniente, remitiéndolo al Ministerio de Fomento para su resolución, con las observaciones y propuestas que crea oportunas.

Artículo 89. Reconocidos los buques en la forma expresada, se procederá a las pruebas de velocidad poniendo los buques en las circunstancias normales en que suelen verificar los servicios, recabando para ello los datos que juzgue necesario.

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

Artículo 90. La Comisión formará un estado o dictamen general de las pruebas detallando las condiciones de funcionamiento de las máquinas, el carbón consumido, la velocidad obtenida y demás observaciones que crea conveniente, enviando dicho documento, por mediación del Director general de Navegación, al Ministerio de Fomento, a los mismos efectos prevenidos en el artículo 88.

Artículo 91. El Ministro de Fomento, en vista del resultado de los reconocimientos y pruebas practicadas por la Comisión, decidirá lo que estime conveniente acerca de la admisión definitiva del buque o buques para el servicio de que se trata, previo informe, cuando lo crea necesario, del Ministerio de Marina.

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

Artículo 92. Los reconocimientos periódicos de los buques se verificarán en puertos, en la forma prevenida por el Ministerio de Marina para los demás buques de la Marina mercante nacional, y sin perjuicio ni detrimento del buen cumplimiento del itinerario, a cuyo fin el contratista propondrá oportunamente el puerto en que pueda verificarse el reconocimiento, si es que no puede hacerse en el de inscripción o matrícula de los buques, y el Director general de Navegación dispondrá que una Comisión constituída en debida forma verifique dicho reconocimiento.

Artículo 93. Además de los reconocimientos periódicos citados en el artículo anterior, el Ministro de Fomento podrá disponer, cuando las circunstancias lo hagan necesario, visitas de inspección sobre los servicios generales de las líneas y al particular de los buques en puerto o navegando.

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

Artículo 94. Los Capitanes de los buques tendrán la obligación de presentar los cuadernos de bitácora y de vapor y máquina siempre que lo pidan los Directores locales de navegación en los puertos de partida, a fin de que el Gobierno pueda informarse siempre que lo crea conveniente de la regularidad, exactitud y diligencia con que se verifica el servicio y exija las responsabilidades a que hubiere lugar por las faltas en el cumplimiento del contrato.

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

Artículo 95. El Ministro de Fomento o el Director general de Comercio e Industria dispondrá que por el Jefe de la Sección de Comunicaciones marítimas o por el personal de la misma Sección que el Director designe se hagan las inspecciones de Contabilidad de las líneas y buques de que tratan los artículos 28 y 29 y demás correspondientes, presentando los estados y Memorias que formulen como consecuencia de dichas inspecciones.

CAPITULO XIII.

DE LAS FIANZAS

Artículo 96. Los buques destinados a estos servicios quedarán esencialmente obligados y afectos al cumplimiento del contrato, sin que en ningún caso ni por ningún concepto pueda el contratista hacerlos responsables preferentemente de ninguna otra obligación ni en crédito que las exceptuadas en el segundo párrafo del artículo 13 de este pliego.

Al efecto, el contratista al presentar los buques que se fijen en la proposición, con arreglo al artículo 7.°, justificarán en la forma prevenida en el artículo 13, párrafo segundo, que no se hallan previamente hipotecados ni gravados, ni dados en garantía de cualquier forma en el Reino o en el extranjero en daño del servicio, obligándose a mantenerlos así por todo el tiempo de duración del contrato. Al mismo fin, y en igual forma, se admitirá en cualquier tiempo a quienquiera que la presente la justificación del gravamen de dichos buques, anterior o posterior a la época de su presentación mediante la cual se exigirán las responsabilidades correspondientes que procedan.

Artículo 97. El contratista garantizará el cumplimiento de lo pactado con una fianza definitiva de 597.426,80 pesetas en metálico o en efectos públicos del Estado, al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitución de fianzas.

CAPITULO XIV

DE LAS SANCIONES PENALES

Artículo 98. Si el contratista no presentare con la antelación suficiente para su reconocimiento y admisión, antes de la fecha en que deban implantarse los servicios, los buques que se fijan en la proposición con arreglo al artículo 7.°, perderá la fianza que tenga constituída para optar al concurso, declarándose además rescindido el contrato si en el plazo que se le señale no cumpliera su compromiso y repusiera la fianza.

Artículo 99. Si el contratista dejare de hacer desde el puerto de salida alguna de las expediciones a que viene obligado según la Tabla de servicios, salvo las determinadas en el artículo 50, incurrirá en la multa del duplo de lo que debiera percibir como subvención si hubiese realizado el viaje.

Artículo 100. Si la salida de los buques del puerto de partida se retardase más de dos horas y fuera por culpa del contratista, pagará una multa equivalente al 25 por 100 de la subvención que le corresponda cobrar por la travesía, debiendo las reincidencias castigarse hasta con multas equivalentes al total de la subvención del viaje.

Artículo 101. En el caso de que la marcha anual señalada a los buques dejare de complementarse, se hará al concesionario un descuento de la subvención asignada en la proporción siguiente:

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

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

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

Artículo 102. El contratista estará obligado al reemplazo de cada uno de los barcos en el término de diez y seis meses, a contar de la fecha del requerimiento, prorrogables a veinte si construyese el buque en España, y el importe de los referidos descuentos por la incumplimentación de velocidad se deducirá de la suma que por subvenciones deba satisfacer el Estado al contratista.

Artículo 103. Cuando hubiese transcurrido el plazo estipulado para la reposición del buque perdido, inutilizado o deficiente en velocidad, sin que el contratista hubiese presentado el que haya de sustituírlo, no siendo el hecho imputable a falta de diligencia suya en la adquisición de aquél o contrato de su construcción, incurrirá en una multa de 50.000 pesetas, y quedará obligado a presentarlo en nuevo plazo de seis meses, pagando, de no hacerlo, otra multa de igual cantidad.

Artículo 104. Si el contratista dejase de hacer, sin causa justificada, alguna escala obligatoria, con arreglo a los itinerarios aprobados, incurrirá en una multa equivalente a la mitad de la subvención que deba cobrar por la travesía.

Artículo 105. Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida se entenderá, para los efectos de este contrato, por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que le corresponda cobrar por la travesía.

Artículo 106. Por las faltas en que incurra el contratista o sus dependientes en el cumplimiento de las obligaciones que por este pliego de condiciones se le impone, y no estuviese especialmente penado en el presente capítulo, se exigirán a aquél multas graduadas y proporcionadas a la falta, a juicio del Gobierno, hasta la suma de 5.000 pesetas.

Si las faltas afectasen exclusivamente al servicio de Correos, la Dirección general del Ramo propondrá al Ministro de Fomento la imposición de la multa que estime procedente.

Artículo 107. Las multas se impondrán gubernativamente con sólo tener noticia oficial de los hechos que las motivasen y se harán efectivas desde luego, sin perjuicio de los recursos legales que pudiera ejercitar el contratista, tomándolas de la fianza y debiendo el contratista reponer ésta en el plazo improrrogable de ocho días.

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

Artículo 108. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil o criminal a que hubiese lugar en cada caso, y sólo dejarán de ser exigibles en los casos de fuerza mayor, debidamente justificada.

Artículo 109. El contratista queda sujeto a la jurisdicción administrativa y a las disposiciones vigentes sobre contratación de servicios públicos, y serán de su cuenta los gastos de escritura pública y sus copias, la cual deberá ser formalizada en Madrid.

TABLA DE SERVICIOS DE CANARIAS

	Pesetas.
Servicio núm. 1.—Sevilla, Cádiz, Santa Cruz de la Palma, Tenerife, Las Palmas, Cádiz, Sevilla.—Distancia, 1.742 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla	334.464
Servicio núm. 2.—Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Cádiz.—Distancia, 1.447 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla	277.824
Servicio núm. 3.—Sevilla, Cádiz, Tenerife, Las Palmas, Cádiz, Sevilla.—Distancia, 1.491 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla	286.272
Servicio núm. 4.—Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Cádiz.—Distancia, 1.447 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla	277.824
Servicio núm. 5.—Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Cádiz.—Distancia, 1.447 millas. Viaje mensual, a 16 pesetas milla	277.824
Total	1.454.208

Vapores para estos servicios de más de 1.000 toneladas de arqueo y 12 millas.

AFRICA

TABLA DE SERVICIOS

	Pesetas.
Servicio núm. 1.—Seis expediciones semanales Málaga-Melilla y viceversa, una de las cuales se extenderá hasta Restinga y Cabo de Agua. Vapores para este servicio de más de 1.000 toneladas y 12 millas. Distancia, 110 millas, y de Melilla a Cabo de Agua, 30,50 millas, a 16 pesetas milla	1.148.992
Servicio núm. 2.—Una expedición semanal Melilla con Alhucemas, Peñón de Vélez, Río Martín, Ceuta. Vapor para este servicio de más de 800 toneladas y 10 millas. Distancia, 141 millas, a 16 pesetas milla	234.624
Servicio núm. 3.—Dos expediciones semanales Almería, Alborán, Melilla y viceversa. Vapores para este servicio de más de 1.000 toneladas de arqueo y 12 millas. Distancia, 99 millas, a 16 pesetas milla	329.472
Servicio núm. 4.—Una expedición diaria Algeciras, Ceuta y viceversa. Vapores para este servicio de más de 500 toneladas de arqueo y 15 millas. Distancia, 16 millas, a 32 pesetas milla	373.760
Servicio núm. 5.—Una expedición diaria Algeciras, Tánger, Cádiz y viceversa. Vapores para este servicio de más de 350 toneladas de arqueo, 10 millas. Distancia, 86 millas, a 16 pesetas milla	1.004.480
Servicio núm. 6.—Dos expediciones mensuales Barcelona-Canarias con los itinerarios siguientes: La primera salida, día 1.° de cada mes de Barcelona	

	Pesetas.
para Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Río Martín, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Saffi, Mogador, Santa Cruz de la Palma, Tenerife, Puerto de la Luz, Casablanca, Tánger, Barcelona. La segunda salida, el día 16 de cada mes, de Barcelona para Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Río Martín, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Saffi, Mogador, Arrecife, Puerto de Cabras, Puerto de la Luz, Tenerife, Casablanca, Tánger, Barcelona. Vapores para este servicio de más de 1.000 toneladas de arqueo y 12 millas. Distancia: la primera, 2.854 millas, y la segunda, 2.701 millas, a 16 pesetas milla.....	1.066.560
Servicio núm. 7.—Seis viajes mensuales Cádiz-Larache y viceversa, tocando en Arcila y al regreso en Tánger. Vapores para este servicio de más de 1.000 toneladas de arqueo y 10 millas. Distancia del recorrido, 180 millas, a 16 pesetas	207.360
Servicio núm. 8.—Un viaje mensual Málaga, Melilla, Alhucemas, Peñón, Río Martín, Ceuta, Tánger, Larache, Cádiz y viceversa. Vapores para este servicio de más de 1.000 toneladas de arqueo y 10 millas. Distancia, 403 millas, a 16 pesetas milla...	154.752
Total.....	4.520.000

Pliego de condiciones para la contratación de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, comprendidas en el cuadro "C", segundo grupo "Baleares", anexo al artículo 17 de la ley de 14 de Junio de 1909.

CAPITULO PRIMERO

OBJETO DEL CONTRATO

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

Artículo 2.º El naviero o armador que como contratista tome a su cargo estos servicios, se compromete a desempeñar todos ellos, con estricta sujeción a las condiciones que la tabla de servicios y en este pliego se establecen y con las aceptadas por el acuerdo de la adjudicación de los servicios.

Artículo 3.º El Gobierno en consonancia con lo establecido en el convenio de la Unión Universal de Correos y Reglamento para su ejecución, se reserva el derecho de aprovechar todas las comunicaciones marítimas establecidas o que se establezcan por buques nacionales o extranjeros, para el envío de la correspodencia que de este modo aventajen su llegada al punto de destino a la conducción de los buques afectos a este contrato, no pudiendo por ello ni si por efectos de itinerario aprobados legalmente alguno de los buques subvencionados de otras líneas tocase en los puertos de su itinerario y condujese correspondencia, reclamar indemnización de ninguna clase.

Artículo 4.º Durante el plazo de duración del contrato, podrá el Gobierno concertar las alteraciones que requiera el interés del Estado o las necesidades del tráfico o servicio postal, prolongando los contratos hasta otros puntos de escala, aumentando o disminuyendo el número de expediciones. El aumento o disminución de recorridos que puedan resultar, no alterará el tipo de subvención establecido en este contrato, abonándose, en todo caso, al contratista la cantidad correspondiente a las millas recorridas. Cuando el contratista dejare de efectuar algún servicio, cualquiera que fuera la causa, no percibirá la subvención asignada al mismo.

CAPITULO SEGUNDO

DE LA DURACIÓN DEL CONTRATO

Artículo 5.º El tipo de subvención que para cada recorrido figura en las Tablas de servicio, regirá durante dos años, al cabo de los cuales, podrá ser objeto de revisión a instancia de parte. La revisión se hará por una Junta presidida por el Director de Comercio e Industria y formada por el Jefe de la Sección de Comunicaciones Marítimas, los dos Asesores técnicos de Navegación y Comercio de aquélla y dos representante del contratista como Vocales. Esta Junta elevará la oportuna propuesta al señor Ministro de Fomento. En caso de desacuerdo entre los representantes del Estado y los del contratista, se entenderá rescindido el contrato, quedando obligado el contratista a continuar los servicios durante un año más.

La duración máxima del contrato será de diez años.

Artículo 6.º El contratista tendrá la obligación de implantar los servicios en la fecha que se fijen en el acuerdo de la adjudicación. Y de anticipar la realización de cualquiera de los servicios de referencia, si alguno de los contratos vigentes en la actualidad se diera por terminado, en atención a que, con arreglo a la ley, no pueden ser prorrogados.

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

Artículo 7.º En las proposiciones se detallará el número y clase de buques que han de hacer cada itinerario, así como los de reserva necesarios que han de estar afectos al servicio, expresando el tonelaje y velocidad de unos y otros.

Artículo 8.º El seguro marítimo ordinario de los buques, y en caso de guerra el de este riesgo, se concertarán necesariamente con Compañías españolas, excepción hecha del caso en que el contratista los asuma por cuenta propia.

CAPITULO TERCERO

DE LA SUBVENCIÓN

Artículo 9.º La subvención por la que resulten adjudicados los servicios, será la comprendida en la Tabla de los mismos, anexa a este pliego, y en la cuantía que corresponda al número de expediciones y recorridos en millas de cada uno, y consecuentemente con ello el contratista cobrará la cantidad que correponda arregladamente a las expediciones contratadas y verificadas, no pudiendo en ningún caso cobrar más subvención que la que corresponde a los servicios implantados.

Artículo 10. El pago del importe total de la subvención se verificará mensualmente en la capital de la provincia que designe el contratista, por dozavas partes, con cargo al presupuesto del Ministerio de Fomento, en el que se consignará anualmente el importe total de la subvención.

Artículo 11. El contratista deberá justificar la realización de todos los servicios con certificaciones expedidas por las Comandancias de Marina y Administraciones de Correos, consignándose en dichos documentos el nombre de los buques y las fechas de entrada y salida de los mismos. Los casos de fuerza mayor que obliguen a suspender o retrasar los viajes deberán justificarse debidamente por las Autoridades de Marina.

Artículo 12. Todas las cantidades que el Estado haya de satisfacer al contratista en concepto de subvención se pagarán precisamente en metálico y sin más deducción ni descuento que el impuesto a que se refiere el artículo 8.º de la ley de Presupuestos de 30 Junio de 1892.

CAPITULO IV

DEL CONTRATISTA

Artículo 13. El contratista conservará siempre la condición de naviero o armador nacional, según el párrafo sexto del artículo 33 de la ley de 14 de Junio de 1909, así como la exclusiva propiedad de los buques y sus elementos afectos a este contrato, no pudiendo, por tanto, vender ni enajenar ninguno de ellos, sin presentar antes el que lo haya de sustituir, el cual deberá ser, por lo menos, de igual tonelaje e iguales o mejores condiciones de velocidad y "confort" que el que se sustituye.

De igual modo queda el contratista especialmente obligado a conservarlos libre de toda obligación y gravamen, a cuyo efecto deberá presentar antes de firmar la escritura de contratación, los títulos de propiedad de los expresados buques, certificación del Registro mercantil de no hallarse gravados ni dados en garantía de ninguna clase, ex-

cepción de la que pueda alcanzarle caso de que el contratista tenga obligaciones emitidas conforme reglamenta el Código de Comercio, y en tal estado de irresponsabilidad deberá conservarlos por todo el tiempo de duración del contrato, llevando consigo la infracción la responsabilidad a que hubiere lugar.

Artículo 14. Si el contratista fuese una entidad o Sociedad, sus acciones o participaciones de capital serán nominativas e intransferibles a extranjeros; el Consejo o Junta de gobierno de la Sociedad estará formado por españoles; su Director o Gerente será también español y sus Estatutos no autorizarán libros de actas reservadas ni la existencia de fondos con su carácter reservado para el Gobierno o sus Delegados, en cuanto se refiera a los servicios cuyos extremos se justificaran en el concurso.

Artículo 15. Si el contratista tuviere su domicilio fuera de la Corte tendrá en ella una persona completamente autorizada para la resolución de cuantas cuestiones o dificultades surgieren, así judiciales como extrajudiciales referentes a su contrato, que no pueda o no quiera intervenir personalmente el contratista.

Artículo 16. Los representantes agentes o consignatarios de los buques afectos a este contrato serán precisamente españoles o súbditos españoles, establecidos estos últimos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo a falta de ellos o del personal idóneo para el caso podrá otorgar el contratista la referida consignación a súbditos de otras naciones, dando de ello cuenta al Gobierno.

Artículo 17. El contratista no podrá ceder ni traspasar los servicios objeto del presente contrato sin la previa autorización del Gobierno.

CAPITULO V

DE LOS ITINERARIOS

Artículo 18. El Ministro de Fomento, de acuerdo con los de Marina Estado, Gobernación y Guerra y el contratista, formará y aprobará los itinerarios, fijando los días y horas de salida de cada puerto, así como igualmente los períodos de tiempo de parada en los puntos intermedios o de escala, reservándose el derecho de introducir las modificaciones que juzgue necesarias o convenientes para el mejor servicio, si bien teniendo en cuenta las necesidades de tiempo del contratista, para que sus buques puedan llevar a efecto las operaciones de carga y descarga de pasajeros, equipajes y mercancías.

Artículo 19. Para comprobar si el promedio de velocidad anual a que el contratista realiza los servicios se ajusta a lo establecido en la Tabla de servicios a los efectos de la sanción penal a que hubiese lugar, la Dirección general de Navegación formará al final de cada año un estado para cada buque de la duración de cada travesía que haya verificado, deduciendo de las distancias recorridas y tiempo invertido, cumpliendo la ruta de itinerario, la velocidad media alcanzada.

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

Artículo 20. Los buques afectos a este contrato serán clasificados y adscritos con arreglo a las condiciones a sus respectivos servicios, pudiendo, sin embargo, el contratista destinarlos a línea distinta, con autorización previa de la Dirección de Comercio e Industria, y en casos de urgencia, por la Comandancia de Marina correspondiente, dando ésta cuenta del hecho a aquella Dirección.

Artículo 21. La existencia de epidemias, huelgas, motines y similares en los puertos de itinerario no relevará en nada la obligación del contratista de llevar a efecto los servicios con toda la regularidad que permitan las circunstancias, poniendo en servicio activo el buque de reserva, si fuera preciso, para asegurar las comunicaciones.

A igual fin podrá variarse el puerto de salida o el de llegada, si la epidemia, huelga o motín estuviera circunscrita a uno o más puertos y los hubiera libres de tales calamidades.

Los cambios de ruta o de destino deberán resolverse con el Gobierno o Delegados del mismo con atribuciones para ello.

Artículo 22. En caso de guerra, el Gobierno decidirá si debe o no el contratista continuar los servicios, y en caso afirmativo, será aquél responsable de las eventualidades que puedan resultar a los buques, como consecuencia de aquéllos, a no ser que el contratista haya dejado de prestar los servicios.

Las indemnizaciones que deberá pagar el Gobierno al contratista por la pérdida de alguno de sus buques, como consecuencia de lo expresado, se ajustarán al valor que se le asigna al empezar la guerra por la comisión que se menciona en el artículo 57 quedando relevado el contratista de todas las indemnizaciones que pudieran caberle ante el personal de sus buques y familias del mismo, perdidos, inutilizados o muertos por tales circunstancias de guerra. Las expresadas responsabilidades las asumirá el Gobierno.

Artículo 23. Los buques afectos al presente contrato no podrán salir de ninguno de los puertos de itinerario sin antes haber recibido y entregado, en su caso, la correspondencia y firmado los correspondientes recibos, los cuales serán extendidos y formalizados por duplicado o en forma reglamentaria de Correos, anotándose, además, en los libros registro de cada parte el número de sacas despachos, paquetes postales y demás objetos que entreguen o reciban.

Ultimadas dichas formalidades no podrán los buques demorar sus salidas, a no ser por causa de fuerza mayor circunstancia que deberá justificarse debidamente con certificación de la Autoridad de Marina o visada por ésta si fuera otra la entidad que la debiera justificar.

De igual modo la ruta de los viajes deberá ser precisamente la fijada en los itinerarios o Tabla de servicios no pudiendo arribar ni hacer escala en otros puertos, a no ser por causa de fuerza mayor, la cual deberá justificar en forma.

Artículo 24. El Gobierno tendrá la facultad de retardar la salida del buque veinticuatro horas consecutivas sin abono de subvención alguna.

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

Artículo 25. Los buques que el contratista tenga afectos a los servicios subvencionados disfrutarán de los privilegios y ventajas que por disposiciones se otorguen a los de la Marina mercante española y de los especiales que conceden los Reglamentos y Ordenanzas de Marina a los vapores correos, concediéndoles, además, en todos los puertos donde conduzcan el correo y materialmente sea posible, atraque fijo de costado en uno de sus muelles para la mayor prontitud y seguridad del embarque y desembarque de la correspondencia, objetos del Estado, pasajeros, equipajes, ganados y mercancías.

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

También tendrán el privilegio concedido a todo buque correo o que preste servicios oficiales, de ser atendido y despachado en días festivos y en horas extraordinarias en los Consulados, Comandancias, Aduanas y Sanidad.

CAPITULO VI

DE LA CONTABILIDAD

Artículo 26. El contratista llevará para cada línea o servicio subvencionado por este contrato una contabilidad especial, que el Gobierno podrá examinar en todo momento mediante sus Delegados, para el debido conocimiento de los gastos e ingresos de cada servicio.

Artículo 27. Dicha contabilidad se llevará en la forma siguiente: Se abrirá una cuenta especial para cada uno de los servicios que estará obligado a verificar el contratista en cumplimiento del contrato, cuidando de anotar escrupulosamente los productos e ingresos realizados, y en frente de éstos los gastos siguientes:

A) Los correspondientes al entretenimiento del buque.

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

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

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

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

F) El 5 por 100 como fondo de reserva.

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

El cálculo de los tantos por ciento mencionados en los apartados *A*), *B*), *C*), *D*), deberán basarse sobre el valor, o justificar por los libros que los buques tuvieron en la época en que fueron dedicados a los servicios de las líneas del contrato.

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

CAPITULO VII

DE LOS BUQUES Y SUS DOTACIONES

Artículo 28 Para el desempeño de los servicios objeto del contrato, el contratista se obliga a mantener a flote y en aptitud necesaria el número y clase de los buques que se fija en la proposición a que se refiere el artículo 7.°, el tipo, desplazamiento, marcha en prueba y demás condiciones especificadas en la Tabla de servicios.

Dichos buques, además de ser propiedad exclusiva del contratista, deberán haber sido abanderados y matriculados en España con arreglo a las disposiciones legales que rijan en la materia y estar comprendidos en la primera categoría del "Lloyd's Register", "Bureau Veritas" o "Sociedad Clasificadora Española" que se constituya con suficientes garantías, a juicio del Gobierno, bajo cuya inspección deberá conservarlos todo el tiempo que esté vigente el contrato.

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

Artículo 29. Los reconocimientos y pruebas de los citados buques serán llevados a efecto por el personal que designen las Autoridades de Marina de la Provincia marítima o matrícula en que estén inscriptos, el cual librará los correspondientes certificados, justificativos de la velocidad obtenida en las pruebas, del estado y fuerza de sus máquinas, calderas y calderetas, máquinas auxiliares, motores y dínamos, piezas de recambio, de seguridad, de salvamente, así como igualmente del número de botes y su estado, de la capacidad de carboneras y cámaras, número de literas, número de chalecos salvavidas, de botiquines, de aparatos contra incendios y de todo lo que constituya necesaria y conveniente habilitación para la seguridad de los importantes servicios a que han de estar dedicados

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

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

Artículo 30. Los buques de nueva construcción deberán reunir las condiciones de seguridad y confort modernos y sus cascos, máquinas y calderas deberán estar sólidamente construídas, conforme con las nuevas reglas y sistemas de la moderna construcción naval, dotándoles de las máquinas y aparatos auxiliares más perfeccionados para la ejecución rápida y segura de las diferentes faenas y servicios a bordo.

Artículo 31. Podrán ser adquiridos en España o en el extranjero los buques necesarios para el establecimiento inmediato de los servicios; pero de todos los precisos para la reposición de ellos o la ampliación de los servicios subvencionados, las dos terceras partes serán de nueva construcción, dando preferencia a la española sobre la extranjera.

Artículo 32. Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional:

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

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

C) Siempre que no reúna el constructor nacional las garantías que sean reglamentarias para dejar a salvo las responsabilidades del concesionario de los servicios subvencionados.

Artículo 33. Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara o perdiera, el contratista vendrá obligado a sustituírlo por otro, cuyo tonelaje, máquinas, velocidad, alojamiento para pasajeros y demás condiciones no podrán ser inferiores a las del buque que se ha de sustituír, no pudiendo exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido o excluído; pero si el sustituyente fuese de construcción nacional, este plazo podrá ser prorrogado por seis meses más.

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

Artículo 34. Siempre que no resultare perjuicio de tercero ni de los trabajos urgentes de los buques de guerra, los buques del contratista, previo permiso de las Autoridades de Marina, serán admitidos para su reparación en los arsenales, diques, varaderos u otros establecimientos del Estado, mediante el pago de los gastos que ocasione.

Artículo 35. La dotación de los buques será la correspondiente a la cabida y condiciones de los mismos y a su mejor servicio, debiendo ser todos españoles e inscriptos como individuos de la Marina mercante nacional.

Artículo 36. El contratista se compromete a admitir gratuitamente en sus buques, cuando el Gobierno lo determine, los alumnos de los Institutos náuticos oficiales o Escuelas especiales de industrias marítimas que, según su clase, le corresponda, a tenor de lo que prescribe el Reglamento para la aplicación de la ley de 14 de Junio de 1909.

También se compromete, sin perjuicio de cumplir las prescripciones de la ley de Accidentes del trabajo, contribuír en la proporción que fija el Reglamento antes citado al sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión que el Estado funde o fomente para el personal náutico o a costear por cuenta propia o colectivamente con otras entidades, en proporción no inferior a la que por los Reglamentos le corresponda, para atender a las Instituciones del Estado.

CAPITULO VIII

DE LOS SERVICIOS COMERCIALES

Artículo 37. El contratista podrá efectuar en sus buques toda clase de transportes de pasajeros, ganados y mercancías de lícito comercio con entera libertad de tarifas, y hacer todas las operaciones comerciales propias de las comunicaciones marítimas regulares, subordinándose a las prescripciones de este pliego, siendo sus productos de la propiedad exclusiva del contratista.

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

Artículo 38. Los buques subvencionados al ser presentados para su admisión a los servicios, competirán en condiciones de comodidad para el pasaje con sus similares extranjeros.

Artículo 39. El contratista montará un servicio relacionado y combinado con todas las líneas regula-

res extranjeras que concurran a los puertos de su itinerario, que les permitan expedir billetes de pasaje y conocimientos directos con fletes a "fort-fait" para todos los puntos del mundo visitados por líneas marítimas regulares.

Intentará además conciertos con las Compañías de ferrocarriles, con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos, con tarifas especiales a fletes corridos que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa de los principales artículos de producción nacional.

Artículo 40. El contratista someterá anualmente a la aprobación del Ministerio de Fomento las tarifas máximas que hayan de regir sus transportes de pasajeros y mercancías, las cuales no podrá modificar elevándolas, sin la previa autorización del citado Ministerio.

Las tarifas máximas no serán superiores a las que por circunstancias de guerra o necesidades de abastecimiento público hayan sido tasadas por el Gobierno en el cabotaje nacional.

Artículo 41. A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos en puntos visibles varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, comprensivos de los derechos y deberes de los pasajeros, y a la disposición de éstos habrá un libro de registro para recibir en él las quejas referentes al servicio con relación al expresado Reglamento.

Artículo 42. El contratista transportará gratuitamente de bordo a bordo los productos u objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales con aprobación o concurso del Gobierno.

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

CAPITULO IX

DE LOS SERVICIOS ORDINARIOS DEL ESTADO Y DE LA CORRESPONDENCIA

Artículo 43. El contratista se obliga bajo su responsabilidad directa a realizar gratuitamente la recepción y conducción en los buques afectos a las líneas subvencionadas y entrega, tanto de la correspondencia pública y de oficio como de los paquetes postales, entendiéndose comprendidos en el concepto de correspondencia a todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan a la circulación por el correo, así como los efectos que se destinen o hayan destinado al transporte de dicha correspondencia y que se envíen a las oficinas de Correos. El contratista cumplirá estrictamente, respecto de dichos particulares, las disposiciones legales y reglamentarias vigentes y las que se dicten en lo sucesivo, sin derecho a reclamación ni a más abono que el de la subvención concedida a la línea.

Los buques adscritos a estos servicios usarán, como vapores correos del Estado, la bandera nacional que marca el artículo 2.º, título 1.º del Tratado cuarto de las Ordenanzas de la Armada, y sus dotaciones, esto es, los Capitanes, Pilotos, Maquinistas y Oficiales deberán vestir en todos los actos del servicio el uniforme siguiente: en otoño, invierno y primavera traje de paño azul oscuro, compuesto de americana abrochada con doble hilera de botones dorados, con las insignias de Correos. La gorra será de igual paño, con visera de charol y galones de oro distintivos, según ancho y número de categoría; en el centro llevarán el escudo de Correos bordado en oro con el ancla, y debajo de ésta la palma cruzada, con una rama de encina, y en el centro, la carta que se adopta para Correos; el uniforme de verano no variará del de las otras estaciones más que en la clase de tela, que será de drill o blanca.

Artículo 44. El contratista se obliga a transportar, sin más abono que el de la subvención de la línea, caudales, valores o pastas para la acuñación de la moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado.

Artículo 45. La correspondencia y efectos será recibida y entregada por los Capitanes de los buques o por los Oficiales o Delegados del mismo; pero siempre bajo la responsabilidad del primero, el cual acusará formal recibo en la forma que tenga establecida la Dirección general de Correos, y de igual forma procederá el Administrador de Correos o su Delegado en el punto de destino, cuando el Capitán, Oficial o Delegado le haga entrega de la correspondencia.

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

Los Capitanes serán responsables previa la formación de expediente de las indemnizaciones que deba abonar el Estado por extravío, sustracciones o averías (salvo las ocasionadas por fuerza mayor) tenidas lugar durante el curso del viaje, esto a parte de las responsabilidades personales que pueden caberles según los casos y circunstancias de la cosa.

Lo expresado quedará sin efecto si se establecieran oficinas ambulantes en los buques con personal de Correos.

Artículo 46. Queda completamente prohibido el transporte en los buques subvencionados de otra clase de correspondencia que no sea la procedente o autorizada de las Administraciones de Correos.

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

Artículo 47. Para el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques del contratista el viaje empezado no pudiera concluir, los Capitanes o Agentes de aquél cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia a los puertos de su destino por los medios más expeditos que estén a su alcance.

Artículo 48. Si por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, coincidiera la salida de dos o más buques del contratista en igual hora y día para el mismo destino, podrá el contratista diferir la salida de uno de ellos para el día siguiente, en beneficio del servicio, y si también hubiera salida para el mismo punto, suprimir la expedición duplicada, sin responsabilidad; no obstante, por la Administración de Correos se llevará cuenta de tales casos.

Artículo 49. Si el Gobierno estimara conveniente establecer oficinas ambulantes en los buques subvencionados, tendrá el contratista y Capitán la obligación de admitir como de dotación del buque y, por tanto, gratuitamente, a uno o dos empleados de Correos con sus equipajes, que el Gobierno designe para los servicios postales, sin perjuicio de los deberes que conforme a lo estipulado corresponden al contratista; si bien quedan los dichos funcionarios encargados y responsables de la conducción de las cartas certificadas y los valores declarados. Dichos funcionarios irán: el Jefe, en primera cámara, y los Oficiales, en segunda, poniendo además a su disposición un departamento seguro para cerrarse con llave, debidamente habilitado, con caja de caudales y escritorio, para el mejor desempeño del servicio y seguridad de la correspondencia.

Tendrán igualmente a su disposición un bote convenientemente tripulado y habilitado, como los llamados salvavidas, para las necesidades del servicio.

Los Jefes y Oficiales encargados de las Estafetas ambulantes que se instalen en los buques subvencionados serán admitidos en las mesas para comida que por categoría les corresponda, en iguales horas, juntamente con los Oficiales de a bordo, abonando al Mayordomo igual precio que el que tenga estipulado con el armador para los Oficiales del buque.

De iguales beneficios disfrutarán los Inspectores y demás empleados de Correos y Telégrafos que, por razones de servicio, tengan que realizar algún viaje en los buques afectos a la contrata.

Artículo 50. El Gobierno, avisando al contratista con cinco días de anticipación, podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas a bordo de los buques para pasajeros y hasta de la tercera parte, avisando con la anteación de quince días con el fin de transportar en el curso de los viajes de las líneas comprendidas en la Tabla de servicios a los individuos activos y licenciados del Ejército y Armada; a los funcionarios de las demás carreras del Estado; a los comisionados que designe el Ministerio de Fomento para su representación o participación en los Museos comer-

ciales o Exposiciones nacionales en el extranjero iniciadas públicamente por entidades oficiales, con la aprobación o concurso del Gobierno; a los licenciados de establecimientos penales y a los individuos que a ellos sean conducidos, a las Hermanas de la Caridad y a los Misioneros que se dirijan de uno a otro territorio español; a los deportados, a los náufragos, a los pobres que se hallen bajo el amparo de la Autoridad y, finalmente, a las mujeres, viudas, huérfanos y madres viudas de Jefes y Oficiales del Ejército y Armada; de los funcionarios públicos que quedan expresados y de los individuos de la Guardia civil que se hallen en el mismo caso.

Artículo 51. Los precios de transporte para todos los pasajes de las personas mencionadas en el artículo anterior se rebajarán en las expediciones regulares de los buques en un 60 por 100 de las tarifas generales del contratista, con aplicación al público.

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

Artículo 52. El Gobierno se obliga a transportar a todas las personas de las clases mencionadas en los artículos anteriores por los buques del contratista, siempre que, con arreglo a las disposiciones vigentes en la materia, haya de abonarles o anticiparles pasaje por cuenta del Estado, pues de verificarlo ellos por cuenta propia quedarán libres de dirigirse a sus destinos por la vía que más les convenga.

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

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

Artículo 53. El contratista se obliga a admitir a bordo de sus buques, recibiendo orden con quince días de anticipación, hasta la décima parte del tonelaje disponible en cada buque, para carga en armas, pertrechos y toda clase de material o servicio del Estado; pero en el embarque de municiones de guerra, el contratista podrá exigir que la conducción y envase se efectúen en la forma y con las precauciones necesarias para evitar explosiones y siniestros, y compatibles con los que preceptúan los Reglamentos de Puerto y de Emigración.

Rebajará un 30 por 100 en los fletes de estos efectos del precio marcado en las tarifas adoptadas para el público.

Artículo 54. El Gobierno se obliga a transportar en los buques del contratista todo el material del Estado que se expida a los puertos servidos por las líneas comprendidas en la tabla de servicios, salvo las limitaciones establecidas para el pasaje por el artículo anterior.

CAPITULO X

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

Artículo 55. Los buques del contratista quedan obligados a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar que éste requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina haya hecho de dichos buques, ajustándose a las prescripciones de los artículos siguientes.

Artículo 56. En casos de guerras marítimas u hostilidades en alguno de los mares o puertos visitados por los buques del contratista en las líneas comprendidas en la Tabla de servicios, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudieran resultar de dicha guerra, a no ser que haya dejado a aquél en libertad de suspender el servicio o de no tocar en los puertos donde hubiese hostilidades.

Artículo 57. En el caso de suspenderse el servicio, el tiempo transcurrido desde la suspensión hasta su nuevo establecimiento, se comprenderá o no en la duración del contrato a elección del contratista.

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

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

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

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

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

Artículo 58. Si el Gobierno no usare la facultad que le corresponde, según el artículo que antecede, abonará asimismo al contratista desde el día en que cesase el servicio hasta la terminación de la guerra un 5 por 100 del capital que representan los buques y pertrechos, según avalúo de la Comisión.

Artículo 59. Tanto en los casos de guerra como en cualesquiera otros, el Gobierno podrá fletar uno o varios buques del contratista para servicios del Estado mediante un contrato de fletamento adaptado a las circunstancias del caso.

Artículo 60. Cuando el Gobierno, en virtud del artículo anterior dispusiera de más de un buque, el contratista no estará obligado a hacer el número de viajes estipulado en el contrato; un arreglo especial hecho de común acuerdo fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y época de los viajes.

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

Artículo 61. Al terminar la guerra, el Gobierno podrá relevar al contratista del cumplimiento del contrato si los acontecimientos de aquélla le hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

CAPITULO XI

DEL CUMPLIMIENTO E INSPECCION DEL CONTRATO

Artículo 62. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la interpretación, cumplimiento, rescisión y efectos del contrato se resolverán por el Ministerio de Fomento con arreglo a la legislación por que se rigen todos los contratos del Estado, y al hacerse contenciosas se ventilarán ante el Tribunal competente.

Artículo 63. La inspección del Gobierno sobre los servicios se ejercerá por el Ministerio de Fomento mediante las Direcciones generales de Navegación y Pesca Marítima, de Obras públicas, de Comercio e Industria y de Correos y Telégrafos.

Artículo 64. A la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima corresponderá cuanto afecta a la recepción, reconocimiento y pruebas de los buques, al mantenimiento de éstos en las debidas condiciones; al cumplimiento de los itinerarios y al de los servicios todos en su parte naval y náutica y auxiliar de la Marina militar, así como en los casos extraordinarios y de guerra y en los ordinarios de la policía del buque y del trato a los pasajeros.

Artículo 65. A la Dirección general de Obras públicas corresponderá iniciar los conciertos con las Compañías de Ferrocarriles a que se refiere el artículo 39 y cuantos afecten a su competencia, y a la de Comercio e Industria, la inspección de todos los servicios comerciales y ordinarios del Estado, a excepción de los de Correos, que serán inspeccionados por la Dirección general del Ramo, así como cuanto afecta a la contabilidad de esos servicios y de los buques que los presten, a las tarifas de carga y pasaje, a los incidentes, reclamaciones y sanciones diversas a que den lugar y al cumplimiento del contrato sobre dichos extremos.

Artículo 66. El Director general de Navegación y Pesca Marítima será el Inspector general de los servicios en la parte marítima de los mismos que es de su competencia, y, a su vez, el Director general de Comercio e Industria será el Inspector general de los servicios en la parte restante comercial y administrativa y de servicios ordinarios del Estado, y el Director general de Correos, el Inspector de los de este ramo que le son peculiares.

Artículo 67. Para el reconocimiento y las pruebas de los buques que requiere la recepción de éstos, el Director general de Navegación nombrará una Comisión que, presidida por él o por la persona en quien delegue, y formada por un Jefe u Oficial de la Armada, un Ingeniero naval y un Maquinista de la Armada, verificarán en la medida que fuese necesario esos reconocimientos y pruebas en el puerto de matrícula de los buques, o en el que se convenga de antemano.

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

Artículo 68. Ante esa Comisión presentará el contratista, en unión del buque, los documentos que acrediten la época en que fué construído y empezó a prestar servicios, así como los referentes a sus máquinas y calderas y demás aparatos vitales del buque acompañados de los comprobantes necesarios sobre su construcción y estado de vida, el certificado de clasificación, el del señalamiento de las líneas de máxima carga y las del último reconocimiento del casco, máquinas y demás aparatos auxiliares.

Serán válidos los certificados expedidos por las entidades españolas encargadas o autorizadas para ello, así como los del "Lloyds's Register" inglés y los del "Bureau Veritas" francés.

Artículo 69. La Comisión procederá al examen y reconocimiento:

1.º Del arqueo del buque, con mención separada del volumen y superficie de los espacios dedicados al alojamiento de pasajeros, de cada una de las clases, de los dedicados a comedores y cámaras de conversación y de fumar; de los dedicados a carga, comprendido en éstos los destinados a equipajes que no van en los alojamientos. De la superficie y conveniente disposición de las escotillas, portillas altas y ventiladores. Se expresará si tienen o no ventilación mecánica.

De la cabida de los aljibes.

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

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

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

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

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

7.º Del número de Jefes, Oficiales, tropa, ganado y carga que el buque pueda conducir, expidiendo certificado, que por conducto reglamentario se hará llegar al Ministerio de la Guerra para que sirva de base a las liquidaciones correspondientes a estos transportes.

Artículo 70. Concluído el reconocimiento formará la Comisión un estado en que se presente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al Director general de Navegación, quien tendrá la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que lo juzgue conveniente, remitiéndolo al Ministro de Fomento para su resolución, con las observaciones y propuestas que crea oportunas.

Artículo 71. Reconocidos los buques en la forma expresada, se procederá a las pruebas de velocidad, poniendo los buques en las circunstancias normales en que suelen verificar los servicios, recabando para ello los datos que juzguen necesario.

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

Artículo 72. La Comisión formará un estado o dictamen general de las pruebas, detallando las condiciones de funcionamiento de las máquinas, el carbón consumido, la velocidad obtenida y demás observaciones que crea conveniente, enviando dicho documento por mediación del Director general de Navegación al Ministerio de Fomento a los efectos mismos prevenidos en el artículo 70.

Artículo 73. El Ministro de Fomento, en vista del resultado de los reconocimientos y pruebas practicadas por la Comisión, decidirá lo que estime conveniente acerca de la admisión definitiva del buque o buques para el servicio de que se trata, previo informe cuando lo crea necesario del Ministerio de Marina.

Podrá, sin embargo, autorizar la admisión provisional o definitiva de los buques con antelación a dichos reconocimientos y pruebas en los casos en que la mejor implantación y marcha de los servicios y su combinación con los actuales lo aconsejen, o cuando se trate de continuidad de servicios y de buques del mismo contratista adjudicatario de los de este contrato, siempre que presente oportunamente certificados y justificantes que acrediten cumplidamente que el buque o buques reúnen las condiciones necesarias, según este pliego de condiciones, para el servicio que va a desempeñar; todo ello sin perjuicio de los reconocimientos y pruebas que se estimen inexcusables para la admisión definitiva, y que habrán de verificarse oportunamente, sin alterar los itinerarios, en comprobación de los documentos presentados.

Y podrá además autorizar para la admisión provisional de los buques durante un año tolerancias por defectos en la velocidad que no exceda de media milla.

Artículo 74. Los reconocimientos periódicos de los buques se verificarán en puertos, en la forma prevenida por el Ministerio de Marina para los demás buques de la Marina mercante nacional y sin perjuicio ni detrimento del buen cumplimiento de los itinerarios, a cuyo fin el contratista propondrá oportunamente el puerto en que pueda verificarse el reconocimiento, si es que no puede hacerse en el de inscripción o matrícula de los buques, y el Director general de Navegación dispondrá que una Comisión constituída en debida forma verifique dicho reconocimiento.

Artículo 75. Además de los reconocimientos periódicos citados en el artículo anterior, el Gobierno podrá disponer cuando las circunstancias lo hagan necesario visitas de inspección sobre los servicios generales de las líneas y al particular de los buques en puerto o navegando.

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

Artículo 76. Los capitanes de los buques tendrán la obligación de presentar los cuadernos de bitácora y de vapor y máquinas siempre que lo pidan los Directores locales de navegación en los puertos de partida, a fin de que el Gobierno pueda informarse siempre que lo crea conveniente de la regularidad, exactitud y diligencia con que se verifica el servicio y exija las responsabilidades a que hubiere lugar por las faltas en el cumplimiento del contrato.

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

Artículo 77. El Ministro de Fomento o el Director general de Comercio e Industria dispondrá que por el Jefe de la Sección de Comunicaciones marítimas o por el personal de la misma Sección que el Director designe, se hagan las inspecciones de contabilidad de las líneas y buques de que trata los artículos 26 y 27 y demás correspondientes, presentando los estados y Memorias que formulen como consecuencia de dichas inspecciones.

CAPITULO XII

DE LAS FIANZAS

Artículo 78. Los buques destinados a estos servicios, quedarán esencialmente obligados y afectos al cumplimiento del contrato, sin que en ningún caso ni por ningún concepto pueda el contratista hacerlos responsables preferentemente de ninguna otra obligación ni crédito que las exceptuadas en el segundo párrafo del artículo 13 de este pliego.

Al efecto, el contratista, al [illegible]

tar los buques que se fijen en la proposición con arreglo al artículo 7.°, justificará en la forma prevenida en el párrafo segundo del artículo 13, que no se hallan previamente hipotecados ni gravados, ni dados en garantía de cualquier forma en el Reino ni en el extranjero en daño del servicio, obligándose a mantenerlos así por todo el tiempo de duración del contrato.

Al mismo fin, y en igual forma se admitirá en cualquier tiempo a quienquiera que presente la justificación del gravamen de dichos buques anterior o posterior a la época de su presentación, mediante la cual se exigirán al contratista las responsabilidades que procedan.

Artículo 79. El contratista garantizará el cumplimiento de lo pactado con una fianza definitiva de 388.627,20 pesetas en metálico o en efectos públicos del Estado al tipo que las disposiciones vigentes le atribuyan para la constitución de fianzas.

CAPITULO XIII

DE LAS SANCIONES PENALES

Artículo 80. Si el contratista no presentare con la antelación suficiente para su reconocimiento y admisión antes de la fecha en que deban implantarse los servicios, los buques que se fijen en la proposición con arreglo al artículo 7.°, perderá la fianza que tenga constituída para optar al concurso, declarándose además rescindido el contrato si en el plazo que se le señale no cumpliera su compromiso y repusiera la fianza.

Artículo 81. Si el contratista dejare de hacer desde el puerto de salida alguna de las expediciones a que viene obligado según la Tabla de servicios, salvo las determinadas en el artículo 48, incurrirá en la multa del duplo de lo que debía percibir como subvención si hubiese realizado el viaje.

Artículo 82. Si la salida de los buques del puerto de partida se retardase más de dos horas y fuera por culpa del contratista, pagará una multa equivalente al 25 por 100 de la subvención que le corresponda cobrar por la travesía, debiendo las reincidencias castigarse hasta con multas equivalentes al total de la subvención del viaje.

Artículo 83. En el caso en que la marcha anual señalada a los buques dejare de complementarse, se hará al concesionario un descuento de la subvención asignada en la proporción siguiente:

Si la marcha realizada durante el año por término medio fuese inferior al mínimo obligatorio en un cuarto de milla por hora, el descuento será de 0,50 pesetas por 100 del total de la subvención correspondiente al recorrido total anual del buque que haya faltado a la condición de velocidad; si fuese inferior a media milla será de 1,00 pesetas; si fuese de 3/4 de milla será de 1,50 pesetas, y si alcanzara a una milla el descuento será a razón de 2 pesetas sobre el total de la subvención correspondiente al recorrido anual del buque que haya faltado a las condiciones de velocidad.

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

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

Artículo 84. El contratista estará obligado al reemplazo de cada uno de los barcos en el término de diez y seis meses, a contar desde la fecha del requerimiento, prorrogables a veinte si construyese el buque en España, y el importe de los referidos descuentos por la incumplimentación de velocidad se deducirá de la suma que por subvención deba satisfacer el Estado al contratista.

Artículo 85. Cuando hubiese transcurrido el plazo estipulado para la reposición del buque perdido, inutilizado o deficiente en velocidad, sin que el contratista hubiese presentado el que haya de substituirlo, no siendo el hecho imputable a falta de diligencia suya en la adquisición de aquél o contrato de su construcción, incurrirá en una multa de 50.000 pesetas y quedará obligado a presentarle en nuevo plazo de seis meses, pagando, de no hacerlo, otra multa de igual cantidad.

Artículo 86. Si el contratista dejare de hacer, sin causa justificada alguna escala obligatoria con arreglo a los itinerarios aprobados, incurrirá en una multa equivalente a la mitad de la subvención que deba cobrar por la travesía.

Artículo 87. Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida, se entenderá para los efectos de este contrato por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que le corresponda cobrar por la travesía.

Artículo 88. Por las faltas en que incurra el contratista o sus dependientes en el cumplimiento de las obligaciones que por este pliego de condiciones se le impone, y no estuviesen especialmente penados en el presente capítulo, se exigirán a aquél multas graduadas y proporcionadas a la falta, a juicio del Gobierno, hasta la suma de 5.000 pesetas.

Si las faltas afectasen exclusivamente al servicio de Correos, la Dirección general del Ramo propondrá al Ministro de Fomento la imposición de la multa que estime procedente.

Artículo 89. Las multas se impondrán gubernativamente con sólo tener noticia oficial de los hechos que las motivasen, y se harán efectivas, desde luego, sin perjuicio de los recursos legales que pudiera ejercitar el contratista, tomándolas de la fianza, y debiendo el contratista reponer ésta en el plazo improrrogable de ocho días.

La falta de la reposición de la fianza se le considerará causa de rescisión del contrato, quedando el contratista responsable de los daños y perjuicios que su falta arrogue a la Hacienda y en todos los que éstos superen a los restos de la fianza.

Artículo 90. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil o criminal a que hubiese lugar en cada caso y sólo dejarán de ser exigibles en los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Artículo 91. El contratista queda sujeto a la jurisdicción administrativa y a las disposiciones vigentes sobre contratación de servicios públicos, y serán de su cuenta los gastos de escritura pública y sus copias, la cual deberá ser formalizada en Madrid.

BALEARES

TABLA DE SERVICIOS

	Pesetas.
Servicio núm. 1.—Cuatro expediciones semanales Barcelona-Palma y viceversa. Vapores para este servicio de más de 1.000 toneladas de arqueo y 15 millas. Distancia, 133 millas, a 32 pesetas milla...	1.770.496
Servicio núm. 2.—Dos expediciones semanales Barcelona-Mahón y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 12 millas. Distancia, 140 millas, a 16 pesetas milla.....	465.920
Servicio núm. 3.—Una expedición semanal Barcelona, Alcudia, Mahón y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas y 11 millas. Distancia, 170 millas, a 16 pesetas milla.....	282.880
Servicio núm. 4.—Una expedición semanal Alcudia-Ciudadela y viceversa. Vapores para este servicio de más de 200 toneladas de arqueo y 10 millas. Distancia de 34 millas, a 8 pesetas milla.....	28.288
Servicio núm. 5.—Una expedición semanal Palma-Ciudadela. Vapores para este servicio de más de 200 toneladas y 10 millas. Distancia, 106 millas, a 8 pesetas milla.....	88.192
Servicio núm. 6.—Una comunicación semanal Palma, Ibiza, Valencia y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 11 millas. Distancia, 150 millas, a 16 pesetas.....	249.600
Servicio núm. 7.—Una comunicación semanal Palma, Ibiza, Alicante y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 11	

	Pesetas.
millas. Distancia, 170 millas, a 16 pesetas milla...	282.880
Servicio núm. 8.—Una expedición semanal Ibiza-Barcelona y viceversa. Vapores para este servicio de más de 600 toneladas de arqueo y 11 millas. Distancia, 160 millas, a 16 pesetas milla.....	266.240
Servicio núm. 9.—Una expedición semanal Palma-Valencia y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 11 millas. Distancia, 145 millas, a 16 pesetas milla.....	241.280
Servicio núm. 10.—Una comunicación semanal Mahón-Palma y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 11 millas. Distancia, 103 millas, a 16 pesetas milla.....	171.392
Servicio núm. 11.—Dos comunicaciones semanales Palma-Cabrera y viceversa. Vapores para este servicio de más de 25 toneladas de arqueo y 8 millas. Distancia, 29 millas, a 4 pesetas milla.....	24.128
Servicio núm. 12.—Tres comunicaciones semanales Ibiza-Formentera y viceversa. Vapores para este servicio de más de 25 toneladas de arqueo y 8 millas. Distancia, 12 millas, a 4 pesetas milla.....	14.976
Servicio núm. 13.—Una expedición mensual Palma-Marsella y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 11 millas. Distancia, 295 millas, a 16 pesetas milla.....	113.280
Servicio núm. 14.—Una expedición mensual Palma-Argel y viceversa. Vapores para este servicio de más de 800 toneladas de arqueo y 11 millas. Distancia, 170 millas, a 16 pesetas milla.....	65.280
Total.....	4.064.832

MINISTERIO DE LA GUERRA

REAL ORDEN CIRCULAR

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el General de división D. Fernando Romero Bienzinto, Subsecretario de este Ministerio, cese en el despacho de los asuntos del mismo, del cual se encargó durante mi ausencia, en virtud de lo prevenido en el Real decreto de 5 del actual.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Julio de 1920.

VIZCONDE DE EZA

Señor...

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

REALES ORDENES

Ilmo. Sr.: Vacantes cuatro plazas de Médicos del Cuerpo de Sanidad exterior, con la categoría de Oficiales segundos de Administración y haber anual de 4.000 pesetas, y correspondiendo, según dispone el artículo 15 del vigente Reglamento de dicho Cuerpo, que su provisión se efectúe mediante oposición pública,

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

1.° Que se convoque a oposiciones para el ingreso en el Cuerpo médico de Sanidad exterior, debiendo comenzar los ejercicios el día 17 de Enero de 1921.

2.° Que por virtud de estas oposiciones podrán ser provistas solamente las citadas vacantes y aquellas otras que se declaren afectas a las oposiciones hasta el día de su terminación.

3.° Que dichas oposiciones se efectúen con sujeción a lo que determina el Reglamento y programa que, autorizados por esa Inspección general, se insertarán en la Gaceta de Madrid.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 21 de Julio de 1920.

P. D.,
RUANO

Señor Inspector general de Sanidad.

Ilmo. Sr.: En el expediente relativo a las oposiciones verificadas en esta Corte para proveer ocho vacantes de Inspectores provinciales de Sanidad, a que se refiere la Real orden de 25 de Octubre de 1919, modificada por la de 18 de Mayo último:

Resultando, en conjunto, del expediente formado al efecto, que convocadas las oposiciones dentro del plazo de presentación de instancias para los que desearon tomar parte en aquéllas, don Amador Rosique y D. Emilio Ferragud solicitaron que para verificar los ejercicios no se exigiera la edad necesaria para el ejercicio de los derechos políticos, sino únicamente la precisa para gozar de los de carácter civil, disponiéndose por Real orden de 30 de Abril último que fueran admitidos a dichas oposiciones los que, reuniendo los demás requisitos de la convocatoria, cumplieran la edad de veinticinco años antes de que terminasen los ejercicios de oposición; que, nombrado y constituído el Tribunal, se remitieron a éste las solicitudes documentadas de los opositores; que se verificaron los ejercicios con estricta sujeción al Reglamento para las oposiciones, aprobado por la precitada Real orden de 25 de Abril, ateniéndose al programa que con la misma se publicaron, sin que se formulasen protestas, y que el Tribunal, a los efectos del artículo 10, formuló la propuesta, previa la calificación definitiva, de los seis opositores que habían acreditado su aptitud para el desempeño de las Inspecciones de Sanidad, por el orden siguiente: Número 1, D. José Luis García Boente; número 2, D. Eustaquio González Muñoz; número 3, D. Amador Rosique Albaladejo; número 4, D. Tomás Peset Aleixandre; número 5, D. Joaquín de Prada F. Mesones, y número 6, D. Ramón Fernández Cid; remitiendo el expediente con las actas y justificantes de los ejercicios a los efectos reglamentarios:

Resultando que, en cumplimiento del párrafo segundo del artículo 10 del citado Reglamento, la Inspección general remitió el expediente al Real Consejo de Sanidad, proponiendo que, previo su informe, se declarara la legalidad de las oposiciones verificadas; que se aprobase la propuesta referida, formulada por el Tribunal, para cubrir seis de los ocho cargos vacantes, nota aprobada por el Real Consejo de Sanidad a los expresados efectos reglamentarios:

Vistas las Reales órdenes de 25 de Octubre de 1919 y 18 de Mayo último:

Considerando que los ejercicios de oposición se han desarrollado en forma reglamentaria, a la que también se ajusta la propuesta formulada por el Tribunal calificador, que ha demostrado en el cumplimiento de su misión notorias inteligencia y actividad,

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por la Inspección general y el Real Consejo de Sanidad, se ha servido disponer:

1.° Que las oposiciones a las plazas vacantes de Inspectores provinciales de Sanidad convocadas por Real orden de 25 de Octubre último, modificada por la de 18 de Mayo del corriente año, se declaren legales, por haberse desarrollado en la forma reglamentaria prescrita.

2.° Que se apruebe la propuesta hecha por el Tribunal para cubrir seis de los ocho cargos vacantes de Inspectores provinciales de Sanidad, y, en su virtud, se otorguen los oportunos nombramientos a D. José Luis García Boen-

te, D. Eustaquio González Muñoz, don Amador Rosique Albaladejo, D. Tomás Peset Aleixandre, D. Joaquín de Prada F. Mesones y D. Ramón Fernández Cid, que cubrirán las vacantes con el sueldo o gratificación de 5.000 pesetas anuales, en las provincias a que sean destinados; y

3.° Que se den de Real orden las gracias al Presidente y a los Vocales que constituyeron el Tribunal que actuó en las referidas oposiciones, por la notoria inteligencia y actividad que han demostrado en el cumplimiento de su misión.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Julio de 1920.

P. D.,
RUANO

Señor Inspector general de Sanidad.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE ESTADO

SUBSECRETARIA

SECCIÓN DE COMERCIO

El *Diario Oficial* de la República francesa correspondiente al día 21 del actual publica un Decreto interministerial del día 17, prohibiendo, desde la publicación del mismo, la exportación, así como la reexportación, procedente de transbordo, depósito, "entrepôt" o tránsito, de la piperia vacía dispuesta para ser empleada, armada o sin armar, con aros de madera o de metal (partida 595 del Arancel).

Sin embargo, podrán ser concedidas excepciones al decreto mencionado en las condiciones que serán determinadas por el Ministerio de Hacienda.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 26 de Julio de 1920.—El Subsecretario, Emilio de Palacios.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

DIRECCION GENERAL DE LOS REGISTROS Y DEL NOTARIADO

Ilmo. Sr.: En el recurso gubernativo interpuesto por D. Julio de Orive y Ontiveros contra una nota del Registrador de la Propiedad de Bilbao, denegatoria de inscripción de un testimonio de adjudicación de bienes, pendiente en este Centro en virtud de apelación del citado Registrador:

Resultando que el Secretario del Juzgado municipal del distrito del Ensanche de la villa de Bilbao expidió con fecha 27 de Junio de 1919 un testimonio, en el cual consta:

1.° Que en juicio verbal civil seguido, con otra infinidad de ellos entre las mismas partes, por D. Salustiano de Orive y Otero, contra la Compañía anónima "Vasco-Castellana", sobre resolución de la obligación serie 2.ª número 9.946 y pago de su importe, se procedió al embargo, que fué anotado en el Registro, de una heredad denominada Sancoeta, en el término municipal de Bilbao, por lo que se refiere a cuatro de sus parcelas de las cinco que la constituyen, las cuales miden una superficie total de 42.218 metros cuadrados, y fueron valoradas en 706.912 pesetas 70 céntimos.

2.° Que expedidas por el Registrador de la Propiedad de Bilbao certificaciones del título y cargas de las expresadas fincas, fué anunciada la subasta, que no tuvo postores ni la primera ni la segunda vez, por lo que la representación del demandante, haciendo uso del derecho que le concede el artículo 1.505 de la ley de Enjuiciamiento civil, pidió la adjudicación de dichas parcelas en 353.456 pesetas 30 céntimos, reservándose la facultad de ceder los derechos a tercero, a cuya solicitud accedió el Juzgado por auto de 16 de Diciembre de 1911.

3.° Que promovido incidente por la representación de la Compañía demandada sobre nulidad de la subasta y adjudicación de las parcelas primera, tercera y cuarta, se desestimó lo pedido, e interpuesta apelación, se denegó su admisión, e igualmente la reforma de la providencia recaída.

4.° Que habiendo declarado el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, que conoce de los autos de quiebra de la Compañía ferroviaria "Vasco-Castellana" por auto de 28 de Marzo de 1919, que ninguna resolución acordó la acumulación a ellos de los juicios verbales instados por dicho señor Orive contra la precitada Compañía, se devolvieron a los Juzgados de su origen, continuándolos conforme a deterecho.

5.° Que consignado el importe de la adjudicación, se dictó providencia en 27 de Junio de 1919, admitiendo la reserva de cesión, hecha efectiva en favor de D. Julio de Orive y Ontiveros, a nombre de quien debería inscribirse en el Registro de la Propiedad de Bilbao:

Resultando que, presentado en dicho Registro el expresado documento, fué puesta a su final la nota siguiente: "Denegada la inscripción de este documento, conforme a lo dispuesto en el artículo 20 de la ley Hipotecaria, en cuanto a una parcela de 3.993,97 metros cuadrados segregada del trozo segundo, y en cuanto a otra parcela de 647,80 metros cuadrados, segregada del trozo primero del caserío Sancoeta, por hallarse inscritas estas parcelas a nombre del Ayuntamiento de Bilbao. No admitida la inscripción de los trozos tercero y cuarto, ni del resto de los trozos primero y segundo de dicho caserío, porque resultando de la inscripción de cancelación de la anotación preventiva del embargo de estos cuatro trozos causado en el juicio verbal que ha motivado la adjudicación de los mismos, que dicha cancelación, practicada en virtud de mandamiento del Juzgado de primera instancia del distrito del Centro de esta villa, con fecha 3 de Agosto de 1917, al folio 63 del tomo 541 del archivo 156 del Ayuntamiento de Bilbao, fué acordada por este Juzgado en el juicio universal de quiebra de la Compañía ferroviaria "Vasco-Castellana" porque acumulados a ese juicio universal los procedimientos judiciales existentes contra esa Compañía, en los cuales se acordaron esa y otras anotaciones preventivas, han venido a formar parte integrante de dicho juicio universal, refundiéndose en él y cesando, por tanto, la jurisdicción del Juez que conocía de dichos procedimientos, es evidente que esta resultancia del expresado asiento cancelatorio, a la que el Registrador tiene que atenerse según la doctrina de la Dirección general de los Registros y del Notariado, consignada en varias resoluciones, y especialmente en la de 26 de Julio de 1907, produce, por de pronto, el efecto de impedir que se inscriba ninguna resolución que no esté dictada por el Juez que conozca de la quiebra, e impide, por tanto, la inscripción de la adjudicación de los expresados trozos mediante la providencia dictada por el Juez municipal del distrito del Ensanche de Bilbao con fecha 27 de Junio último, inserta en el precedente testimonio, pues si bien se dice en el mismo que el Juez que conoce de la quiebra ha declarado, por auto de 24 de Marzo del año actual, que ninguna resolución acordó la acumulación a la quiebra de los juicios verbales instados por el Sr. Orive contra la precitada Compañía, esta manifestación no basta para desvirtuar el expresado efecto del citado asiento cancelatorio; porque, según el artículo 51 del Reglamento hipotecario, los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los Tribunales, y producen todos sus efectos mientras no se declare su nulidad, por lo cual es preciso, para la inscripción de dicho testimonio, que se declare previamente la nulidad del mencionado asiento, según el artículo 99 de la Ley Hipotecaria. Se advierte, además, que con fecha 16 de Mayo último, y en virtud de mandamiento expedido el 1.° de Abril del corriente año por el Juez de primera instancia del distrito del Centro de esta villa en los autos de la quiebra de la Compañía ferroviaria "Vasco-Castellana", se ha tomado anotación preventiva de su embargo, decretado por dicho Juzgado sobre el caserío nombrado Sancoeta, y, por consiguiente, sobre los cuatro trozos de dicho caserío, con exclusión de las dos parcelas citadas anteriormente, con motivo de la declaración de quiebra de dicha Compañía":

Resultando que D. Julio de Orive y Ontiveros dirigió al Registrador de la Propiedad de Bilbao, con fecha 5 de Septiembre de 1919, una instancia razonada insistiendo en la solicitud de inscripción del testimonio de adjudicación de bienes referido antes, con la salvedad de las dos parcelas vendidas al Ayuntamiento de aquella villa, y acompañando, además de dicho testimonio, otro expedido por D. Luis Franco Latorre, Secretario del Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, en el que se inserta un auto del mismo Juzgado, fecha 28 de Marzo de 1919, cuya parte dispositiva declara no haber lugar al recurso de reforma solicitado por los albaceas testamentarios del finado D. Salustiano de Orive y Otero contra el auto de declaración de quiebra de la Compañía anónima ferroviaria "Vasco-Castellana", en la que [illegible] acumulación

a la misma de los juicios que se hallen pendientes; que no apareciendo dictada acumulación alguna respecto de los juicios indicados por la representación del Sr. Orive, se devolvieron dichos juicios a los Juzgados de su procedencia, de los cuales no debieron haber salido sin el requerimiento previo y los demás trámites legales; y que en la instancia de referencia se alegó por el recurrente que, si en lo relativo a las dos parcelas inscritas a favor del Ayuntamiento de Bilbao puede invocarse válidamente, al menos por ahora, el artículo 20 de la ley Hipotecaria, no así respecto de los demás trozos adjudicados que aparecen inscritos a nombre de la entidad ejecutada, que respecto de ellos, la inscripción se deniega, por considerar como defecto el contenido de un asiento de cancelación, que se reputa opuesto al auto de adjudicación; pero que esta teoría no puede mantenerse, porque si bien es cierto que al calificar un documento los Registradores han de tener en cuenta los asientos del Registro, ha de entenderse que son únicamente los vigentes, no los cancelados, que no tienen ya virtud alguna, ni para el Registrador, ni para nadie, y en ese sentido están, como los demás, bajo la salvaguardia de los Tribunales, o sea como caducados o fenecidos; que hasta tal punto esta doctrina es cierta, que si se solicitara una certificación del Registro para acreditar los gravámenes existentes sobre las parcelas adjudicadas, seguramente se prescindiría en ella de las anotaciones de embargo causadas en los juicios verbales incoados por D. Salustiano Orive y seguidos luego por sus albaceas en los Juzgados municipales de Bilbao, y del asiento de cancelación de tales anotaciones; que, entendida así la doctrina, resulta que la anotación que se tomó sobre los bienes adjudicados dejó de existir por la cancelación que acordó el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao; pero eso no indica que por tal causa la inscripción de adjudicación no pueda verificarse, pues no existe precepto alguno en nuestras leyes que exija como precedente necesario la vigencia de la anotación del embargo de los mismos bienes adjudicados, por tratarse tan sólo de una medida de simple precaución, establecida en beneficio del propio acreedor, que puede resultar, y lo ha sido en este caso, el adjudicatario; y si el artículo 42 de la ley Hipotecaria deja a la facultad de los acreedores pedir anotación preventiva de su derecho, puesto que usa la frase "podrá pedir, etc."; que tampoco puede ser motivo que impida la inscripción del título de adjudicación el haberse acumulado aquellos juicios, de hecho, aunque nunca de derecho ni por mandato judicial, al universal de quiebra de la entidad demandada, en cuanto apareció así en el mandamiento que originó el asiento de cancelación ordenado por el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, pues es indudable que tal defecto no puede tener valor alguno desde el momento en que, por auto de 28 de Marzo de 1919, el propio Juzgado declaró solemnemente *que no apareciendo dictada acumulación alguna respecto de los juicios indicados se devolvieran éstos a los Juzgados de donde procedían y de donde no debieran haber salido sin el requerimiento previo y los trámites legales;* que habiendo quedado firme y consentido el expresado auto, vino a perder su efecto todo lo actuado en virtud de aquella acumulación irregular, porque, de lo contrario, resultaría la anomalía jurídica de que se diera más fe al contenido de un asiento extinguido que a la resolución judicial en virtud del cual quedó desvirtuado; y que, en cuanto a la última parte de la nota, se trata sólo de una simple advertencia, que en ningún caso podría ser obstáculo a la inscripción de la adjudicación, porque la anotación, como es es sabido, carece de eficacia contra un título de adquisición de dominio de los bienes anotados que sea de fecha anterior a la misma anotación, lo cual sólo puede perjudicar derechos posteriores.

Resultando que a la instancia y documentos mencionados anteriormente contestó el Registrador de Bilbao poniendo en el testimonio de adjudicación de bienes la nota siguiente: "No admitida la inscripción de este documento en cuanto a los trozos tercero y cuarto y resto de los trozos primero y segundo del caserío de Sancoeta, que se ha pretendido nuevamente, mediante la presentación del mismo con un testimonio del auto dictado con fecha 24 de Marzo último por el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de esta villa, y con una instancia suscrita por D. Julio Orive y Ontiveros con fecha 5 de Septiembre último, porque si bien las declaraciones que en dicho auto se contienen pueden ser motivo, si así lo estimasen los Tribunales, para la nulidad de la inscripción de cancelación a que se contrae la precedente nota, es lo cierto que dicho auto no contiene esa declaración de nulidad, la cual es precisa, según lo dispuesto en el artículo 51 del Reglamento hipotecario, dado que no se trata de un asiento cancelado, como afirma el interesado en su instancia, sino de un asiento cancelatorio que, estando subsistente como está, tiene que producir todos sus efectos, mientras no se declare la nulidad del mismo, según lo dispuesto en la nota precedente."

Resultando que D. Julio de Orive y Ontiveros entabló ante el Presidente de la Audiencia de Burgos recurso gubernativo contra las expresadas notas del Registrador de la Propiedad de Bilbao, pidiendo que se dejara sin efecto y que se declarara inscribible el testimonio de adjudicación, por lo que se refiere a los trozos tercero y cuarto y al resto de los trozos primero y segundo del caserío Sancoeta, no comprendidos en el párrafo primero de la primera nota, por los mismos fundamentos alegados por el recurrente en la instancia referida, agregando: que, tuviera o no competencia el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, para decretar la cancelación de la anotación preventiva a que se refiere la nota primera, y se hiciera o no esta cancelación, es completamente indiferente para la cuestión del recurso, y para que se garantizara con las solemnidades del Registro la adquisición legítima del que recurre; y que el simple hecho de que la cancelación expresada se decretase y se consignase en el respectivo asiento del Registro por orden de uno u otro Juez, no puede dar otro resultado que el que se acaba de expresar, no interrumpiéndose con ello la competencia de los Tribunales, que no pueden arrancar de un asiento cancelatorio, ni contradiciéndose tampoco el principio de que los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los Tribunales, toda vez que, aparte de la naturaleza del asiento encaminado a hacer desaparecer una anotación preventiva del embargo, no es posible que tal asiento tenga el alcance de definir por sí la competencia judicial para hacer la adjudicación de los bienes y ordenar su inscripción:

Resultando que, pasado el expediente a informe del Registrador de la Propiedad de Bilbao, el sustituto de este funcionario, por ausencia legal del mismo, pidió la confirmación de las notas recurridas, por los fundamentos que en ellas fueron expuestos:

Resultando que, comunicado asimismo el expediente al Tribunal municipal del distrito del Ensanche, de Bilbao, informó el Juez municipal suplente en funciones, el cual se limitó a hacer una exposición detallada de las actuaciones judiciales preliminares y antecedentes al documento calificado, base de este recurso:

Resultando que el Presidente de la Audiencia de Burgos dictó auto, por el cual, sin hacer expresa condena de costas, fueron revocadas las notas recurridas, en cuanto por ellas no se admite la inscripción de los trozos tercero y cuarto y del resto de los trozos primero y segundo del caserío Sancoeta, declarando en su lugar que el testimonio expedido por el Juez municipal del distrito del Ensanche, de Bilbao, en 27 de Junio de 1919, en unión del expedido por el Secretario del Juzgado de primera instancia del distrito del Centro de la misma villa, en 1.º de Septiembre siguiente, constituyen un título inscribible de los expresados trozos, por considerar que, según los artículos 50 y 51 del Reglamento hipotecario, entre las clases de asientos o inscripciones que deben practicarse en los Registros, figuran las concelaciones, y que éstas, como los demás asientos que enumera el primero de dichos artículos, producen todos sus efectos mientras no se declare su nulidad; que las disposiciones invocadas por el Registrador en las notas recurridas serían de rigurosa observancia si se tratara de dar vigor a una carga o traba sobre determinados bienes, anotada en el Registro y mandada cancelar por el Juez competente y con arreglo a trámites legales; pero que no pueden tener aplicación al caso actual, en que el Juez de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, erróneamente, por habérselo remitido el juicio verbal civil de que se trata para su acumulación a los autos de quiebra, sin que tal acumulación se hubiera pedido en forma, ni pudiera decretarse, por estar en trámite de ejecución de sentencia, se limitó a ordenar la cancelación de la anotación de embargo, sin acordar que los bienes quedaran sujetos a las resultas del juicio de quiebra, como pudo hacerlo con arreglo al número 1.º del artículo 1.173 de la ley de Enjuiciamiento civil y demás concordantes de la misma; que, reconocido ese error por el propio Juzgado que ordenó la cancelación según su auto de 28 de Marzo, que va unido al expediente, y tratándose ahora, no de dar vigor a la anotación de embargo, sino de inscribir la adju-

ficación de bienes hecha por Juez competente, y con arreglo a trámites legales, en favor del recurrente, no cabe exigir a éste que obtenga la declaración de nulidad del asiento de cancelación, porque no concurre ninguno de los casos del artículo 99 de la ley Hipotecaria, ni puede perjudicarle el haber hecho uso a su tiempo del derecho que le concede el artículo 42 de la misma ley:

Resultando que D. Joaquín Gómez y Gómez Pizaro, Síndico de la quiebra de la Sociedad ferroviaria Vasco-Castellana, con fecha 27 de Enero último, presentó una instancia, juntamente con un testimonio expedido por el Secretario del Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, con el objeto de unirlo a este recurso para el mejor esclarecimiento del mismo, en el que se inserta literalmente el auto de 28 de Marzo de 1919 del referido Juzgado a que hace referencia el primer resultando de este recurso, juntamente con otro de fecha 15 de Octubre del mismo año, dictado por el mismo Juzgado, en el que se declaró que no había lugar a la reforma solicitada por el Procurador D. Cesáreo M. Taus, en su nombre y en el de los albaceas testamentarios del finado D. Salustiano de Orive, contra la providencia de 20 de Septiembre del año último, en la que se acordó denegar lo solicitado por el citado Procurador de que se ordenase la extinción o cancelación del asiento cancelatorio que se practicó, en virtud de mandamiento judicial del Juzgado de referencia con fecha 3 de Agosto de 1917; y esta Dirección general, por acuerdo de 4 de Febrero del corriente año, y en vista de la instancia referida y en atención a que no puede admitirse la personalidad de la Compañía referida para intervenir en este expediente, ni el testimonio de referencia ha sido calificado por el Registrador, aparte de que no vienen en el papel timbrado o reintegrado, ni reviste caracteres de autenticidad, resolvió que no procedía extractarlo con mayor detenimiento ni incluir noticia más detallada en el expediente de este resurso:

Resultando que, por acuerdo de este Centro directivo de 13 de Febrero último y 2 de Marzo del corriente año, y para mejor proveer en este recurso, se ordenó al Registrador de la Propiedad de Bilbao remitiera: a) una certificación en relación de la inscripción de cesión, de existir, a favor de la Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana; b) otra igualmente en relación de lo que resultara en el Registro referente al destino económico de las cuatro parcelas que forman parte de la heredad denominada Sancoeta; c) otra literal del asiento de cancelación practicado en virtud de mandamiento del Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, de fecha 3 de Agosto de 1917; d) una certificación literal del mandamiento judicial referido; y e) otra certificación del asiento de anotación preventiva de embargo, decretada por el Juzgado de primera instancia mencionado, en virtud de mandamiento de 1.º de Abril del año último, sobre el caserío nombrado Sancoeta, y, por consiguiente, sobre los cuatro trozos de dicho caserío, con motivo de la declaración de quiebra de la Compañía ferroviaria de que antes se ha hecho mérito, y remitidas que fueron las expresadas certificaciones, de las mismas aparece: que no existe inscripción de concesión a favor de la Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana; que la misma Compañía adquirió el caserío nombrado Sancoeta, con los terrenos que le pertenecen, divididos en cinco trozos, cuatro de ellos unidos y formando el quinto un terreno suelto, hallándose enclavada en el trozo tercero de la casa de labranza del citado caserío, y sin que resulte del Registro ningún otro destino económico de dichos trozos o parcelas por compra a los hermanos D. José María, don Luis y doña Ramona de Lizarra y de la Hormaza, según escritura otorgada en Bilbao en 1.º de Octubre de 1902 ante el Notario D. Laureano Tejada; que en virtud de mandamiento del Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, extendido con fecha 3 de Agosto de 1917, fueron canceladas varias anotaciones preventivas dos de ellas procedentes de demandas promovidas por D. Gonzalo Céspedes y D. Dionisio Gómez Perea, respectivamente, y las demás de embargos a instancia de D. Salustiano de Orive y del Procurador D. Guillermo de Gorostiza, excepto la última señalada con la letra K quintuplicada, que lo fué de embargo en el juicio universal de quiebra a instancia de la Compañía ferroviaria Vasco-Castellana; cuya cancelación ordenó dicho Juzgado en los autos de juicio universal de quiebra de la expresada Compañía, por haber autorizado a los Síndicos de la quiebra para ceder al Ayuntamiento de Bilbao los terrenos de propiedad de la misma Compañía que fueren necesarios para la apertura de la gran avenida proyectada, considerándose imprescindible que los trozos del caserío Sancoeta que hubieran de cederse a dicha Corporación fueran recibidos por ella libres de todo gravamen, y porque, habiendo consentido los interesados D. Gonzalo Céspedes y D. Dionisio Gómez en la cancelación de sus respectivas anotaciones, se tuvo en cuenta además el hecho de que, acumulados al juicio universal de quiebra de la Compañía Vasco-Castellana los procedimientos judiciales existentes contra la misma, en los cuales se ordenaron aquellas anotaciones preventivas, habían venido a formar parte integrante del expresado juicio universal, refundiéndose en él y cesando, por tanto, la jurisdicción del Juez que conoció de dichos procedimientos acumulados, quedando únicamente la del que provee en el juicio de quiebra para dictar todas las resoluciones que recaigan en dichos juicios; que en el mandamiento judicial a que se refiere el asiento de cancelación citado se inserta un auto del Juez de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, fecha 2 de Julio de 1917, recaído en el juicio universal de quiebra de la Compañía anónima Vasco-Castellana, Sección segunda, Administración de la quiebra, mandando cancelar las anotaciones preventivas de embargo y de demanda que en la misma resolución se detallan, por los motivos principales que fueron expuestos en el asiento de cancelación que el expresado auto produjo en el Registro; que en el juicio universal de quiebra seguido en el Juzgado de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, a instancia de la Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana, se dictó auto, con fecha 8 de Junio de 1914, por el que se declaró a dicha Compañía en estado de quiebra, teniendo por vencidas todas las deudas pendientes de la misma, y se decretó el embargo de todos los bienes inmuebles de la propia Compañía y la anotación preventiva del embargo en el Registro de la Propiedad; que, librado el oportuno mandamiento, se tomó anotación preventiva de dicho embargo en cuanto al caserío nombrado Sancoeta, según la anotación letra K quintuplicada; que dicha anotación, en cuanto a la expresada finca, fué cancelada por la cancelación letra L quintuplicada, por haberlo ordenado así el referido Juzgado en auto de 2 de Julio de 1917 y en virtud del correspondiente mandamiento; que, a nombre de la Sindicatura de la quiebra de dicha Compañía, se presentó escrito manifestando que habiéndose acordado a su instancia en el expresado acto la cancelación total de la anotación preventiva de embargo, en la inteligencia de que era necesario hacerlo para poder ceder parte de los terrenos al Ayuntamiento de Bilbao, siendo así que no debiera haberse hecho otra cancelación más que la de los terrenos correspondientes a esa cesión, o sea los de las dos parcelas adquiridas por la Corporación municipal, y que, a fin de que no quede incumplido el auto de declaración de quiebra en cuanto a los demás bienes, procedía expedir nuevo mandamiento al Registro para que se extendiese anotación preventiva del embargo decretado de todos los bienes inmuebles y derechos reales que aparezcan inscritos a nombre de la Compañía quebrada; y que así se acordó por providencia dictada por el Juez de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, en 1.º de Abril de 1919, habiéndose expedido el oportuno mandamiento en el mismo día, siendo presentado el 16 del citado mes, y produciendo la anotación letra LL quintuplicado, al folio 64 vuelto del tomo 541 del archivo, 156 del Ayuntamiento de Bilbao, sobre el caserío nombrado Sancoeta, con los terrenos que le pertenecen, sin que la expresada anotación afecte a dos parcelas segregadas, una del trozo primero y otra del trozo segundo, de los cinco en que se dividió dicho caserío.

Vistos los artículos 42 y 71 de la ley Hipotecaria, el 105 de su Reglamento; el 870, 893 y 898 del Código de Comercio; el 541 del Código penal; los artículos 1.318 y siguientes de la ley de Enjuiciamiento civil, y la Resolución de este Centro de 7 de Marzo de 1893;

Considerando que la quiebra de la Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana, aparte de la desgraciada notoriedad que ha tenido y de los edictos y anuncios oficiales de que ha sido objeto, constaba de hecho en los asientos del Registro correspondientes a las fincas adjudicadas a D. Julio de Orive y Ontiveros, toda vez que la anotación preventiva letra K quintuplicada, que luego fué cancelada, hacía directa referencia a dicho procedimiento y tendía a garantizar responsabilidades derivadas del mismo:

Considerando que la cancelación de dicha anotación preventiva y de las innumerables tomadas en los juicios verbales seguidos para hacer efectivas sendas obligaciones emitidas por la expresada Compañía, lejos de llevar implícita la separación total de las fincas de la

masa de la quiebra, acredita auténticamente, según la certificación expedida para mejor proveer, que el Juzgado que conocía de los autos de la quiebra había autorizado *a los Síndicos* para ceder al Ayuntamiento de Bilbao los terrenos inscritos como libres de cargas, teniendo en cuenta el hecho de que, acumulados al juicio universal los procedimientos existentes, habían venido a formar parte integrante de aquél, y hecho cesar la jurisdicción del Juez que había conocido en los juicios verbales de referencia:

Considerando que la no interrupción del estado de quiebra, puesto en evidencia por los asientos examinados, se halla corroborada por el apartado final de la nota recurrida, en cuanto advierte que, con fecha 16 de Mayo de 1919 y en virtud de mandamiento expedido el 1.º de Abril anterior por el Juez de primera instancia del distrito del Centro, de Bilbao, en los autos de quiebra de la Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana se ha tomado anotación preventiva de un embargo decretado sobre el caserío objeto de la adjudicación, con exclusión de las dos parcelas enajenadas al Ayuntamiento de Bilbao:

Considenrando que, de conformidad con el artículo 105 del Reglamento hipotecario, procederá la anotación preventiva de que trata el número 4.º del artículo 42 de la ley, cuando se declare a algún deudor en concurso o quiebra, y refiriéndose el número citado a la providencia ordenando el secuestro o prohibiendo la enajenación de bienes inmuebles, es necesario examinar el alcance de este precepto en el caso de quiebra y las relaciones con el artículo 71 de la misma ley, que en general permite la enajenación o gravamen de los inmuebles o derechos anotados, siempre que se lleve a efecto sin perjuicio del derecho de la persona a cuyo favor se haya hecho la anotación:

Considerando que la prohibición de enajenar, cuyo objeto es impedir que el inmueble a que se refiera salga del dominio de aquel a quien tal restricción fué impuesta y que en tal sentido se diferencia profundamente del simple embargo, reviste, cuando se ha tomado como consecuencia de la declaración de quiebra, las apariencias de un verdadero cierre de los libros para los actos del quebrado posteriores, no sólo a la declaración, sino al tiempo a que alcance la retroactividad de la misma, toda vez que el Registro ha de ser fiel reflejo de las enérgicas medidas que por consideraciones de orden público adoptan los artículos 893 del Código de Comercio y 541 del Código penal, de la terminante declaración del artículo 870 de aquel Cuerpo legal que priva al quebrado hasta de la administración de sus bienes y del carácter universal del juicio de quiebra, que, en la duda, absorbe los derechos patrimoniales del comerciente dentro de la masa común:

Considerando que de tales supuestos se deduce que la calificación hecha por el Registrador de la Propiedad de Bilbao responde a la situación jurídica autentizada por los datos hipotecarios, y si bien se ha presentado, para probar la desacumulación del caserío de Sancoeta de la masa de la quiebra, una copia del auto de 28 de Marzo de 1919 declarando que no aparece dictada acumulación alguna respecto de los juicios verbales instados por el Sr. Orive, esta afirmación no puede destruir el estado de cosas creado en el Registro, porque dicho auto no permite expresamente la enajenación de aquellos bienes, ni concuerda, si tal fuese su alcance, con el asiento vigente, que impide al quebrado y a sus representantes voluntarios o legales, realizar actos de transmisión sobre los inmuebles anotados, ni aun parece responder, y esto podría afirmarse con seguridad si el documento presentado por la Sindicatura de la quiebra lo hubiera sido en forma reglamentaria, al criterio mantenido últimamente por el Juzgado de su procedencia:

Considerando que esta enérgica fuerza de cierre especialmente otorgada a la prohibición de enajenar por causa de quiebra ha sido defendida por la generalidad de los autores, que discutieron el punto en reformas recientes de legislaciones hipotecarias más avanzadas que la nuestra, y que las razones que una minoría exigua, aunque respetable, aduce para dejar al deudor una mayor libertad en sus autos dispositivos y una posibilidad de inscripción a los mismos, exigirían desenvolvimientos procesales de una técnica muy superior a la que informa nuestra legislación, que, en algunos particulares, lleva un siglo de vigencia; aparte de que la doctrina más amplia y liberal se estrellaría en el caso presente con el carácter incondicionado de la adjudicación que se estima perfecta e independiente del procedimiento universal, y con las circunstancias de su inscripción, que contradicen expresamente la resultancia del Registro y llevarían al mismo una confusión capaz de inducir a error a los terceros adquirentes:

Considerando que si el adjudicatario niega todo valor a las anotaciones preventivas canceladas y al asiento de cancelación relacionado, por estar agotada su finalidad respectiva, tampoco puede apoyarse en aquéllas para asumir el título de tercero protegido por el Registro, y ha de sufrir las consecuencias de una prohibición de enajenar vigente, mientras el Juzgado de la quiebra, a quien toca decidir sobre la detracción o separación del citado caserío por el triple título de la universalidad del procedimiento de la acumulación consignada en el Registro y del imperio sobre una anotación decretada por el mismo, no ordene la cancelación de cuantas indicaciones anormales y asientos vigentes se opongan a la inscripción solicitada por el adjudicatario recurrente,

Esta Dirección general ha acordado revocar la decisión apelada y confirmar la nota recurrida.

Lo que, con devolución del expediente original, comunico a V. I. para los efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 7 de Junio de 1920.—El Director general, Julio Fournier.

Señor Presidente de la Audiencia de Burgos.

MINISTERIO DE HACIENDA

INTERVENCION GENERAL DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO

El señor Ministro de Hacienda ha comunicado a esta Intervención general la Real orden que sigue:

"Ilmo. Sr.: En vista del expediente promovido por D. Alejandro González Olivares, Oficial de primera clase en la Intervención de Hacienda de Córdoba, formado con sujeción al artículo 32 del Reglamento de 7 de Septiembre de 1918,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por V. I., de acuerdo con lo determinado en el artículo 33 del mencionado Reglamento y en armonía con lo dispuesto en la Real orden de 5 de Abril último, se ha servido concederle quince días de prórroga de licencia por enfermo, sin abono de sueldo; debiendo empezar a contarse este tiempo desde el día siguiente en que le terminó la licencia que disfrutaba.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos, con devolución del expediente. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 22 de Julio de 1920.—Domínguez Pascual.—Señor Interventor general de la Administración del Estado."

Lo que se publica en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 33 del mencionado Reglamento. Madrid, 22 de Julio de 1920.—El Interventor general, Enrique de Illana.

DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA Y CLASES PASIVAS

Los individuos de Clases Pasivas que tienen consignado el pago de sus haberes en la Pagaduría de esta Dirección, pueden presentarse a percibir la mensualidad corriente, de diez de la mañana a dos de la tarde, y de tres a cinco, en los días y por el orden que a continuación se expresan:

Día 2 de Agosto de 1920.

Montepío Civil: Letras N a Z.—Soldados.

Día 3.

Montepío Militar: Letras A a F.—Jubilados.

Día 4.

Montepío Militar: Letras G a K.—Montepío Civil: Letras A y B.—Cesantes. Excedentes. Secuestros. Remuneratorias. Coroneles. Tenientes Coroneles. Comandantes.

Día 5.

Montepío Militar: Letras L y M.—Montepío Civil: Letras C a F.—Plana Mayor de Jefes. Capitanes. Tenientes.

Día 6.

Montepío Militar: Letras N a Z.—Montepío Civil: Letras G a M.—Marina. Sargentos. Cabos. Plana Mayor de Tropa.

Días 7 y 9.

Altas. Extranjero. Supervivencias y todas las nóminas sin distinción.

Día 10.

Retenciones.

Observaciones.

1.ª No se abonará haber ni pensión alguna sin que los perceptores exhiban al pagador las nominillas o papeletas de cobro.

2.ª Las viudas y huérfanos deberán entregar en la Pagaduría, en el momento del cobro, los certificados de existencia y estado expedidos por los Jueces municipales del distrito a que pertenezcan, desde el día 25 del actual en adelante.

3.ª No se admitirá certificado alguno que carezca de la declaración escrita por el interesado o interesados, si son dos o más los partícipes, de que no perciben otro haber de fondos generales, provinciales, municipales, ni pasivos de la Real Casa, debiendo los apoderados estampar su firma al pie de la propia declaración, como garantía de que han recibido el citado documento directamente de su poderdante y de que responden de la identidad de las firmas de los mismos.

4.ª Los apoderados de acreedores que por su categoría justifiquen mediante oficio, estamparán en él su firma con igual objeto.

5.ª Los que justifiquen fuera de esta Corte tendrán cuidado de expresar en el justificante, no sólo el pueblo, sino también la provincia a que éste corresponda.

6.ª Cuando algún perceptor no sepa firmar, lo harán a su ruego y presencia, y a satisfacción del Pagador, dos particulares que perciban haberes, o dos contribuyentes, haciendo constar la clase a que pertenezcan.

7.ª Para el pago de retenciones, se exigirá a todos los acreedores que perciban desde tres en adelante la presentación del justificante de haber satisfecho el último trimestre de la Contribución industrial como prestamista; llenando igual requisito los que cobren como apoderados de un prestamista. Los que alegasen no haber hecho operaciones de préstamo con posterioridad a la fecha del último recibo, lo justificarán presentando la papeleta de su baja en esta industria. Los representantes de Bancos o Sociedades anónimas que prestan sobre sueldos y pensiones autorizados por sus estatutos, deberán acreditar el cobro de las retenciones hechas a su favor que los establecimientos acreedores se hallan al corriente en el pago a la Hacienda de la contribución que les corresponde.

Madrid, 26 de Julio de 1920.—P. El Director general, Moisés Aguirre.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Vacante el cargo de Contador de fondos del Ayuntamiento de Palafrugell (Gerona) por pase del que lo desempeñaba a otro cargo, y dotado con el sueldo anual de 3.000 pesetas,

Esta Dirección general ha acordado se anuncie a concurso su provisión por término de treinta días, descontados los festivos, conforme a los artículos 18 y 19 del Reglamento de 3 de Abril de 1919, durante cuyo plazo podrán presentar sus instancias en este Centro directivo los solicitantes, que deberán reunir y acreditar las condiciones que en el expresado Reglamento se señalan, presentando además su hoja de servicios debidamente autorizada y la justificación de los méritos que aleguen; advirtiendo que dejarán de ser cursadas las que no sean acompañadas de los documentos que justifiquen aquellas condiciones. Madrid, 26 de Julio de 1920.—El Director general, José de Luna.

DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

SECCIÓN DE CORREOS.—PERSONAL

RELACIÓN de los individuos nombrados en 21 del actual para los destinos que a continuación se expresan de conformidad con la propuesta formulada por el Ministerio de la Guerra en 13 de los corrientes

NOMBRES	CARGOS	PROVINCIAS
D. Antonio Muñoz Ruiz	Cartero de Barron	Alava.
Pedro Martínez Barrón	Idem de Tuyo	Idem.
Juan González Martínez	Peatón de Poves a Antezana	Idem.
Francisco Nieto Expósito	Idem de Tíjola a Higueral	Almería.
Mariano Códera Campos	Cartero de Navarredonda	Avila.
Antonio Gutiérrez Lominchar	Idem de Perelada de Zaucejo	Badajoz.
Lorenzo Campos Rueda	Idem de Esparragosa de la Serena	Idem.
Francisco Díaz de Otazu Bermeo	Peatón de Miranda de Ebro a Salcedo	Burgos.
Rodrigo Cambre Souto	Cartero de Feria de Rus	Coruña.
Salvador Falgarona Vila	Peatón de Tortella a Basagoda	Gerona.
Florentino Alonso Villar	Cartero de Gárgoles de Abajo	Guadalajara.
José Maroto Prigman	Idem de Carboneros	Jaén.
Lucas de Jesús Alonso	Peatón de La Ercina a San Bartolomé	León.
Domingo Rodríguez	Idem de Oencia a Lambitul	Idem.
José Soto Cela	Cartero de Vega de Valcárcel	Idem.
Tomás Faba Amigo	Peatón de Toral de los Vados a Valtuille	Idem.
Pantaleón Martínez Pérez	Cartero de Islallana	Logroño.
Miguel Vera Gil	Peatón de Cabanillas de la Sierra a Torrelaguna	Madrid.
Joaquín Pagola Gaztambide	Cartero de Azcona	Navarra.
Antonio Rivero Incógnito	Idem de Gironda	Orense.
Demetrio García Díez	Peatón de Santibáñez de la Peña a Cuerno	Palencia.
Mateo Linares Ortega	Cartero de Ruiloba	Santander.
Hermenegildo Sobrino Llorente	Idem de Aragoneses	Segovia.
Florentín Meseguer Sanz	Idem de Cañizar	Teruel.
Hermenegildo Castro Ibáñez	Idem de San Agustín	Idem.
Plácido Sánchez Martín	Idem de Mocejón	Toledo.
Justino Gutiérrez Nieto	Peatón de Matapozuelos a Ventosa de la Cuesta	Valladolid.
Germán Sáez Ajates	Cartero de Santurce	Vizcaya.
Pedro Alonso Portales	Idem de Fontría	Zamora.
Jenaro Sánchez Rodríguez	Idem de Aniñón	Zaragoza.

Madrid 21 de Julio de [illegible] director general, Colombí.

INSPECCION GENERAL DE SANIDAD

CIRCULAR

En cumplimiento de lo dispuesto en Real orden de esta fecha, se convoca a oposiciones para la provisión de cuatro plazas vacantes de Oficiales segundos de Administración civil correspondientes al Cuerpo Médico de Sanidad exterior, y de aquellas otras que se declaren afectas a las oposiciones hasta el día que terminen los ejercicios.

Los aspirantes que reúnan las condiciones que se señalan en el Reglamento que para dichas oposiciones se publica a continuación, presentarán sus instancias en esta Inspección general, a partir del día 1.º de Diciembre de 1920, y serán admitidas hasta el 31 de dicho mes, debiendo documentarlas convenientemente para acreditar los extremos a que el Reglamento hace referencia.

Los ejercicios darán comienzo el 17 de Enero de 1921.

Lo que se hace público para general conocimiento. Madrid, 21 de Julio de 1920.—El Inspector general, M. Salazar.

REGLAMENTO

PARA LAS OPOSICIONES A PLAZAS DEL CUERPO MÉDICO DE SANIDAD EXTERIOR

Artículo 1.º Para tomar parte en los ejercicios de oposición a ingreso en el Cuerpo Médico de Sanidad exterior será preciso haberlo solicitado del Ministro de la Gobernación, en el plazo que se indica en la circular de convocatoria y con los requisitos que a continuación se señalan:

A) Ser español o estar naturalizado en España.

B) No exceder de la edad de treinta y cinco años el día de la convocatoria.

C) Hallarse en pleno goce de sus derechos civiles y ser de buena vida y costumbres.

D) Tener la aptitud física necesaria para los servicios que se han de prestar, teniendo en cuenta que, aparte del certificado facultativo que acredite este extremo, podrá el Tribunal de la oposición someter al interesado a reconocimiento, si lo juzga necesario.

E) Haber obtenido el título de Doctor en Medicina y Cirugía, o tener aprobados los ejercicios de dicho grado en alguna de las Universidades oficiales del Reino, antes del día de la convocatoria.

F) Haber satisfecho 30 pesetas en metálico por derechos de oposición, al presentar sus documentos en la Inspección general, acreditándolo con papeleta que se le expedirá al efecto.

Caso de no ser admitido a los ejercicios le será devuelta dicha cantidad contra presentación de la citada papeleta.

Artículo 2.º El excelentísimo señor Ministro de la Gobernación nombrará los Tribunales que han de juzgar el examen previo y las referidas oposiciones.

Artículo 3.º El día anterior al del comienzo de los ejercicios se efectuará un sorteo público de todos los opositores, quienes actuarán por el orden que del mismo resulte.

El Tribunal designará con veinticuatro horas de anticipación los opositores que han de actuar cada día.

Artículo 4.º Para ser admitidos a las oposiciones precederá un examen de Francés, Inglés, Geografía comercial y Nociones de Derecho administrativo, con arreglo al programa correspondiente a estas dos últimas materias, y en el que habrá de obtenerse la calificación de aprobado.

Artículo 5.º No se admitirán más faltas de asistencia que las producidas por enfermedad, y esto sólo para el primer ejercicio de oposición.

El opositor que no se presente a actuar en el día que tenga señalado para dicho primer ejercicio de oposición y no haya excusado previamente y por medio de certificación facultativa su falta de asistencia, quedará excluído de las oposiciones, así como también quedará excluído de ellas el opositor que dejara de presentarse al llamamiento en segunda vuelta, sea cualquiera la causa que lo motive.

En los demás ejercicios no se admitirá excusa alguna, quedando excluído el positor, sea cualquiera la causa de su falta de asistencia.

Artículo 6.º Al presentarse el opositor ante el Tribunal exhibirá y firmará la papeleta que acredite haber satisfecho la cantidad de 30 pesetas a que se refiere el artículo 1.º, letra F), cuya firma cotejará el Secretario con las de la solicitud, perdiendo aquél todos sus derechos si las firmas en su letra y rúbrica no fuesen iguales.

Artículo 7.º Los ejercicios de oposición serán cinco: una teórico y cuatro prácticos.

La calificación en cada uno de los cuatro primeros ejercicios se hará por el sistema de puntos, y cada Juez podrá dar de uno a diez, como máximo; el total obtenido por cada opositor dará la calificación en cada uno de los cuatro primeros ejercicios.

El opositor que no reúna 25 puntos, por lo menos, en un ejercicio de éstos, no podrá realizar el siguiente, quedando excluído de las oposiciones.

En el último ejercicio no se calificará por puntos. Al terminar éste todos los opositores, el Tribunal los clasificará definitivamente, teniendo en cuenta la puntuación que obtuvieron en los ejercicios anteriores y el concepto que le hubiesen merecido en este último. Una vez clasificados se hará la propuesta de ingreso en el Cuerpo, en la cual no podrá figurar mayor número de Aspirantes que el correspondiente a las plazas que hayan sido declaradas afectas a la oposición.

Artículo 8.º Diariamente se expondrá al público una lista autorizada por el Secretario y con el visto bueno del Presidente, con los nombres de los opositores que hubieren actuado y obtenido los 25 puntos, por lo menos, a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 9.º El primer ejercicio de oposición consistirá en la contestación oral por cada opositor, durante un espacio de tiempo no mayor de hora y media, a seis preguntas sacadas a la suerte, dos de cada grupo de las materias comprendidas en el programa publicado para este ejercicio, cuya práctica se atendrá a las siguientes reglas:

1.ª Constituído el Tribunal en el día y hora señalados, se dispondrán tres bombos, introduciendo en cada uno tantas bolas numeradas como preguntas contiene el programa, de la manera siguiente:

En el primer bombo: Materias de Higiene naval; en el segundo: Epidemiología, Microbiología, Parasitología y Patología de las enfermedades infecciosas y de las propias de los países tropicales; y en el tercero: de Legislación Sanitaria.

2.ª Cada opositor sacará, cuando le corresponda actuar, dos preguntas de cada una de las materias contenidas en los bombos.

3.º Las bolas o reguntas que cada día saquen los opositores no volverán a entrar en suerte hasta el día siguiente.

4.ª El Tribunal no hará observación alguna a los opositores cuando éstos actúen.

Sólo el Presidente podrá indicar el tiempo que vaya invertido en los temas y llamar la atención del opositor cuando esté fuera del que le hubiere tocado en suerte, si lo creyera necesario.

5.ª Los opositores podrán dedicar los diez primeros minutos del tiempo concedido a la ordenación del desarrollo de los temas que les hubieren correspondido.

Artículo 10. El segundo ejercicio consistirá en la resolución práctica de un problema de Laboratorio sobre Microbiología o Parasitología aplicada a la Higiene, y otro sobre reconocimiento y análisis de sustancias alimenticias, y la práctica de ellos se ajustará a las reglas siguientes:

1.ª El Tribunal dividirá a los opositores en grupos por orden correlativo del número que les haya correspondido en el sorteo celebrado al empezar las oposiciones, o actuarán todos a la vez, si fuera posible, a juicio del Tribunal, el cual anunciará con veinticuatro horas de anticipación el día y hora en que haya de empezar este ejercicio en el Instituto Nacional de Higiene de Alfonso XIII.

2.ª Constituído el Tribunal, procederá éste a determinar los puntos que han de ser objeto del ejercicio práctico de laboratorio, y que se ha de referir a la resolución de un problema de Microbiología o Parasitología con aplicación a la Higiene, principalmente relacionado, si es posible, con el diagnóstico bacteriológico del cólera o de la peste, investigando al efecto el microorganismo específico en un cultivo, en un animal inoculado o en un producto patológico cualquiera, donde pueda encontrarse el microorganismo de que se trata, y al reconocimiento y análisis de sustancias alimenticias.

3.ª Acordados los problemas que

han de ser objeto de este ejercicio, y que han de ser los mismos para los individuos de un grupo o para todos los opositores, según actúen todos a la vez, o en grupo, se entregará a cada opositor la primera materia sobre la que habrá de efectuar sus trabajos, indicándoles el local en que han de ejecutar éstos, y en el cual se les suministrarán todos los medios, aparatos y productos que necesiten por el Jefe del mismo, bajo la vigilancia que el Tribunal acuerde.

El actuante podrá consultar cuantos libros, apuntes y datos necesite, ya sean de su propiedad particular, ya procedan de la Biblioteca del Establecimiento donde actúen.

El Tribunal fijará el plazo máximo que considere necesario para la completa resolución de los problemas, haciéndolo saber a los opositores al dar principio a sus investigaciones.

4.ª Cada opositor expresará por escrito el resultado de las investigaciones practicadas, la marcha seguida y la conclusión final obtenida, con cuantas consideraciones estime procedentes sobre la materia.

Terminado definitivamente su escrito, fechará y firmará su trabajo, que entregará bajo sobre cerrado, firmado y rubricado, consignando el número de orden con el que haya actuado al individuo del Tribunal que en aquel momento se encuentre en el local, uniendo a ella, si así lo juzgare conveniente, las preparaciones, dibujos y demás comprobantes que estime necesarios para facilitar el juicio de aquél. El referido individuo del Tribunal consignará en el mismo sobre, y bajo su firma, la hora y fecha en que se le entregue este documento, y recojerá el sobrante, si lo hubiere, de la primera materia que constituyó el problema.

5.ª Una vez ultimadas por los opositores sus investigaciones, el Tribunal señalará día y hora para la lectura pública de las notas por aquéllos redactadas, procediendo en el momento de terminar esta lectura, que se verificará por los mismos opositores y por el orden con el que vayan actuando a publicar la naturaleza del problema encomendado.

Artículo 11. El tercer ejercicio consistirá en la resolución práctica de un problema clínico que guarde relación con el diagnóstico y tratamiento de las enfermeddes infecciosas o de las propias de los países tropicales. La práctica de este ejercicio se ajustará a las reglas siguientes:

1.ª El Tribunal señalará con veinticuatro horas de antelación el local donde deberá efectuarse el ejercicio, así como los nombres de los opositores que deban actuar cada día.

2.ª Constituído el Tribunal en el local previamente señalado, procederá a indicar al opositor u opositores que deban actuar cada día el enfermo que le correspondiere y que ha de ser objeto de la investigación clínica.

3.ª Señalado el enfermo al opositor, dispondrá éste del tiempo que acuerde el Tribunal para las prácticas de exploración que crea oportunas, pudiendo al mismo tiempo recoger del enfermo cuantos productos patológicos crea necesarios para, investigando en ellos, aclarar o establecer el diagnóstico.

4.ª El Tribunal designará el local y el tiempo de que han de disponer los opositores para efectuar los trabajos de investigación en los productos que hayan podido obtener de los enfermos objeto de este ejercicio, terminados los cuales explanarán verbalmente y durante el tiempo que también señale el Tribunal, el resultado de su trabajo, detallando la historia clínica del enfermo correspondiente, con las conclusiones diagnósticas, terapéuticas y profilácticas que crean oportuno formular.

Artículo 12. El cuarto ejercicio consistirá en la resolución de un caso práctico sobre las medidas que han de adoptar los Médicos de puertos y fronteras en determinadas circunstancias sanitarias, debiendo razonar la resolución citando las disposiciones legales en que se funde. La práctica de este ejercicio se ajustará a las siguientes reglas:

1.ª El Tribunal anunciará con veinticuatro horas de anticipación el día, la hora y local en que hayan de actuar los opositores.

2.ª Constituído el Tribunal, colocará en un bombo, a presencia de los opositores, tantas bolas numeradas como casos prácticos haya tenido a bien acordar y hayan de ser objeto de este tercer ejercicio, los cuales serán también previamente numerados por el Tribunal, resolviéndose por todos los opositores el mismo caso.

3.ª La resolución del caso, o casos deberá quedar ultimada por los opositores en un período de tiempo que no exceda de dos horas.

4.ª A los opositores se les facilitarán, a ser posible, los libros que consideren necesarios para consultar la legislación que crean aplicable al caso, cuya resolución han de proponer por escrito. También podrán llevar los opositores libros de Legislación, pero éstos serán examinados previamente por los Vocales del Tribunal presentes.

5.ª Este ejercicio se vigilará por los Vocales del Tribunal en la forma acordada por el mismo.

6.ª Terminado este ejercicio cada opositor firmará su trabajo, y en sobre cerrado, firmado y rubricado, y señalado con el número que al firmante le haya correspondido en el sorteo, lo entregará al Tribunal.

Al siguiente día, y por el orden que corresponda, leerá cada opositor su trabajo.

Artículo 13. El quinto ejercicio consistirá en la descripción y manejo de los aparatos de desinfección más frecuentemente usados en el saneamiento de buques. Este ejercicio se llevará a cabo en el Parque central de Sanidad civil a presencia del Tribunal, el que designará a cada positor libremente los aparatos que deba hacer funcionar.

La clasificación de este ejercicio será con arreglo a lo que dispone el artículo 7.º en su cuarto y último párrafo.

Artículo 14. El mismo día que termine el quinto ejercicio, el Tribunal deliberará y entregará a la Inspección general de Sanidad todo lo actuado y la relación de opositores hecha con arreglo a lo que determina el párrafo cuarto y último del artículo 7.º

La Inspección general remitirá al Real Consejo de Sanidad todo el expediente de las oposiciones verificadas, para que informe sobre la tramitación de las mismas.

Artículo 15. Una vez informado por el Real Consejo de Sanidad el expediente de estas oposiciones, será elevado al excelentísimo señor Ministro de la Gobernación para que se sirva aprobarlo y nombrar a los opositores que corresponda.

Madrid, 21 de Julio de 1920.—El Inspector general, M. Salazar.

PROGRAMA

PARA LAS OPOSICIONES A INGRESO EN EL CUERPO HÉDICO DE SANIDAD EXTERIOR

Derecho administrativo.

1.ª

Concepto del Derecho administrativo y sus relaciones con las demás ramas del Derecho.

2.ª

Fuentes del Derecho administrativo.—Códigos y leyes de procedimiento.—Publicación de las disposiciones administrativas.—Codificación administrativa.

3.ª

Concepto general de la Administración: Su personalidad.—Legalidad de las disposiciones generales y recursos que la garantizan.

4.ª

Organización del Poder administrativo.—Jerarquía administrativa. Su concepto, clases y condiciones.—División del territorio nacional.

5.ª

Funcionarios administrativos en general.—Concepto legal de los mismos.—Su clasificación.—Sus deberes y derechos.— Honores.— Sueldos.— Descuentos. — Retenciones.— Derechos pasivos. — Responsabilidad de los funcionarios administrativos.

6.ª

Legislación vigente relativa a los funcionarios del Ministerio de la Gobernación, y en particular a los de Sanidad exterior.— Ingreso, ascenso y separación de los mismos. Responsabilidad. — Sus relaciones con los Gobernadores, Alcaldes, Juntas provinciales o municipales de Sanidad, con las Autoridades de Marina y con los Cónsules.

7.ª

Administración central.—Consejo de Ministros.—Atribuciones de los

Ministros.—Revocación de sus decisiones.—Responsabilidad ministerial.—Sumaria idea de la jurisdicción Contencioso-administrativa.

8.ª

Organización del Ministerio de la Gobernación y de sus dependencias, especialmente las relativas a Sanidad—Inspección general.—Procedimientos administrativos.—Expedientes gubernativos.

9.ª

Contratos de servicios y obras en general y especialmente las relativas a Sanidad, según la Legislación vigente.—Disposiciones que regulan la materia.

10.

Contabilidad de las Estaciones sanitarias.—Nóminas del personal y cuentas de material.—Justificación. Responsabilidad.

Geografía comercial.

1.ª

Indicación de las principales Compañías navieras, rutas y puertos de su escala.—Breve noción de las principales vías férreas internacionales y estaciones fronterizas.

2.ª

España.—Puertos comerciales más importantes.—Países con los que principalmente efectúa su comercio y artículos sobre los que versa el mismo

3.ª

Gran Bretaña e Irlanda.—Puertos comerciales más importantes.—Sus colonias.—Comercio de la Metropoli con sus Colonias e internacional de aquélla y éstas.

4.ª

Alemania y Polonia.—Puertos comerciales más importantes.—Comercio de ambos países con el resto de los del Globo.

5.ª

Francia y sus Colonias.—Puertos comerciales más importantes.—Artículos de importación y exportación en Francia y países con que ésta realiza su comercio

6.ª

Finlandia, Ukrania, Estonia, Rusia y sus Protectorados.—Puertos comerciales más importantes.—Artículos sobre los que versa el comercio de estas naciones y países con los que lo efectúa

7.ª

Puertos comerciales más importantes de Suecia, Noruega, Dinamarca Bélgica y Holanda.—Su principal comercio de importación y exportación.

8.ª

Puertos comerciales más importantes de Italia, Austria, Grecia, Turquía Portugal, Montenegro, Rumania, Bulgaria y Checoeslavia.—Sumaria idea del movimiento comercial que efectúan.

9.ª

Vida comercial de Asia, Africa y Oceanía y puertos comerciales más importantes.

10.

Estados Unidos de América del Norte.—México—Colonias norteamericanas.—Puertos comerciales más importantes de estos Estados. Su comercio.

11.

Puertos comerciales más importantes de América Central y del Sur.—Su comercio.

Higiene naval.

1.ª

Atmósfera.—Análisis físico y químico de los elementos que la integran.—Atmósfera terrestre y marítima: Sus impurezas.—Sus caracteres y efectos en el organismo humano.

2.ª

El aire como vehículo de las infecciones.—Análisis microbiológico del aire.

3.ª

Metereología.—Meteoros.—Instrumentos utilizados para su observación.—Acción de los meteoros sobre el organismo humano.

4.ª

Climas.—Aclimatación: Su biología.—Aptitud de las diversas razas para la colonización.

5.ª

Diferentes tipos de barcos según el tráfico a que se destinen; material de que estén construídos; medios de propulsión utilizados.—Condiciones higiénicas a que deben sujetarse en cada caso.

6.ª

Ambiente interior de los barcos. Su estudio higiénico.—Impurificación del ambiente de los barcos: Sus causas.—Ventilación a bordo de los diferentes tipos de barcos.—Procedimientos más usados.

7.ª

Iluminación a bordo de los barcos.—Sus sistemas.—Estudio higiénico de los mismos.

8.ª

Calefacción en los barcos.—Sus sistemas.—Su estudio sanitario.—Refrigeración en los buques.—Su estudio sanitario.—Buques frigoríficos.—Su estudio sanitario.

9.ª

Medidas de higiene personal que deben recomendarse a los tripulantes de los barcos, según el cargo que desempeñen a bordo y los distintos tipos de barcos.—Ropas y efectos de uso personal: Su estudio sanitario.—Lavado a bordo.—Sus sistemas y juicio crítico de cada uno en relación con la higiene del barco.

10

Servicios sanitarios a bordo de los barcos.—Su estudio.

11.

Mercancías constituídas por materias insalubres o susceptibles de albergar gérmenes morbosos—Medidas a adoptar en los barcos para evitar perjuicios a la salud por estos motivos.

12.

Higiene de los departamentos que se destinan en los barcos para pasajeros y tripulantes, y de los distintos servicios de los mismos.—Procedimientos de limpieza y saneamiento.

13

Aguas residuarias.—Excretas e inmundicias de los barcos.—Retretes, urinarios, baños.—Saneamiento y desinfección de estos departamentos.—Sentinas.—Su estudio sanitario.

14.

Papel de los barcos en la difusión de las enfermedades infecciosas comunes.

15.

Papel de los barcos en el mantenimiento y difusión de la peste.

16.

Papel de los barcos en el mantenimiento y difusión del cólera.

17.

Papel de los barcos en el mantenimiento y difusión de la fiebre amarilla.

18.

Ferrocarriles.—Diversos tipos, con arreglo a sus servicios.—Higiene de los mismos.—Papel de los ferrocarriles en la difusión de las enfermedades transmisibles.

19.

Navegación aérea.—Su papel en la difusión de las enfermedades contagiosas.

20.

Agua de bebida.—Su composición y propiedades físicas.—Orígenes del agua potable.—Impurezas debidas a su origen.—Valor higiénico de éste.—Impurezas debidas a su depósito y distribución

21.

Análisis químico de las aguas potables y juicio higiénico del resultado del análisis.

22.

Análisis micrográfico del agua.—

Aislamiento de gérmenes patógenos y saprofitos que con más frecuencia impurifican las aguas.—Juicio higiénico del resultado de estos análisis.

23.

Procedimientos físicos, químicos y biológicos para la depuración y esterilización de las aguas.—Potabilizadoras.

24.

Aguada en los barcos y en los ferrocarriles. — Estudio sanitario de estos servicios.

25.

Las distintas clases de agua que conducen los barcos y los ferrocarriles en la propagación de las enfermedades transmisibles.

26.

Alimentos en general. — Fisiología de la nutrición. — Composición de las distintas clases de alimentos. Su acción sobre el metabolismo nutritivo.

27.

Alimentos de origen animal.—Su estudio higiénico.—Adulteraciones y falsificaciones. — Carnes enfermas. Botulismo.

28.

Leche y sus derivados.—Su estudio higiénico.—Adulteraciones y falsificaciones. — Leche procedente de animales enfermos.—Su estudio sanitario.

29.

Alimentos de origen vegetal.—Su estudio sanitario.—Valor higiénico de los mismos.

30.

Conservas alimenticias en general.—Su estudio higiénico.—Adulteraciones y falsificaciones.

31.

Análisis químico y micrográfico de los alimentos de origen animal: carnes, pescados, conservas animales, leche y sus derivados.—Marcha de la investigación.—Juicio higiénico del resultado de estos análisis.

32.

Análisis químico y micrográfico de los alimentos de origen vegetal.—Conservas vegetales.—Marcha de la investigación.—Juicio higiénico del resultado de estos análisis.

33

Ración alimenticia.—Sus tipos.—Principios fisiológicos y biológicos que deben informarla.—Cálculo de la energía derivada de los alimentos en relación con el trabajo y fisiologismo del organismo humano.

34.

Vitaminosis.—Vitaminas.

35.

Ración alimenticia del marinero. Conservas alimenticias más usadas a bordo de los barcos.—Cuidados higiénicos que requiere su conservación.—Gambuza.—Su estudio sanitario. — Cuidados higiénicos de los utensilios destinados a la alimentación a bordo de los barcos.

36.

Bebidas alcohólicas. — Idem aromáticas.—Su acción sobre el organismo.—Estudio sanitario de las mismas.

37.

Desinfección en general. — Desinfección por agentes físicos y químicos. — Desinfección y esterilización.

38.

Desinfección en los barcos.—Procedimientos a seguir en la desinfección de un barco, según su tipo, clase de carga y enfermedad transmisible que lo requiera.

39.

Desratización de los barcos. — Práctica de la desratización.—Sus métodos.—Desratización de tinglados, almacenes, muelles y depósitos flotantes en los puertos.—Muricidas.—Su estudio sanitario.

40.

Desinfección de los ferrocarriles. Sus métodos.

41.

Consideraciones generales sobre la elección del personal que ha de tripular los barcos.—Su aptitud física. — Prácticas sanitarias a que deben someterse los tripulantes de los barcos.

42.

Accidentes que con más frecuencia ocurren a bordo de los barcos. Sumersión.—Mareo.

43.

Profilaxis a bordo de los barcos en relación con las enfermedades del cuero cabelludo y de la piel.—Idem de las infecciones agudas.—Idem de los trastornos oculares.—Idem de las enfermedades venéreas.

44.

Animales parásitos que más frecuentemente albergan los barcos.—Estudio sanitario de los mismos.

45.

Puertos y zonas marítimas.—Su higiene.—Importancia de ésta en el mantenimiento y difusión de las enfermedades transmisibles.

46.

Lazaretos y hospitales de aislamiento.—Su papel en la profilaxis de las enfermedades transmisibles.

47.

Hospitales marítimos y flotantes. Sanatarios marítimos y de altura.—Su estudio sanitario.

48.

Pesca marítima.—Barcos pesqueros. — Condiciones higiénicas que deben reunir. — Transporte y conservación de la pesca a bordo de los barcos.—Tripulación de los barcos de pesca.—Su estudio sanitario.

49.

Transporte de ganado por mar.—Su estudio sanitario.

50.

Emigración: sus causas. — Corrientes emigratorias principales.—Inmigrantes y repatriados.—Estudio sanitario de los mismos.—Emigración y aclimatación.—Papel de la emigración en el mantenimiento y difusión de las enfermedades transmisibles.

51.

Transporte de emigrantes a bordo de los barcos.—Su estudio sanitario.—Idem en los ferrocarriles.—Su estudio sanitario.

52.

Ferias y mercados internacionales.—Su importancia en el mantenimiento y difusión de las enfermedades transmisibles.

53.

Criaderos artificiales de peces y moluscos.—Su estudio sanitario.

Epidemiología, Microbiología y Patología de las enfermedades infecciosas y de las propias de los países tropicales.

1.ª

Concepto moderno de la Epidemiología.

2.ª

Papel de los insectos en la propagación de las enfermedades infecciosas.

3.ª

El aire como medio de transmisión de las enfermedades infecciosas.

4.ª

Papel del agua en la difusión de las enfermedades infecciosas.

5.ª

Infecciones e intoxicaciones ocasionadas por los alimentos.

6.ª

Papel del tráfico comercial en el desarrollo y propagación de las enfermedades infecciosas.

7.ª

Portadores de gérmenes.—Su papel en el mantenimiento y difusión de las enfermedades infecciosas.

8.ª

Profilaxis en las epidemias.

9.ª

Las formas leves y ambulatorias

en el mantenimiento y difusión de las enfermedades infecciosas.

10.

Concepto moderno de la naturaleza de la infección.—Infección e inmunidad.

11.

Papel de los objetos de uso y mercancías contaminadas de gérmenes morbosos en la génesis y propagación de las enfermedades infecciosas.—Las secreciones y excreciones del hombre y los animales en la difusión de las enfermedades infecciosas.

12.

El microscopio y sus accesorios en Bacteriología y Parasitología.

13.

Laboratorios de Bacteriología y Parasitología aplicados a la investigación clínica.—Su organización, material de que deben estar dotados y funcionamiento.

14.

Técnica microbiológica en general.—Idem para el estudio de los protozoarios patógenos.

15.

Medios de cultivo.—Cultivo de las bacterias.—Idem de los protozoarios.

16.

Técnica general para la recogida de productos normales y patológicos en el hombre y en los animales de experimentación, y marcha general a seguir en la investigación en los mismos de gérmenes patógenos.

17.

Esterilización en Bacteriología.—Desinfección.—Asepsia.—Antisepsia.—Agentes químicos desinfectantes.—Su acción.—Teorías que pretenden explicarla.

18.

La experimentación en los animales aplicada a la Bacteriología y a la Parasitología.

19.

Biología general de las bacterias. Sus funciones y modo de reaccionar frente a los agentes físicos, químicos y biológicos.

20.

Biología general de los protozoarios.—Sus funciones y modo de reaccionar frente a los agentes físicos, químicos y biológicos.

21.

Infección.—Fermentación.—Teoría de Abderhalden.

22.

Quimioterapia esterilizante de Erlich.

23.

Inmunoterapia.—Seroterapia.

24.

Bacterioterapia.

25.

Inmunidad natural y predisposición.—Fagocitosis.—Alexinas.

26.

Toxinas.—Antitoxinas.

27.

Aglutininas.—Precipitinas.

28.

Opsoninas.—Bacteriotropinas.

29.

Lisinas.—Reacción de Bordet y Gengou.

30.

Anafilaxia.—Enfermedades del suero.

31.

Los fenómenos anafilácticos aplicados al diagnóstico de las infecciones.—Antianafilaxia.

32.

Cólera.—Su etiología.—Estudio del germen colérico.—Diagnóstico bacteriológico del cólera.

33.

Cólera.—Su patogenia.—Anatomía patológica.—Sintomatología.—Diagnóstico clínico diferencial.—Pronóstico.

34.

Tratamiento del cólera.—Su profilaxia.—Su epidemiología.

35.

Peste.—Su etiología.—Estudio del germen de la peste.—Diagnóstico bacteriológico.

36.

Peste.—Su patogenia.—Anatomía patológica.—Formas clínicas: sus síntomas.—Diagnóstico diferencial. Pronóstico.

37.

Peste.—Tratamiento de la peste. Su profilaxia.—Su epidemiología.

38.

Fiebre amarilla.—Etiología.—Trabajos de Noguchi en la investigación del agente causal de la fiebre amarilla: su resultado.—Epidemiología de la fiebre amarilla.

39.

Fiebre amarilla.—Su patogenia. Anatomía patológica.—Diagnóstico clínico.—Diagnóstico diferencial.—Pronóstico.—Tratamiento.—Profilaxia.

40.

Viruela.—Estudios etiológicos.—Patogenia.—Anatomía patológica.—Síntomas.—Diagnóstico diferencial. Pronóstico.

41.

Viruela.—Su tratamiento.—Vacunación antivaroólica: su estudio.—Epidemiología de la viruela.

42.

Sarampión y escarlatina.—Etiología, patología y anatomía patológica.—Diagnóstico diferencial.—Pronóstico.

43.

Tratamiento del sarampión y escarlatina.—Profilaxis.—Epidemiología.

44.

Enfermedades producidas por el neumococo.—Su estudio clínico.

45.

Neumococo.—Su estudio.—Vacunación y seroterapia en las neumococias.—Profilaxis y epidemiología en las neumococias.

46.

Meningitis cerebroespinal epidémica.—Su etiología.—Estudio del meningococo.—Diagnóstico bacteriológico de las meningococias.

47.

Patogenia de las meningococias. Diagnóstico clínico.—Tratamiento. Vacunas y sueros.—Profilaxis.—Epidemiología.

48.

Fiebre de Malta.—Etiología. Patogenia.—Anatomía patológica.—Formas clínicas.—Diagnóstico clínico.—Pronóstico.

49.

Fiebre de Malta.—Estudio del micrococo melitense.—Diagnóstico bacteriológico de la fiebre de Malta. Epidemiología.—Profilaxis.—Vacunas y sueros.

50

Chancro blando y blenorragia.—Etiología.—Estudio de los gérmenes productores de ambas enfermedades.—Patogenia.—Diagnóstico diferencial clínico y bacteriológico. Tratamiento.—Profilaxis.—Vacunas y sueros gonocócicos.

51.

Cocos patógenos Gram-positivos. Su estudio y diagnóstico bacteriológico.—Vacunas y sueros.

52.

Gripe.—Su etiología.—Estudio de su agente causal.—Patogenia.

53.

Diagnóstico de la gripe.—Formas clínicas.—Tratamiento.—Epidemiología.—Profilaxis.

54.

Difteria.—Etiología.—Estudio del

agente causal de la difteria.—Diagnóstico bacteriológico de la difteria.

55.

Difteria. — Patogenia. — Síntomas. — Tratamiento. — Profilaxis. Epidemiología.

56.

Fiebre tifoidea.—Etiología.—Estudio de bacilo tífico.—Diagnóstico bacteriológico de la fiebre tifoidea. Aislamiento del germen fuera del organismo humano.

57.

Patogenia y anatomía patológica de la fiebre tifoidea.—Diagnóstico clínico. — Tratamiento. — Profilaxis.—Epidemiología.

58.

Paratifus.—Estudio de los gérmenes paratíficos.—Diagnóstico clínico y bacteriológico de las enfermedades paratíficas.

59.

Disentería bacilar.—Estudio de los gérmenes productores de esta enfermedad.—Patogenia.—Diagnóstico diferencial, clínico y bacteriológico. — Tratamiento. — Sueros y vacunas.— Profilaxia. — Epidemiología.

60.

Coqueluche.—Etiología.—Estudio del agente causal de la coqueluche. Síntomas. — Diagnóstico clínico y bacteriológico. — Tratamiento. — Profilaxia.—Epidemiología.

61.

Carbunco.—Estudio de su agente causal.—Diagnóstico clínico y bacteriológico. — Tratamiento. — Profilaxia.—Epidemiología.

62.

Muermo. — Estudio de su agente causal. — Síntomas. — Tratamiento.—Profilaxia.—Epidemiología.

63.

Tuberculosis. — Formas clínicas. Estudio del bacilo de la tuberculosis humana.—Diagnóstico clínico y bacteriológico de la tuberculosis.—Tratamiento. — Profilaxia. — Epidemiología.

64.

Lepra.—Estudio de su agente causal. — Síntomas. — Tratamiento.—Profilaxia.

65.

Tifus exantemático.—Trabajos en la investigación de su agente causal.—Síntomas. — Diagnóstico diferencial.

66.

Tifus exantemático.—Tratamiento.—Profilaxia.—Epidemialogía.

67.

Clamidozoos. — Tracoma. — Su etiología. — Síntomas. — Diagnóstico — Tratamiento. — Epidemiología.—Profilaxia.

68.

Beri-beri y escorbuto.—Etiología. Diagnóstico. — Profilaxia — Distribución geográfica.

69.

Tétanos.—Etiología. — Estudio del germen del tétanos.—Patogenia. Diagnóstico diferencial, clínico y microbiológico. — Tratamiento. — Profilaxia.—Epidemiología.

70.

Rabia. — Etiología. — Patogenia. Diagnóstico. — Tratamiento.—Profilaxia.—Epidemiología.

71.

Sífilis.—Etiología. — Estudio del agente causal de la sífilis.—Síntomas.—Diagnóstico.—Tratamiento.

72.

Profilaxis de las enfermedades venéreo-sifilíticas.

73.

Disenteria amebiana.—Estudio de su agente causal. — Síntomas. — Diagnóstico diferencial, clínico y microbiológico. — Tratamiento. — Profilaxia.—Epidemiología.

74.

Fiebre recurrente.—Estudio de su agente causal. — Síntomas.—Diagnóstico diferencial, clínico y microbiológico. — Tratamiento. — Profilaxia.—Epidemiología.

75

Espirochetosis ictero-hemorrágica.—Estudio de su agente causal.—Síntomas. — Diagnóstico. — Tratamiento. — Profilaxia. — Epidemiología.

76.

Encefalitis letárgica. — Trabajos en la investigación de su agente causal. — Síntomas. — Diagnóstico. — Tratamiento. — Profilaxia. — Epidemiología.

77.

Kala-azar infantil.—Formas clínicas.—Estudio de su agente causal. — Diagnóstico. — Tratamiento.—Profilaxia.—Epidemiología.

78.

Poliomielitis epidémica. — Estudios etiológicos.—Patogenia.—Anatomía patológica. — Síntomas. — Diagnóstico diferencial — Tratamiento. — Epidemiología. — Profilaxia.

79.

Tripanosomiasis humanas.—Estudio de su agente causal.—Síntomas. — Diagnóstico. — Tratamiento.—Profilaxia.—Epidemiología.

80.

Plasmodium vivax. — Su biología dentro y fuera del organismo humano.—Plasmodium malariae.— Su biología dentro y fuera del organismo humano.

81.

Fiebre palúdica tropical. — Estudio de su agente causal.—Estudio clínico de las diversas formas de paludismo. — Tratamiento. — Epidemiología —Profilaxia.

82.

Tiñas. — Estudio de los agentes causales. — Síntomas. — Diagnóstico. — Tratamiento. — Profilaxia. Epidemiología.

83.

Filarias.—Su estudio.—Síntomas de la filariosis humana. — Formas clínicas. — Diagnóstico. — Tratamiento.— Profilaxia. — Epidemiología.

84.

Epizootias más comunes.—Su estudio clínico.—Su etiología.—Estudio de los agentes causales de las mismas.— Profilaxia. — Epidemiología.

Legislación sanitaria.

1.ª

Historia de la Legislación sanitaria española.

2.ª

Historia de la Legislación de Sanidad exterior en España.

3.ª

Legislación vigente en materia de sanidad exterior.—Preceptos que la contienen y criterios a que se ajusta.

4.ª

Organización y funciones de los servicios de sanidad exterior en España — División territorial sanitaria.

5.ª

Inspección general de Sanidad.—Su organización y funciones.

6.ª

Real Consejo de Sanidad.—Su organización y funciones.

7.ª

Institutos de Higiene.—Su organización y funciones.

8.ª

Sanidad interior. — Su organización y funciones.

9.ª

Deberes y atribuciones del personal médico y administrativo de las Estaciones Sanitarias de los puertos y fronteras.—Idem íd. íd. del personal subalterno.—Idem íd. íd. de los Inspectores de puertos habilitados

10.

Organización y funciones de los servicios sanitarios en la Marina de guerra española.

11.

Organización y funcionamiento de los servicios sanitarios en la Marina mercante española.—Conveniencia de una modificación en la actual organización de estos servicios.

12.

Cónsules y agentes consulares españoles. — Idem id. extranjeros en España.—Deberes y atribuciones de unos y otros en relación con los servicios sanitarios.

13.

Estaciones sanitarias de puertos y fronteras.—Su organización y funcionamiento.

14.

Lazaretos marítimos. — Su organización y funcionamiento.

15.

Hospitales de aislamiento. — Legislación actual sobre la materia.

16.

Objeto y principios generales de los servicios de Sanidad exterior.

17.

Dirección y organización de los servicios de Sanidad exterior en España.—Distritos sanitarios.—Lazaretos. — Estaciones sanitarias y puertos habilitados.

18.

Patentes. — Certificados consulares de sanidad.—Visados.

19.

Legislación vigente sobre higiene y salubridad de los barcos.—Policía sanitaria referente a los barcos durante su permanencia en puerto.

20.

Legislación vigente sobre las medidas sanitarias a tomar en los barcos a la salida de los puertos, durante su travesía.

21.

Legislación vigente sobre las medidas sanitarias a tomar en los barcos a su llegada a puerto.

22.

Régimen sanitario de los barcos por enfermedades infecciosas comunes.

23.

Régimen sanitario de los barcos por peste.

24.

Régimen sanitario de los barcos por cólera.

25.

Régimen sanitario de los barcos por fiebre amarilla.

26.

Legislación vigente sobre vacunación antivariólica en relación con los servicios de Sanidad exterior.

27.

Sanidad de fronteras. — Legislación vigente sobre la materia.

28.

Servicios sanitarios permanentes de ferrocarriles.

29

Servicios sanitarios de los ferrocarriles en caso de epidemia

30.

Legislación vigente sobre desinfección, importación y tránsito de mercancías y equipajes.

31.

Legislación vigente sobre importación, desinfección y tránsito de trapos.

32.

Legislación vigente sobre reconocimiento y análisis de substancias alimenticias en régimen de importación.

33.

Derechos sanitarios en relación con los servicios de Sanidad exterior.

34.

Contratación de servicios — Legislación sobre la materia.

35.

Infracciones y penalidad.

36.

Legislación vigente sobre observación y vigilancia de tripulantes y pasajeros.

37.

Ley de Epizootias.—Reglamento para su aplicación.

38.

Ley de Emigración.—Reglamento para su aplicación.

39.

Convenios sanitarios internacionales hasta el de París de 1903.

40.

Convenios sanitarios internacionales de París en 1903 y 1912.

41.

Oficina sanitaria internacional de París.—Su organización y funciones

42.

Consejos sanitarios internacionales de Egipto, Constantinopla, Tánger y Teherán.—Su organización y funciones.

43.

Legislación sanitaria de las zonas de influencia de España y Francia en Marruecos.

44.

Legislación sanitaria de Portugal.—Conveniencia de establecer un Convenio sanitario especial con Portugal.

45.

Estudio comparativo de la Legislación sanitaria de los países más importantes de Europa.

46.

Estudio comparativo de la Legislación sanitaria de los principales países de América.

Madrid, 21 de Julio de 1920.—El Inspector general, Manuel Martín Salazar.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

SUBSECRETARIA

Visto el expediente incoado en este Ministerio por D. Félix Urquieta, Doctor en Ciencias Naturales por la Universidad Mayor de San Marcos de Lima (Perú), en solicitud de que se le habilite su título para que tenga validez en España, en conformidad con el Tratado celebrado entre España y la República del Perú de 9 de Abril de 1904;

Resultando que el interesado presenta solamente una certificación del acta en que consta que fué admitido como Doctor en Ciencias Naturales en la Universidad Mayor de San Marcos de Lima:

Considerando que el Tratado exige, para que se puedan habilitar los títulos en cualquiera de los países firmantes:

1.° Que presente el que lo solicite el título original debidamente legalizado.

2.° Que el que lo exhiba acredite, mediante certificado expedido por la Legación o el Consulado más cercano, de su país, ser la persona a cuyo favor se ha expedido.

3.° Que cuando se solicite por el interesado, en uno de los dos países, el reconocimiento de la validez de su diploma o título académico expedido en el otro país para ejercer profesión determinada, se acredite que dicho diploma o título habilita también para ejercer su profesión en el país en que se haya expedido,

Esta Subsecretaría ha acordado que se comunique al interesado lo expuesto, a fin de que complete el expediente con los documentos antes mencionados.

Madrid, 30 de Junio de 1920. — El Subsecretario, Peña Ramiro.

Señor D. Félix Urquieta.

D. Gerardo Mateo Vázquez acude a este Ministerio en solicitud de un duplicado de su título de Veterinario, por habérsele destruído en un incendio el que se le expidió con fecha 17 de Julio de 1916.

Lo que se hace público a los efectos del Real decreto de 27 de Mayo de 1855.

Madrid, 22 de Julio de 1920. — El Subsecretario, Peña Ramiro.