

## DIRECCION-ADMINISTRACION

Calle del Carmen, núm. 23, entresuelo.

Teléfono núm. 12.322.



## VENTA DE EJEMPLARES.

Ministerio de la Gobernación, planta baja.

Número suelto, 0,50

# GACETA DE MADRID

## ULTIMADO A LAS DOCE DE LA NOCHE DEL DIA ANTERIOR, SABADO

### SUMARIO

#### Presidencia del Consejo de Ministros.

Ley prorrogando hasta el día 30 del mes actual el plazo de veinte días para que las Autoridades de todo orden remitan a la Inspección general de los Servicios Socialagrarios relación de las personas encartadas o que se encarten en toda clase de procedimientos relacionados con el complot a que se refiere la Ley de 24 de Agosto del corriente año.—Página 874.

Decreto admitiendo a D. Manuel Pomares Monleón la dimisión del cargo de Gobernador civil de la provincia de Teruel.—Página 874.

Otro nombrando Gobernador civil de la provincia de Teruel a D. Ceferino Palencia y Alvarez Tubau, que desempeña igual cargo en la de Guadalajara.—Página 875.

Otro idem id. id. de la provincia de Guadalajara a D. Miguel de Benavides Shelly.—Página 875.

Otro admitiendo la dimisión del cargo de Gobernador civil de la provincia de Cáceres a D. Carlos Dafonte Sánchez.—Página 875.

Otro nombrando Gobernador civil de la provincia de Cáceres a D. Angel Vera.—Página 875.

Otro idem id. id. de la provincia de La Coruña a D. Gerardo Fentanes Portela, que desempeña igual cargo en la de Jaén.—Página 875.

Otro idem id. id. de la provincia de Jaén a D. Isidro Liarte Lausín, que desempeña igual cargo en la de Almería.—Página 875.

Otro idem id. id. de la provincia de Almería a D. Rafael Bosque.—Página 875.

Otro admitiendo la dimisión del cargo de Gobernador civil de la provincia de Palencia a D. José Puche Alvarez.—Página 875.

Otro nombrando Gobernador civil de la provincia de Palencia a D. Fran-

cisco Puig Espert, que desempeña igual cargo en la de Soria.—Página 875.

Otro idem id. id. de la provincia de Soria a D. Mariano Campos.—Página 875.

#### Ministerio de Justicia.

Decreto autorizando a la Superiora del Instituto de Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl, o a quien la represente, para que pueda efectuar la venta de las dos fincas que se describen en Villaviciosa de Odón.—Páginas 875 y 876.

#### Ministerio de la Guerra.

Decretos concediendo la Gran Cruz de la Orden de San Hermenegildo a los Generales de brigada, en situación de segunda reserva, D. Julián Pardiniñas del Val y D. Jerónimo Durán y Cottes.—Página 876.

Otro disponiendo pase a la situación de segunda reserva el General de brigada, en situación de primera reserva, D. José Alvargonzález Pérez de la Sala.—Página 876.

Otro concediendo el empleo de General de brigada honorario al Coronel de Estado Mayor, en situación de retirado, D. José Galbis Rodríguez.—Página 876.

Otro autorizando la adquisición, por gestión directa, de los terrenos de "El Goloso", término de Fuencarral, propiedad de D. Joaquín de Arteaga.—Página 876.

Otro idem el gasto correspondiente a la ejecución de las obras comprendidas en el proyecto de ampliación del cuartel del Regimiento de Artillería a caballo en el Campamento de Carabanchel.—Página 876.

Otro idem al Ministro de este Departamento para que, por la Jefatura de Transportes militares de Madrid, se concierte directamente con la Compañía Trasmediterránea la contratación provisional de un vapor que efectúe los servicios marítimos entre Ceuta y Melilla.—Página 876.

Otro cediendo al Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes el uso del edificio del antiguo Hospital Militar de Guadalajara.—Página 876.

#### Ministerio de Hacienda.

Decretos nombrando en ascenso de escala Jefes de Administración de primera, segunda y tercera clase del Cuerpo de Arquitectos del Catastro de la Riqueza urbana a D. Martín Mario Palomo y Fernández, D. Francisco Aznar Sanjurjo y D. Francisco Alonso Martos, respectivamente.—Página 877.

#### Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

Decreto declarando jubilado a D. Mariano Díaz Alonso, Presidente de Sección del Consejo Agronómico, Inspector general del Cuerpo de Ingenieros Agrónomos.—Página 877.

#### Presidencia del Consejo de Ministros.

Orden autorizando hasta el 31 de Mayo de 1934, a D. Hermenegildo Gómez de Zamora, vecino de Madrid, y en tanto tenga abierto taller, para que pueda levantar los precintos para la reparación de balanzas automáticas y semiautomáticas.—Página 877.

Otra destinando a prestar sus servicios en los Ministerios u organismos que se indican a los Porteros que figuran en la relación que se inserta.—Páginas 877 y 878.

Otra idem la circulación y uso legal en España de las balanzas semiautomáticas Sast.—Página 878.

Otra idem id. id. del aparato medidor de aceite marca "Romero".—Página 879.

#### Ministerio de Estado.

Orden anunciando para su provisión entre Catedráticos de Institutos Oficiales de Segunda enseñanza cuatro plazas de Profesores para Institutos

o estudios de Segunda enseñanza en el extranjero y otras cuatro de aspirantes.—Página 879.

#### Ministerio de Justicia.

Orden encareciendo de los Presidentes de las Audiencias se dirijan a los Tribunales dependientes de su territorio recomendándoles la mayor exactitud y puntualidad en el abono de honorarios a los Peritos extranjeros que actúan en los Tribunales de Justicia de la Nación.—Página 879.

Otra nombrando para el Juzgado de Fuente de Cantos (Badajoz) a don Francisco Herrera de Liera Juez de primera instancia que sirve el de Fregenal de la Sierra.—Páginas 879 y 880.

Otra ídem id. de Inca a D. Manuel Noguera Hurriga, Juez de primera instancia que sirve el de de Santafé. Página 880.

Otra ídem para la plaza de Juez de primera instancia de entrada a don Leopoldo Duque Estévez, Juez de primera instancia de entrada en situación de cesante, y disponiendo pase a servir el Juzgado de Garrovillas.—Página 880.

#### Ministerio de Hacienda.

Orden relativa a la adjudicación de la subasta para el suministro a la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre de las clases y cantidades de tintas tipográficas que se indican.—Páginas 880 y 881.

#### Ministerio de la Gobernación

Orden circular a los Gobernadores civiles para que se inserte en el Boletín Oficial de cada provincia dicha Circular y ficha informativa, que se publica, al objeto de recibir los datos que se interesan para conocer exactamente el número de ciegos que forman el censo de cada provincia.—Páginas 881 y 882.

Orden disponiendo que los anuncios de concurso de nuevas Secretarías vacantes se agreguen a las existentes en la Orden de 17 de Octubre próximo pasado.—Página 882.

Otra concediendo permiso para Nimes (Francia) al Guardia civil Francisco Gómez Pedreño.—Página 882.

#### Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Orden confirmando, por esta vez, los nombramientos expedidos por el Patronato local de Formación profesional de Madrid a favor del Jefe de Talleres, Auxiliares y Maestro de Taller de la Escuela de Orientación profesional, y de Auxiliares y Maestro de Taller de la Elemental de Trabajo; declarando que el Patronato local de Formación profesional de Madrid no tiene atribuciones especiales, y desestimando la reclamación interpuesta por la Sociedad de Obreros Fontaneros y Vidrieros.—Páginas 882 a 884.

Otra dando disposiciones para que este Ministerio y su órgano asesor el Consejo Nacional de la Cultura, pueda conocer de modo indudable la forma cómo cada Centro de enseñanza y dentro de ellos cada Profesor actúa.—Página 884.

#### Ministerio de Trabajo y Previsión.

Ordenes nombrando a los señores que se mencionan Presidentes y Vicepresidentes del Jurado mixto y Agrupaciones de Jurados mixtos que se indican.—Páginas 884 y 885.

Otras disponiendo queden constituidas de la forma que se determina las Secciones que se indican de los Jurados mixtos que se mencionan.—Página 885.

Otra aceptando a D. Angel García Otermín la dimisión del cargo de Presidente del Jurado mixto de Tranvías, de Madrid.—Página 885.

#### Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

Orden disponiendo que el Director general de Industria cese en el despacho de los asuntos del Instituto de Reforma Agraria.—Página 886.

Otra ídem se consideren suprimidas del vigente Repertorio, para la aplicación de los Aranceles de Aduanas, las llamadas que se indican.—Página 886.

Otra prorrogando hasta el 15 de Diciembre próximo el plazo señalado para la solicitud de apertura para

las paradas equinas que se indican. Páginas 886 y 887.

Otra disponiendo la aplicación, a las provincias de Cádiz, Sevilla, Granada y Málaga, del contenido del Decreto de 1.º del mes actual (GACETA del 3), relativo a la intensificación cultural y su aplicación a las fincas situadas en provincias de las señaladas en la Base 2.ª de la ley de Reforma Agraria.—Página 887.

Otra aprobando el expediente instruido por la Dirección general de Reforma Agraria en virtud de Orden de 28 de Octubre último, por la que se aplica el Decreto de 22 del mismo mes sobre intensificación de cultivos a las fincas que se indican, sitas en término municipal de Espera (Cádiz).—Página 887.

Otra nombrando Vicepresidente del Tribunal de oposiciones a plazas de Oficiales de Administración civil de este Ministerio a D. Fernando Cabello Lapedra, Vocal de dicho Tribunal.—Página 887.

#### Administración Central.

ESTADO.—Protocolo.—Convenio internacional para las líneas de carga.—Página 887.

HACIENDA.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Relación de las facturas de cupones de la Deuda del Estado y títulos amortizados que se han remitido desde el 29 de Octubre al 5 de Noviembre al Banco de España para que proceda a su pago.—Página 912.

Dirección general del Tesoro público. Cambio medio de cotización de efectos públicos durante el mes de Octubre próximo pasado.—Página 912.

GOBERNACIÓN.—Dirección general de Administración.—Rectificación a la relación número 2, de Secretarías de segunda categoría, anunciadas a concurso por Orden de 17 de Octubre último (GACETA del 3 del mes actual).—Página 912.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Junta de la Ciudad Universitaria.—Anunciando concurso para el suministro de los muebles que se indican.—Página 912.

ANEXO ÚNICO.—SUBASTAS.—ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES CONSTITUYENTES han decretado y sancionado la siguiente

#### L E Y

Artículo único. Se declara prorrogado hasta el día 30 del presente mes de Noviembre el plazo de veinte días que establece el párrafo quinto del artículo 4.º de la Ley de 24 de Agosto

último, para que las Autoridades de todo orden remitan a la Inspección general de los Servicios Social-Agrarios relación de las personas encartadas o que se encarten en toda clase de procedimientos relacionados con el complot a que la mencionada Ley se refiere.

Los demás términos por ella señalados que guarden relación con el expresado o dependan de su transcurso, se entenderán también prorrogados en igual forma.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,

MANUEL AZAÑA

#### DECRETOS

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Gobernador civil de la provincia de Teruel ha presentado D. Manuel Pomares Monleón.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,

MANUEL AZAÑA

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Teruel a D. Ceferino Palencia y Alvarez Tubau, que desempeña igual cargo en la de Guadalajara.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Guadalajara a don Miguel de Benavides Shelly.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Gobernador civil de la provincia de Cáceres ha presentado don Carlos Dafonte Sánchez.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Cáceres a D. Angel Vera.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de La Coruña a D. Gerardo Fentanes Portela, que desempeñaba igual cargo en la de Jaén.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Jaén a D. Isidro Liarte Lausín, que desempeña igual cargo en la de Almería.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Almería a don Rafael Bosque.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Gobernador civil de la provincia de Palencia ha presentado D. José Puche Alvarez.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Palencia a don Francisco Puig Espert, que desempeña igual cargo en la de Soria.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Gobernador civil de la provincia de Soria a D. Mariano Campos.

Dado en Madrid a cinco de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
**MANUEL AZAÑA**

## MINISTERIO DE JUSTICIA

### DECRETO

Solicitada del Ministerio de Justicia por D. Saturnino Tobar González, en

representación del Instituto de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paul, domiciliado en Madrid, la correspondiente autorización para la venta de dos fincas sitas en Villaviciosa de Odón, que se describen, y cuyo valor en venta puede ser de unas 50 a 60.000 pesetas, con objeto de liquidar dos cuentas pendientes, una de 45.560 pesetas, a D. Valero Guerrero, y otra de 6.000 pesetas, a D. Enrique Peiró, por trabajos efectuados antes de la publicación del Decreto de 20 de Agosto de 1931, en los Colegios que el Instituto posee en la calle de la Santísima Trinidad, número 3, de Madrid, y en el que radica en Villaviciosa de Odón.

Dichas fincas son las siguientes: Una casa hotel, situada en Villaviciosa de Odón, calle Real, números 8 y 10, de cabida de unos 402 metros, y otra casa, hoy hotel, en el mismo pueblo, Plaza de la Constitución, número 6.

Y teniendo en cuenta que el Instituto se encuentra desprovisto de numerario efectivo para atender al pago de dichas obligaciones contraídas y para el cual se ve requerido por los acreedores, y con objeto de evitar los gastos y perjuicios que se ocasionarían con las reclamaciones por la vía judicial, se ve precisado a efectuar la venta de las fincas descritas; que dichas facturas pendientes ascienden a 51.560 pesetas, y el valor aproximado de las fincas objeto de la venta puede ser de unas 50 a 60.000 pesetas; y en atención a que es de fácil justificación, no sólo el precio que se obtenga como la liquidación de los débitos, con lo cual queda subsistente el espíritu que informa el Decreto de 20 de Agosto de 1931,

El Presidente de la República, a propuesta del Ministro de Justicia y de acuerdo con el Consejo de Ministros, decreta:

Artículo único. Se autoriza a la Superiora del Instituto de Hijas de la Caridad de San Vicente de Paul, o a quien la represente, para que pueda efectuar la venta en junto o por separado de las dos fincas descritas, sitas en Villaviciosa de Odón, para que, con el precio que de dichas ventas se obtenga, abone las dos cuentas pendientes de liquidación por parte del Instituto, que importan 51.560 pesetas, quedando igualmente autorizados el Notario y Registrador para otorgar e inscribir el correspondiente documento o documentos públicos a que dicha autorización pueda dar lugar, y debiendo la mencionada Superiora comunicar al Ministerio de Justicia el precio líquido obtenido de la venta o

ventas que se efectúen, y en su día remitir el justificante de la debida liquidación de las deudas pendientes, para que dichos datos se anoten en el expediente y quede así salvaguardado el espíritu que informa el Decreto restrictivo.

Dado en Madrid a tres de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Justicia,  
ALVARO DE ALBORNOZ Y LIMINIANA

## MINISTERIO DE LA GUERRA

### DECRETOS

En consideración a lo solicitado por el General de brigada, en situación de segunda reserva, D. Julián Pardinas del Val, y de conformidad con lo acordado por el Consejo Director de las Asambleas de las Ordenes Militares de San Fernando y San Hermenegildo,

Vengo en concederle la Gran Cruz de esta última Orden, con la antigüedad de 3 de Enero de 1930, fecha en que cumplió las condiciones reglamentarias.

Dado en Madrid a dos de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

En consideración a lo solicitado por el General de brigada, en situación de segunda reserva, D. Jerónimo Durán y Cottes, y de conformidad con lo acordado por el Consejo Director de las Asambleas de las Ordenes Militares de San Fernando y San Hermenegildo,

Vengo en concederle la Gran Cruz de esta última Orden, con la antigüedad de 23 de Junio de 1931, fecha en que cumplió las condiciones reglamentarias.

Dado en Madrid a dos de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

Vengo en disponer que el General de brigada, en situación de primera reserva, D. José Alvargonzález Pérez de la Sala, pase a la de segunda reserva, por haber cumplido el día 29 del pasado mes de Octubre la edad que determina la ley de 29 de Junio de 1918.

Dado en Madrid a dos de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

En consideración a lo solicitado por el Coronel de Estado Mayor, en situación de retirado, D. José Galbis Rodríguez, el cual reúne las condiciones exigidas por la ley de 4 de Noviembre de 1931,

Vengo en concederle el empleo de General de brigada honorario, con los beneficios que otorga la citada Ley.

Dado en Madrid a cuatro de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

A propuesta del Ministro de la Guerra, de acuerdo con el Consejo de Estado y de conformidad con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Como caso comprendido en el número dos del artículo 55 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, se exceptúa de las formalidades de subasta y concurso, y se autoriza la adquisición por gestión directa de los terrenos de "El Goloso", del término de Fuencarral, propiedad de D. Joaquín de Arteaga y Echagüe, con destino a campo de tiro para una Brigada de Infantería, en esta Plaza.

Dado en Madrid a cuatro de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

A propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza el gasto correspondiente a la ejecución de las obras comprendidas en el proyecto de ampliación del cuartel del Regimiento de Artillería, a caballo, en el Campamento de Carabanchel, con cargo a los créditos del vigente Presupuesto y a los que se concedan en los sucesivos para "Obras de acuartelamiento".

Dado en Madrid a cuatro de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

Como caso comprendido en el apartado tercero del artículo 55 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, de conformidad con el Consejo de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de la Guerra para que por la Jefatura de Transportes Militares, de Madrid, se concerta directamente con la Compañía Trasmediterránea la contratación provisional de un vapor que efectúe los servicios marítimos entre Ceuta y Melilla, con arreglo a las bases de orden técnico y legal que contienen los pliegos formados al efecto con fecha 23 de Agosto último, siendo el gasto que se produzca cargo al capítulo 31, artículo único, de la Sección 14 del vigente Presupuesto.

Dado en Madrid a cuatro de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

A propuesta de los Ministros de la Guerra, Hacienda e Instrucción pública y Bellas Artes, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se cede al Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes el uso del edificio del antiguo Hospital Militar de Guadalajara, que deberá ser dedicado precisamente para instalar en él la Escuela Nacional de Obreros Mecánicos Agrícolas y la Escuela de Trabajo.

Dado en Madrid a cuatro de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
Ministro de la Guerra,  
MANUEL AZAÑA

El Ministro de Hacienda,  
JAIME CARNER ROMEU

El Ministro de Instrucción pública  
y Bellas Artes,  
FERNANDO DE LOS RÍOS URRUTL.



**MINISTERIO DE HACIENDA****DECRETOS**

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en nombrar en ascenso de escala y por antigüedad Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo de Arquitectos del Catastro de la riqueza urbana, en vacante producida por jubilación de D. José Ramón Ortiz Portillo y con la antigüedad del día 5 de los corrientes, a don Martín Mario Palomo y Fernández, que es Jefe de Administración de segunda clase del mismo Cuerpo, el cual continuará prestando sus servicios sin interrupción en la primera Región en que está destinado.

Dado en Madrid a tres de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,

**JAIME CARNER ROMEU**

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en nombrar en ascenso de escala y por antigüedad Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo de Arquitectos del Catastro de la riqueza urbana, en vacante producida por ascenso de D. Martín Mario Palomo y con la antigüedad del día 5 de los corrientes, a D. Francisco Aznar Sanjurjo, que es Jefe de Administración de tercera clase del mismo Cuerpo, el cual continuará prestando sus servicios sin interrupción en la primera Región en que está destinado.

Dado en Madrid a tres de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,

**JAIME CARNER ROMEU**

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en nombrar en ascenso de escala y por antigüedad Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo de Arquitectos del Catastro

de la riqueza urbana, en vacante producida por ascenso de D. Francisco Aznar Sanjurjo y con la antigüedad del día 5 de los corrientes, a don Francisco Alonso Martos, que es Jefe de Negociado de primera clase del mismo Cuerpo, el cual continuará prestando sus servicios sin interrupción en la sexta Región en que está destinado.

Dado en Madrid a tres de Noviembre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,

**JAIME CARNER ROMEU**

**MINISTERIO DE AGRICULTURA,  
INDUSTRIA Y COMERCIO****DECRETO**

A propuesta del Ministro de Agricultura, Industria y Comercio,

Vengo en declarar jubilado, con arreglo a lo prevenido en las disposiciones vigentes y el haber que por clasificación le corresponda, a don Mariano Díaz Alonso, Presidente de Sección del Consejo Agronómico, Inspector general del Cuerpo de Ingenieros Agrónomos, que ha cumplido la edad reglamentaria el día 22 del corriente mes de Octubre.

Dado en Madrid a treinta y uno de Octubre de mil novecientos treinta y dos.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Agricultura, Industria y Comercio,

**MARCELINO DOMINGO Y SANJUÁN.**

**PRESIDENCIA DEL CONSEJO  
DE MINISTROS****ORDENES**

Ilmo. Sr.: Vista la instancia presentada por D. Hermenegildo Gómez de Zamora, industrial dedicado a la reparación de balanzas automáticas y semi-automáticas, para lo que tiene taller abierto en Madrid; y teniendo en cuenta que el espíritu del artículo 8.º de la Orden ministerial de 20 de Enero úl-

timo ("Gaceta" del 24), es el de facilitar la ejecución de las reparaciones que tales aparatos precisan, cuando están hechas por personal competente y de la debida solvencia, garantizando siempre los intereses del público,

Esta Presidencia ha dispuesto autorizar al solicitante hasta el 31 de Mayo de 1934, y en tanto tenga abierto taller, para que pueda levantar los precintos a que el citado artículo se refiere, en las mismas condiciones y forma que en él se disponen para los fabricantes y vendedores de aparatos de pesar automáticos y semi-automáticos.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
**H. CASTRO**

Señor Director general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística.

Como consecuencia de la Orden de esta Presidencia de fecha 31 del actual, concediendo el ingreso en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios civiles a los que figuran en la relación que a continuación se inserta, que principia con Félix del Barrio Sáez y termina con Andrés Santamaría Peraita, esta Presidencia ha tenido a bien destinarlos a prestar sus servicios a los Departamentos ministeriales u organismos que también se indican, a los cuales deberán incorporarse dentro del plazo reglamentario.

Los respectivos Ministerios tendrán en cuenta lo establecido en el párrafo quinto del artículo 12 del Estatuto de Porteros de 22 de Julio de 1930; proveerán a los interesados del correspondiente título administrativo, ordenando la reclamación de haberes y darán cuenta a esta Presidencia de la fecha en que se posesionen de sus destinos.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Madrid, 31 de Octubre de 1932.

P. D.

**ENRIQUE RAMOS**

Señores Ministros de los Departamentos civiles, Subsecretario de esta Presidencia y Ordenador de Pagos de Hacienda por Obligaciones de la misma.

RELACION de los porteros de nuevo ingreso a que se refiere la Orden de esta fecha, que se destinan a los Centros que se indican.

NOMBRES	PROCEDENCIAS	MINISTERIO Y CENTRO A QUE SE DESTINA	RESIDENCIA ACTUAL
Félix del Barrio Sáez.....	Ministerio de Instrucción Pública.....	Ministerio de Hacienda.....	General Orta, 34.—Madrid.
Miguel Molpeceres García.....	Idem de id.....	Hacienda (Delegación de Guadalajara).....	Cáceres, 13.—Madrid.
Juan Díaz Pérez.....	Idem de Hacienda.....	Idem (Idem de id).....	Villalar, 8.—Madrid.
Generoso Ares Leiva.....	Idem de Justicia.....	Instituto Geográfico (Observatorio Meteorológico de La Coruña).....	Fermin Galán, 75.—El Ferrol.
José Solá Archelés.....	Idem de Hacienda.....	Hacienda (Delegación de Lérida).....	Fraga, 15.—Lérida.
Anastasio Azuara Pancorbo.....	Comunicaciones.—Ordenanza Correos.....	Instrucción Pública (Escuela de Artes y Oficios, Zaragoza).....	Olivar, 51.—Madrid.
Angel Fernández Illán.....	Gobernación.—Ordenanza del Instituto Reformas Sociales.....	Ministerio de Trabajo y Previsión.....	Claudio Coello, 169.—Madrid.
José Casanova Ballesteros.....	Comunicaciones.— Ordenanza aprobado.....	Instrucción Pública (Escuela Normal del Magisterio, Alicante).....	Mayans, 10.—Onteniente (Valencia).
Juan Solivellas Mora.....	Idem.—Ordenanza Correos.....	Gobernación (Delegación del Gobierno en Mahón).....	Estafeta de Correos de Inca (Balears).
Manuel Dovao Nogueira.....	Instrucción Pública.—Aspirante a subalterno, aprobado.....	Justicia (Audiencia de La Coruña).....	Orro-Culleredo (La Coruña).
Jesús Rodríguez Lopetegui.....	Idem.—Idem id.....	Instrucción Pública (Escuela Industrial de Villanueva y Geltrú).....	Eduardo Marquina, 4 (Colonia de San Antonio).—Madrid.
Enrique Dorca Alvarez.....	Comunicaciones.—Ordenanza de Telégrafos.....	Idem.—Idem de id.....	Sombrerete, 18.—Madrid.
Alejandro Rodríguez Gutiérrez.....	Idem.—Idem.....	Comunicaciones (Administración Correos de Avila).....	Granizo, 13.—Avila.
Nicolás Nieto Casillas.....	Idem.—Idem.....	Instrucción Pública (Escuela Industrial, Valladolid).....	Avda. Catorce de Abril, 25.—La Almuña (León).
Eutiquio Diago Carranza.....	Idem.—Idem.....	Comunicaciones (Admón. Correos de Valladolid).....	Lonja, 1 y 3.—Valladolid.
Lorenzo Núñez Quintana.....	Idem.—Idem.....	Instrucción Pública (Escuela de Artes y Oficios de Palencia).....	Monasterio de Rodilla (Burgos).
Andrés Santamaría Peraita.....	Idem.—Idem.....	Justicia (Audiencia de Burgos).....	Covarrubias (Burgos).

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por la Dirección general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, y de acuerdo con lo informado por la Comisión permanente de Pesas y Medidas,

Esta Presidencia ha acordado autorizar la circulación y uso legal en España de las balanzas semiautomáticas "Sast", tipo M, de 20 kilogramos y tipo K. M. de 10 kilogramos, por reunir las condiciones de exactitud, sensibilidad reglamentarias y las de la Orden de 20 de Enero último (GACETA del 24), debiendo variar el procedimiento de precintaje que lleva en su envolvente, que se hará con plomo atravesado por alambre y puesta la marca a presión de tenaza en vez de punzón.

Los funcionarios que desempeñan la función de los Fieles Contrastos se atenderán a las siguientes instrucciones, para su comprobación y marca:

Harán un examen general de estas balanzas, que llevarán la marca, número, alcance máximo, nombre y residencia del constructor, comprobando después la exactitud de las pesadas y su sensibilidad.

La marca se pondrá sobre los plomos que para este objeto lleven las balanzas.

Llevarán como accesorio una serie de pesas, debidamente contrastadas, igual al alcance automático, para que el público pueda siempre comprobar la pesada efectuada.

Los derechos de comprobación y marca serán los incluidos por Real orden de 10 de Abril de 1929 en el Arancel vigente, o sean de dos pesetas para el modelo de 20 kilogramos y de una peseta para el de 10 kilogramos.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14 del vigente Reglamento, el constructor de estas balanzas deberá remitir, con toda urgencia, a la Dirección general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, setenta copias de la Memoria y plano presentados con la solicitud en que pedía su aprobación, para su distribución entre los funcionarios que desempeñan la función de los Fieles Contrastos de Pesas y Medidas.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
H. CASTRO

Señor Director general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística.

Madrid, 31 de Octubre de 1932.—P. D., Enrique Ramos y Ramos.

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por la Dirección general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, y de acuerdo con lo informado por la Comisión permanente de Pesas y Medidas,

Esta Presidencia ha acordado autorizar la circulación y uso legal en España del aparato medidor de aceite marca "Romero", por reunir las condiciones de exactitud reglamentarias y las del Decreto de 24 de Agosto último; debiendo llevar en sitio más visible el letrero indicador de que se tiene un juego de medidas de capacidad a disposición del público, para que éste pueda comprobar la exactitud de las hechas por el aparato.

Los funcionarios que desempeñan la función de los Fieles Contrastes se atenderán a las siguientes instrucciones:

Harán un examen general del aparato, que deberá llevar la marca, número, nombre y residencia del constructor.

La marca primitiva se colocará sobre un plomo, que en su envoltente lleve el aparato, y la periódica sobre otro plomo que precinte la caja de los topes que limitan la carrera del pistón, para que sirva de garantía de que aquéllos no varían.

Llevará como accesorio este medidor una serie de medidas ordinarias, debidamente contrastadas, para que el público pueda siempre comprobar la medida que se le haya hecho.

Los honorarios por la comprobación y marca de este aparato serán, al igual de otros análogos, de dos pesetas.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14 del vigente Reglamento para la ejecución de la ley de Pesas y Medidas, el constructor de estos aparatos deberá remitir, a la mayor brevedad posible, 70 copias de la Memoria y plano presentados con la solicitud en que pedía su aprobación, para su distribución entre los funcionarios que desempeñan la función de los Fieles Contrastes de Pesas y Medidas.

Lo que de Orden digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
H. CASTRO

Señor Director general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística.

## MINISTERIO DE ESTADO

### ORDEN

Excmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto por el Decreto de 27 de Octubre último, y de acuerdo con el de Instrucción pública

Este Ministerio se ha servido disponer:

1.º Que se anuncie para su provisión entre Catedráticos de Institutos oficiales de Segunda enseñanza cuatro plazas de Profesores para Institutos o estudios de Segunda enseñanza en el extranjero, y otras cuatro de aspirantes para las que se creen o vayan en lo sucesivo.

2.º Las plazas anunciadas se distribuirán, según las materias y los países en que se crean, del modo siguiente; dos de Lengua y Literatura españolas, en Francia; una de Lengua y Literatura españolas y otra de Ciencias Físico-Químicas, en Portugal.

3.º Los aspirantes a unas y otras plazas presentarán en este Ministerio, en el plazo de veinte días, a contar de la publicación de esta Orden en la GACETA, sus instancias acompañadas de los siguientes documentos:

a) Hoja de servicios debidamente legalizada.

b) Trabajos y estudios realizados dentro y fuera de España.

c) Una Memoria sobre el sentido y la organización que deban tener los estudios de Segunda enseñanza españoles en el extranjero.

d) Los informes y méritos que estimen pertinentes aducir.

4.º En el caso de que la resolución del concurso lo haga necesario, los aspirantes realizarán en Madrid las pruebas complementarias siguientes:

Los aspirantes a las cátedras de Letras:

a) Disertación escrita sobre un tema en relación con las obras de Luis de León, Cervantes, Quevedo, Lope de Vega o Calderón (tres horas).

b) Traducción por escrito de un texto de Corneille, Racine o Molière (dos horas) o de Camoëns o Eça de Queiroz (dos horas).

c) Conversación acerca de la finalidad y métodos de enseñanza de la lengua y literatura españolas a extranjeros.

d) Conversación en francés o en portugués.

Los aspirantes a las cátedras de Ciencias Físico-Químicas:

a) Disertación escrita sobre un tema actual en la Física o Química puras y aplicadas. El Tribunal propondrá tres asuntos de cada una de estas ciencias, procurando que en su desarrollo sea necesario el uso de las matemáticas en el grado propio de los Institutos secundarios. De ellos escogerá uno cada opositor, que habrá de desarrollarlo en tres horas, declarando en su caso los textos consultados. El uso de éstos ha de ser previamente autorizado por el Tribunal.

b) Traducción por escrito de un texto científico alemán o inglés.

c) Conversación acerca de la finalidad y métodos de enseñanza secundaria de las Matemáticas y las Ciencias Físico-Químicas.

d) Conversación en francés y en portugués.

5.º La Comisión encargada de juzgar el concurso y los ejercicios de oposición se hallará formada por tres Catedráticos de Universidad o de Instituto propuestos por la Junta de Relaciones Culturales de este Ministerio.

6.º Los Profesores nombrados disfrutarán de los haberes y derechos señalados en el Decreto de Octubre de 1932, y estarán bajo la inspección y dirección de la Junta de Relaciones Culturales, que podrá asignarles, dentro de cada país, a las poblaciones que más convenga a los intereses culturales españoles.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos oportunos. Madrid, 31 de Octubre de 1932.

LUIS DE ZULUETA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

### ORDENES

Ilmo. Sr.: El Instituto de Ingenieros Civiles de España se ha dirigido a este Ministerio en súplica de que se recomiende la necesidad de proceder con el máximo rigor en la aplicación de los preceptos legales que garantizan el pago de los honorarios a los Peritos extranjeros que actúan ante los Tribunales de Justicia de la Nación, poniendo de relieve al mismo tiempo el hecho de que es frecuente la dificultad de que tales honorarios sean satisfechos oportunamente por los interesados.

A fin, pues, de poner remedio a este estado de cosas y reconociendo la justicia de la petición formulada, este Ministerio ha tenido a bien encarecer del recto criterio de V. I. que se dirija a los Tribunales dependientes de su territorio, recomendándoles la mayor exactitud y puntualidad en el abono de honorarios de que queda hecho mérito, a tenor de lo prevenido en las disposiciones vigentes.

Madrid, 3 de Agosto de 1932.

P. D.,  
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de...

Excmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el Decreto de 20 de Abril

último, en relación con el apartado c) de la Orden de 27 del mismo mes y año,

Este Ministerio acuerda nombrar para el Juzgado de Fuente de Cantos, de entrada, en la provincia de Badajoz, con población superior a 10.000 habitantes, vacante por traslación de D. Julio Mifsut, y que no ha sido solicitado en el concurso anunciado para su provisión, a D. Francisco Herrera de Llera, Juez de primera instancia, de ascenso, que sirve el de Fregenal de la Sierra, donde resultaría incompatible.

Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de Cáceres.

Excmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el Decreto de 20 de Abril último, en relación con el apartado c) de la Orden de 27 del mismo mes y año,

Este Ministerio acuerda nombrar para el Juzgado de Inca, de ascenso, en esa provincia, con población superior a 10.000 habitantes, vacante

por traslación de D. Gabriel Alou, y que no ha sido solicitado en el concurso anunciado para su provisión, a D. Manuel Noguera Iturriaga, Juez de primera instancia, de ascenso, que sirve el de Santafé.

Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de Palma.

Excmo. Sr.: De conformidad con lo dispuesto en el Decreto de 20 de Abril último y en la Orden de 21 de Octubre próximo pasado,

Este Ministerio acuerda nombrar para la plaza de Juez de primera instancia, de entrada, vacante por excedencia de D. Antonio del Río, a don Leopoldo Duque Estévez, Juez de primera instancia, de entrada, en situación de cesante, que pasará a servir el Juzgado de Garrovillas, de entrada, en esa provincia, vacante por traslación de D. Juan Luis Rivas, que no ha sido solicitado en el concurso anunciado para su provisión.

Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de Cáceres.

## MINISTERIO DE HACIENDA

### ORDEN

Visto el expediente instruido en esa Dirección general con objeto de contratar, mediante subasta pública, el suministro de tintas tipográficas durante los años de 1933 y 1934:

Resultando que, previa la formación del pliego de condiciones, su aprobación y publicación de anuncios se celebró el día 4 del actual subasta pública para contratar el suministro de referencia:

Resultando que en acta autorizada por el Notario D. José Criado y Fernández Pacheco, con el número 377 de su protocolo, y con relación a dicha subasta, se hace constar que cinco fueron las proposiciones presentadas, de las que dos fueron desechadas por deficiencia de la documentación necesaria que se exige en el pliego de condiciones, quedando reducidas a las tres que con los preceptos fijados por el excelentísimo Sr. Ministro se detallan a continuación:

COLORES	PROPOSICIÓN DE LOS SEÑORES LORILLEUX Y COMPAÑÍA	PROPOSICIÓN DE DON LUIS JUBINDO Y CUARENTA	PROPOSICIÓN DE DON FRANCISCO BOSH Y MORA	PLIEGO DE LA HACIENDA
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Laca bermellón, el kilogramo...	30	22	20	23
Idem coral, el idem.....	15	17	15	16
Idem amarilla, el idem.....	15	15	13	13
Tinta rosa obscuro, el idem.....	15	17	10	16
Idem id. corinto, el idem.....	10	18	14	18
Idem rojo naipes, el idem.....	24	20	10	13
Idem id. China, el idem.....	10	18	15	18
Idem id. nacional, el idem.....	8	18	8	18
Idem bermellón, el idem.....	7	22	8	23
Idem verde esmeralda, el idem.	10	17	15	15
Idem azul turquesa, el idem....	14	20	25	23
Idem id. claro, el idem.....	7	13,50	8	14
Idem id. número 1, el idem....	7	13,50	12	14
Idem violeta sólido, el idem....	9	17	12	16
Idem violeta, el idem.....	9	17	14	16
Idem magenta sellado, el idem.	10	18	10	17
Idem id. naipes, el idem.....	20	18	10	17
Idem id. B., el idem.....	11	18	25	17
Idem naranja obscuro, el idem.	6	13,50	10	9
Idem id. claro, el idem.....	5,50	13,50	10	9
Idem verde seda, el idem.....	7	11	10	10
Idem id. especial, el idem.....	10	17	8	11
Idem id. obscuro, el idem.....	9	11	12	10
Idem id. azulado, el idem.....	7	11	10	10
Idem azul número 4, el idem...	7	13	13	12
Idem id. U. P., el idem.....	10	12	12	12
Idem brun violeta, el idem.....	10	11,50	8	10
Idem id. rojizo, el idem.....	10	11,50	12	10
Idem fotográfico obscuro, el id.	8	15	10	13
Idem negra número 3, el idem.	4	5	3	4
Idem id. número 9, el idem....	4,50	7,50	7	7
Idem viñeta, el idem.....	8	12	14	12
Idem brun mineral, el idem....	8	9	10	7

Considerando que tanto en los actos preparatorios de la subasta como en la celebración de la misma se han cumplido todos los requisitos y formalidades exigidas por la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública y por el pliego de condiciones del contrato:

Considerando que de las tres proposiciones aceptadas, las suscritas por Tintas para Imprenta y Litografía, Sociedad Anónima Española, con marcas y procedimientos P. H. Lorilleux y Compañía, y por D. Francisco Bosch y Mora, son las más ventajosas para los intereses del Tesoro, y se hallan comprendidas dentro de los precios fijados por el Sr. Ministro de Hacienda, se les concede el suministro al primero, de las siguientes tintas:

- Tinta rosa corinto, a 10 pesetas el kilo.
- Tinta roja china, a 10 pesetas el kilo.
- Tinta roja nacional, a 8 pesetas el kilo.
- Tinta rojo bermellón, a 7 pesetas el kilo.
- Tinta verde esmeralda, a 10 pesetas el kilo.
- Tinta azul turquesa, a 14 pesetas el kilo.
- Tinta azul claro, a 7 pesetas el kilo.
- Tinta azul número 1, a 7 pesetas el kilo.
- Tinta violeta sólido, a 9 pesetas el kilo.
- Tinta violeta, a 9 pesetas el kilo.
- Tinta magenta B, a 11 pesetas el kilo.
- Tinta naranja oscuro, a 6 pesetas el kilo.
- Tinta naranja claro, a 5,50 el kilo.
- Tinta verde seda, a 7 pesetas el kilo.
- Tinta verde oscuro, a 9 pesetas el kilo.
- Tinta verde azulado, a 7 pesetas el kilo.
- Tinta azul número 4, a 7 pesetas el kilo.
- Tinta azul U. P., a 10 pesetas el kilo.
- Tinta brun rojizo, a 10 pesetas el kilo.

Tinta fotográfico oscuro, a 8 pesetas el kilo.

Tinta negro número 9, a 4,50 pesetas el kilo.

Tinta negro viñeta, a 8 pesetas el kilo.

Tinta rojo nacional, a 8 pesetas el kilo.

Y al segundo, las siguientes:

Laca bermellón, a 20 pesetas el kilo.

Laca coral, a 15 pesetas el kilo.

Laca amarilla, a 13 pesetas el kilo.

Tinta rosa oscuro, a 10 pesetas el kilo.

Tinta rojo naipes, a 10 pesetas el kilo.

Tinta magenta sellado, a 10 pesetas el kilo.

Tinta magenta naipes, a 10 pesetas el kilo.

Tinta verde especial, a 8 pesetas el kilo.

Tinta brun violeta, a 8 pesetas el kilo.

Tinta negra número 8, a 3 pesetas el kilo.

Tinta magenta sellado, a 10 pesetas el kilo.

Considerando que declarada desierta la subasta de los siete kilos de tinta brun mineral, por exceder del tipo fijado por la Superioridad, puede por su escasa cuantía prescindirse de las formalidades de una segunda subasta y adquirirse por gestión directa:

Considerando que, según las cláusulas 11 y 12 del pliego de condiciones, el contratista, una vez adjudicado el servicio, deberá afianzar el contrato y elevar éste a escritura pública,

El Ministro de Hacienda, conformándose con lo propuesto por la Dirección general de la Fábrica de Moneda y Timbre, ha tenido a bien aprobar la subasta celebrada en la misma el día 4 de Octubre actual, adjudicando definitivamente el servicio de que se trata, a Tintas para Imprenta y Litografía, Sociedad Anónima Española, con marcas y procedimientos C. H. Lorilleux y Compañía, y al Sr. D. Francisco Bosch y Mora, ambos domiciliados en Madrid,

por el suministro durante los años 1933 y 1934, de las clases y cantidades de tintas de que queda hecho mérito, por los precios contenidos en sus proposiciones, debiendo afianzar el contrato y elevarlo a escritura pública con arreglo al pliego de condiciones de la subasta, pudiendo adquirirse los siete kilogramos de la tinta brun mineral, no adjudicados, por gestión directa, según se propone.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 25 de Octubre de 1932.

P. D.,  
VERGARA

Señor Director general de la Fábrica de Moneda y Timbre.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

### ORDEN CIRCULAR

A los efectos de que el Patronato Nacional de Protección de Ciegos de mi Presidencia conozca exactamente el número de ciegos que forman el Censo de esa provincia del digno cargo de V. E., sírvase disponer la inserción en el *Boletín Oficial* de esta circular y ficha informativa para que por los Alcaldes, Jefes de la Policía gubernativa y de los Puestos de la Guardia civil y Centros e Instituciones protectores de ciegos, sea facilitado su conocimiento a los interesados y sus familiares del término municipal o demarcación respectiva, quienes las llenarán y devolverán por el mismo conducto que las reciban a este Ministerio. Los Alcaldes remitirán al propio tiempo relación de los ciegos que figuran como menesterosos o pobres de solemnidad en el Ayuntamiento respectivo.

Madrid, 2 de Noviembre de 1932.

CASARES QUIROGA

Señores Gobernadores civiles de las provincias.



## PATRONATO NACIONAL DE PROTECCION DE CIEGOS—MADRID

## FICHA INFORMATIVA

Nombre y apellidos, .....

Domicilio .....

Natural de ..... Provincia de .....

Edad actual ..... Edad en que se quedó ciego .....

Soltero ..... Casado ..... Cónyuge ciego ..... Viudo ..... Hijo .....

Cuánto ha asistido a la escuela .....

En cuántas escuelas ha estado .....

Indique el nombre y la localidad de la escuela .....

¿Sabe leer en el sistema "Braille"? ..... ¿Sabe escribir? .....

¿Ha seguido estudios superiores? ..... Cuáles .....

¿Sabe algún oficio? .....Cuál: .....

¿Puede ganarse la vida por sí solo? .....Cómo .....

Causa de la ceguera .....

Tiene medios de vida, él o sus padres, y cuáles son .....

Protección a la infancia,  
Enseñanza primaria.  
Formación y orientación profesional.  
Bolsa de Trabajo.  
Pensión.  
Casas de familia.

(Subráyese lo que convenga al sujeto.)

(Lugar y fecha.)

V.º B.º:  
EL ALCALDE,

(Firma del interesado.)

NOTA.—En los lugares donde no haya Alcalde, suscriba el Visto bueno la Autoridad del mismo.

## ORDENES

Ilmo. Sr.: Habiéndose recibido con posterioridad a mi Orden de 17 de Octubre último varios anuncios de concurso de nuevas Secretarías vacantes, proceda V. I. a agregarlas a las existentes en aquella fecha, toda vez que el concurso que por la mencionada Orden se convoca no ha sido aún publicado en la GACETA DE MADRID.

Lo digo a V. I. para su cumplimiento. Madrid, 2 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
JOSE CALVINO

Señor Director general de Administración.

Excmo. Sr.: En vista de lo solicitado por el Guardia civil del 16.º Termino del Instituto, Francisco Gómez Pedreño,

Este Ministerio ha resuelto se le conceda permiso de carácter urgente y por el tiempo indispensable para Nimes (Francia), con motivo de enfermedad grave de su madre.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Madrid, 5 de Noviembre de 1932.

P. D.,  
C. ESPLA

Señor Inspector general de la Guardia civil.

## MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

## ORDENES

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido con motivo de las instancias promovidas por la Sociedad de Obreros Fontaneros y Vidrieros de Madrid, reclamando contra el nombramiento del Maestro de Taller de Fontanería de la Escuela de Orientación Profesional de Madrid; la de varios Auxiliares y Maestros de Taller de dicha Escuela y de la Elemental de Trabajo, de esta capital, reclamando la confirmación en sus cargos; la consulta elevada por el Patronato local de Formación Profesional de Madrid sobre validez de los nombramientos que expidió en Octubre de 1929 y Enero de 1930 a favor del personal anteriormente aludido, y la instancia del Sindicato de la Unión General de Trabajadores del Estado, reclamando la confirmación de los expresados nombramientos:

Resultando que el Patronato local de Formación profesional de Madrid, en Mayo de 1929, acordó nombrar el personal de Auxiliares y Maestros de Taller de la Escuela de Orientación Profesional, y más tarde, el de la Escuela Elemental de Trabajo, sin las formalidades del concurso y sin dar conocimiento del acuerdo a la Superioridad, nombrando al primero en Octubre de 1929 y al segundo en Enero de 1930 y expidiendo a favor de los interesados el oportuno contrato de trabajo, concertado entre Patronato e interesados:

Resultando que tales nombramientos se hicieron con carácter provisional por dos años, conforme previene el artículo 29 del libro I del Estatuto de Formación Profesional de 21 de Diciembre de 1928, vigente entonces y ahora, siempre prescindiendo de la aprobación previa de la Superioridad, y que al finalizar los dos años, los interesados reclamaron del Patronato que se cumpliese lo dispuesto en el citado artículo 29, apartado quinto, del Libro I del Estatuto, y se les confirmase con el 20 por 100 de aumento en sus retribuciones, o bien se les destituyese, si sus servicios no merecieron el beneplácito de la Corporación:

Resultando que ésta, al estudiar la ponencia designada al efecto, tuvo dudas acerca de la legalidad de los referidos nombramientos, por no haberse observado los preceptos contenidos en las Reales órdenes de 19 de Enero y de 20 de Julio de 1929, dic-

tadas para la aplicación de los preceptos del Estatuto tantas veces mencionado, y eleva a este Ministerio la correspondiente consulta:

Resultando que la Sociedad de Obreros Fontaneros y Vidrieros reclama contra el nombramiento hecho por concurso, pero sin examen, de Maestro Fontanero de la Escuela de Orientación Profesional, y que el Jefe del Departamento de Talleres de dicho Centro, por orden del Director de la Escuela, informa que el nombramiento del mencionado Maestro de Taller se hizo al mismo tiempo que los demás, o sea hace dos años, por el Patronato, observándose exactamente el mismo procedimiento, o sea el nombramiento directo, sin concurso, según el informe a que se alude en el resultando anterior:

Resultando que el Sindicato de la Unión General de Trabajadores del Estado reclama que se confirmen los nombramientos de sus afiliados los Maestros, Ayudantes de Taller y subalternos a que se viene aludiendo en este expediente, fundándose en que los nombramientos fueron legales y en que la actuación eficaz y competente de los interesados les hace merecedores de la confirmación, con el aumento consiguiente de sueldo:

Visto el apartado quinto del artículo 29 del Estatuto de Formación Profesional de 21 de Diciembre de 1928, que dice:

“Siempre que sea posible se fijarán normas de preferencia para la utilización complementaria de los servicios del personal de las plantillas oficiales. El resto del personal que sea necesario será elegido por el procedimiento que el Patronato local juzgue conveniente, previa aprobación de la Superioridad, extendiéndose el nombramiento provisional por un período de dos años, al cabo de los cuales el Patronato local propondrá a la Superioridad la continuación o la sustitución del nombrado, justificando su propuesta.”

Visto el apartado 6.º de la Real orden de 19 de Enero de 1929, dando reglas para la implantación del régimen de Cartas fundacionales, conforme a las normas del mencionado Estatuto, apartado que dice: “Para la provisión de las plazas de Profesores, de Auxiliares y Maestros de taller, se atenderán los Patronatos a lo prevenido en el apartado 5.º del artículo 29 del libro I del Estatuto de 21 de Diciembre último, debiéndose publicar el anuncio de la convocatoria, previa aprobación de este Ministerio, en la GACETA DE MADRID y en el Boletín Oficial de la provincia.”

Vista la Real orden de 20 de Julio de 1929, aclarando preceptos sobre el contenido de las Cartas fundacionales, en relación con el nombramiento de personal, y confirmando la Real orden de 19 de Enero anterior:

Considerando que el Patronato local de Formación profesional, de Madrid, según su propio informe, no creyó necesario adaptar sus acuerdos, referentes a nombramientos de personal, a las disposiciones aclaratorias del Estatuto de 21 de Diciembre de 1928, o sea a las Reales órdenes de 19 de Enero y 20 de Julio de 1929, entendiéndose, por el contrario, que podía obrar libremente, como así lo hizo, prescindiendo de todo concurso y efectuando nombramientos provisionales por dos años de Jefe del Departamento de talleres, Auxiliares y Maestros de taller de la Escuela de Orientación Profesional y de Auxiliares y Maestros de taller de la Elemental de Trabajo:

Considerando que el apartado 5.º del artículo 29 del libro I del Estatuto de 21 de Diciembre de 1928 previene que el personal que exceda de las plantillas oficiales sería elegido por el Patronato, previa aprobación de la Superioridad, y que para la ratificación de tales nombramientos había también de ser oída la Superioridad, como llamada a resolver en definitiva lo procedente, y el Patronato, no sólo no sometió a la aprobación de aquélla los nombramientos de referencia, sino que ni siquiera dió cuenta de haberlos realizado:

Considerando que no se ha cumplido por el Patronato de Madrid ni lo dispuesto en la Real orden de 19 de Enero de 1929, ni lo preceptuado en la de 20 de Julio del mismo año, en cuyo apartado 3.º se previene: “Los nombramientos se expedirán por el Ministerio de Trabajo y Previsión, siendo el carácter de éstos el que determina el párrafo segundo del apartado 5.º del artículo 29 del libro I del Estatuto vigente.”

Considerando que al expedir el Patronato local de Formación profesional, de Madrid, los nombramientos de que se hace mención, en Octubre de 1929 unos, y en Enero de 1930 otros, sin formalidades de concurso y sin la previa aprobación de la Superioridad en cuanto al procedimiento elegido para su expedición, se infringieron abiertamente las disposiciones legales tantas veces mencionadas, por lo que cabe evacuar la consulta del Patronato en el sentido de que, siendo ilegal el procedimiento seguido en el nombramiento del personal aludido, lo procedente sería declarar nulo todo lo actuado:

Considerando, no obstante, que el personal de que se trata acudió de buena fe al llamamiento que le hizo el Patronato y aceptó los nombramientos expedidos por éste en la inteligencia de que existía en todo ello una perfecta legalidad, que resultó después avalada por la posesión no interrumpida del cargo durante más de tres años, por lo que no es equitativo hacerle responsable de la actuación equivocada del Patronato, y teniendo en cuenta que todos los informes coinciden en señalar la actuación meritoria y altamente eficiente del personal a que se alude en este informe:

Considerando que no ha lugar a establecer excepción alguna respecto al nombramiento de Maestro fontanero en la Escuela de Orientación Profesional, puesto que no se observaron respecto al mismo ni más ni menos formalidades que respecto a las de sus compañeros,

Este Ministerio, estimando la reclamación de los interesados y la del Sindicato de la Unión general de Trabajadores del Estado, ha resuelto:

1.º Que se confirmen por esta vez los nombramientos expedidos en Octubre de 1929 y Enero de 1930 por el Patronato local de Formación profesional, de Madrid, a favor del Jefe de Talleres, Auxiliares y Maestro de taller de la Escuela de Orientación Profesional y de Auxiliares y Maestro de taller de la Elemental de Trabajo, en los términos prevenidos en el apartado 5.º del artículo 29 del libro I del Estatuto de Formación profesional de 21 de Diciembre de 1928, y se renueven los contratos de trabajo por el tiempo reglamentario, conforme a lo preceptuado en la Real orden de 27 de Diciembre de 1929.

2.º Que se declare que el Patronato local de Formación profesional, de Madrid, no tiene atribuciones especiales sobre las que con carácter general se reconocen por las disposiciones vigentes a los restantes Patronatos locales de Formación profesional, disposiciones que deberán ser objeto por su parte, en lo sucesivo, de una estricta observancia, muy especialmente las que regulan la provisión de las plazas de personal docente de las Escuelas de Orientación Profesional, Elemental de Trabajo y demás organismos anejos.

3.º Que se desestime la reclamación interpuesta por la Sociedad de Obreros Fontaneros y Vidrieros; y

4.º Que por la Dirección general de Enseñanza Profesional y Técnica se adopten las medidas conducentes al cumplimiento exacto de esta Orden y se haga una revisión de los ex-

pedientes personales de todo el personal afecto a todos los organismos que se hallan bajo la tutela del aludido Patronato, adoptando las resoluciones que estime pertinentes en consonancia con lo resuelto en esta Orden y a tenor de lo prevenido en las restantes disposiciones legales en vigor.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 1.º de Noviembre de 1932.

P. D.,  
DOMINGO BARNES

Señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica.

Ilmo. Sr.: Al proponerse el Ministerio la renovación de los órganos docentes españoles, cometería una puerilidad notoria si considerase que su misión termina con variar el cuadro de las enseñanzas, enriquecer mediante nuevas secciones de estudio las Facultades y Escuelas, dotar los servicios e iniciar la mejora en la remuneración del Profesorado.

Todo ello era necesario, apremiante y habrá de acentuarse en presupuestos sucesivos; mas ese esfuerzo que, traducido en cifras, representa un aumento del 33 por 100 en el Presupuesto de Instrucción pública en los dos años últimos, si bien es un índice de la sensibilidad del Régimen para los problemas de cultura, resultaría baldío de no ser correspondido por el Profesorado con una acción docente férvida, pertinaz e inteligente; sólo así el problema de la enseñanza puede decirse que se acomete en su base.

El Ministerio, a fin de poder cumplir esa finalidad, apela a la conciencia vocacional del Profesorado español para que ponga al servicio de la enseñanza cuanto pueda contribuir, no sólo a enriquecer científicamente al estudiante, sino a dotarle de una fina sensibilidad. El Ministerio requiere a cuantos ocupan un lugar en el Magisterio para que, persuadidos de la actual misión que les incumbe, procuren henchir su labor cotidiana, de noble interés humano por el alumno, ya que aun la formación profesional sólo alcanza plenitud cuando quien la facilita pone en ello el hondo y dramático afán de formar hombres de máxima aptitud.

Quienes internamente se sientan impelidos a una acción de tal naturaleza, deben quedar en el Profesorado; mas los que se hallen decaídos en su interés didáctico o en su fe pedagógica, harán un gran bien a España

y a la enseñanza alejándose de ésta. Al sacrificio que realiza la Nación en momentos tan poco propicios económicamente, no puede menos de seguir una acción entusiasta del Profesorado; de otra suerte faltaría autoridad moral a los gobernantes para continuar alentando en el país la confianza en la labor docente.

Mas para que el Ministerio y su órgano asesor supremo, el Consejo Nacional de Cultura, pueda conocer de modo indudable la forma cómo cada Centro de enseñanza, y dentro de ellos cada Profesor actúa, este Ministerio ordena:

1.º Los Decanos de las Facultades, por conducto de los Rectores, los Directores de Institutos, Normales, Escuelas Especiales, Escuelas de Trabajo, de Comercio y Conservatorios oficiales, dirigirán trimestralmente al Ministerio, bajo la responsabilidad académica de las Autoridades antedichas, informe detallado de la labor que realiza la Facultad o Centro, enseñanzas complementarias organizadas, obra social que se lleva a cabo, campos de deportes, piscinas, comedores, obra de mutualidad, becas, excursiones, peticiones o protestas formuladas por la clase escolar y necesidades de la enseñanza a juicio de la Junta de Facultad o de Claustro, con transcripción de los votos particulares.

2.º Las Autoridades a que se refiere el párrafo anterior informarán asimismo, bajo su responsabilidad académica, de la asistencia a clase de cada Profesor, con expresión en caso de no asistencia de las razones que para ello hubiera alegado. Los Profesores entregarán en los Decanatos o Centros respectivos los cuestionarios que se propongan explicar, nota de los trabajos extraordinarios realizados, designación del libro de texto, si lo hay, e indicación de la bibliografía recomendada a los alumnos para su preparación.

3.º El Consejo Nacional de Cultura, de conformidad con su Estatuto legal, podrá organizar visitas de inspección a todos los Centros de enseñanza; y

4.º Los informes se elevarán a la Secretaría del Consejo Nacional de Cultura, al finalizar Diciembre, Marzo y Junio.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 5 de Noviembre de 1932.

FERNANDO DE LOS RIOS

Señor Subsecretario de este Ministerio.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISIÓN

### ORDENES

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera del Jurado mixto de Transportes Terrestres de Barcelona, para los cargos de Presidente y Vicepresidente, y de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931,

Este Ministerio ha dispuesto que sean nombrados Presidente y Vicepresidente del mencionado Jurado mixto, D. Higinio González Aragonés y D. Antonio Rato Sastrón, respectivamente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,  
A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vistas las ternas formuladas por las representaciones patronal y obrera de la Agrupación de los Jurados mixtos de Construcción, Industrias Químicas y Agua, Gas y Electricidad, de Oviedo, y por el Delegado del Trabajo, para los cargos de Presidente y Vicepresidente de dicho organismo,

Este Ministerio, de acuerdo con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931, ha dispuesto que sean nombrados Presidente y Vicepresidente de la mencionada Agrupación D. Ernesto Winter Blanco y D. Pío Linares, respectivamente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,  
A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera de la cuarta Agrupación de Jurados mixtos de Málaga, en orden a la designación de Presidente de dicho organismo, y las ternas formuladas por las mismas representaciones y el señor Delegado de Trabajo para la correspondiente Vicepresidencia,

Este Ministerio, de acuerdo con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931, ha dispuesto que sean nombrados Presidente y Vicepresidente de la mencionada Agrupación, D. Joaquín Cortés Navajas y D. Vicente Sarmiento Ruiz, respectivamente.

Lo que digo a V. I. para su conoci-

miento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,

A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar las Secciones de Fabricación de papel y Fabricación de tejidos del Jurado mixto correspondiente de Peñarroya,

Este Ministerio ha dispuesto que las expresadas Secciones queden constituidas de la manera siguiente:

*Sección de Fabricación de papel.*

Vocales patronos efectivos: D. Alejandro Fernández Araoz y D. Hilario Huguenot.

Vocales patronos suplentes: D. Eugenio Isasi y D. Celestino Vitoriano.

Vocales obreros efectivos: D. José Alvarez Escobar y D. Julián Núñez Aroca.

Vocales obreros suplentes: D. Felipe Morlesín Pizarro y D. José Serrano Ariza.

*Sección de Fabricación de Tejidos.*

Vocales patronos efectivos: D. Alejandro Fernández Araoz y D. Hilario Huguenot.

Vocales patronos suplentes: D. Celestino Vitoriano y D. Francisco Mantas.

Vocales obreros efectivos: D. Felipe Mantas Ponte y D. Eduardo Blanco Fernández.

Vocales obreros suplentes: Don Eduardo Villaseca Cano y D. José Alfaro Naranjo.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,

A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto de Industria de la Pesca, Sección de Rederos, Lavadores, Pesadores y demás servicios auxiliares de la pesca, de San Sebastián,

Este Ministerio ha dispuesto que la expresada Sección quede constituida de la manera siguiente:

Vocales patronos efectivos: D. Pío Salaverría, D. Nemesio Lizárraga, don Angel Fernández y D. Pedro Díaz de España

Vocales patronos suplentes: D. Juan Velasco, D. Jesús Suárez, D. José Olaiola y D. Higinio M. Urbina.

Vocales obreros efectivos: D. M. Segundo Pérez, D. Pedro Sáenz Alcalde, D. Isidro Romero Verano y D. Sixto Crespo Zúñiga.

Vocales obreros suplentes: D. Sixto Chocolonea, D. Florentino Pardo, don Vicente Latasa y D. Mariano González.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,

A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar las Secciones de Chocolatería, Pastelería y Confitería, del Jurado mixto de Industrias de la Alimentación, de Toledo,

Este Ministerio ha dispuesto que las expresadas Secciones queden constituidas de la manera siguiente:

*Sección de Chocolatería.*

Vocales patronos efectivos: D. Bienvenido Martín García, D. Rodrigo Martínez, D. Juan Esteban y D. Manuel Gómez Tavira.

Vocales patronos suplentes: D. Casimiro Moreno García, D. Antonio López Martín, D. Manuel Sánchez Escobar y D. Vicente Villajos Añover.

Vocales obreros efectivos: D. León Castellano Aparicio, D. Eloy Galán Cerdeño, D. Pablo Arenas Rodríguez y D. Venancio Galán Segovia.

Vocales obreros suplentes: D. Carlos Quijorna Dueña, D. Fermín Martín García, D. Juan Aguado Pérez y don Francisco Muñoz García.

*Sección de Confitería.*

Vocales patronos efectivos: D. Luis Muñoz Fraulatarío, D. Esteban Rodríguez, D. Gonzalo Martínez Arrieta y D. Domingo Aguado.

Vocales patronos suplentes: D. Eladio Martínez Ruano, D. Justo Gallardo Garrica, D. Victoriano Sánchez Sánchez y D. José Conde Calavera.

Vocales obreros efectivos: D. Rafael Llinares Cruz, D. Juan Barrose Gameiro, D. Miguel Villanueva Galán y don Román Manrique Vázquez.

Vocales obreros suplentes: D. Gerardo Aguado Pérez, D. Pablo Morales Ancos, D. Aurelio Pulido Pérez y don Daniel de la Puente y Fuente.

*Sección de Pastelería.*

Vocales patronos efectivos: D. Cecilio Martín, D. Luis García Patos,

doña Dolores Aguado y D. Miguel Martínez.

Vocales patronos suplentes: D. Pablo Alguacil Rodríguez, D. Mauricio Martín Galán, D. Pablo Sánchez Horneros y D. Adoración Ancos.

Vocales obreros efectivos: D. Francisco Martín Reyes, D. Tomás Benito Sánchez, D. Félix Peinado Alonso y D. Antonio Berzosa Lasavia.

Vocales obreros suplentes: D. Tomás Huertas Prieto, D. Marcelo Barbastro Palomero, D. Victorio Muñoz Jiménez y D. Julián Pérez Guzmán.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 31 de Octubre de 1932.

P. A.,

A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de la elección verificada para designar los Vocales que han de integrar la Sección de Cerámicos Hidráulicos del Jurado mixto de Industrias de la Construcción de Jerez de la Frontera,

Este Ministerio ha dispuesto que la expresada Sección quede constituida de la manera siguiente:

Vocales patronos efectivos: D. Bartolomé J. Camacho, D. Leonardo López Borrero y D. Enrique Fernández de Bobadilla.

Vocales patronos suplentes: D. Antonio Roldán Romero, D. Antonio Valero Baeza y D. José Tamayo Moro.

Vocales obreros efectivos: D. Juan Peces Becerra, D. Pedro Naranjo Delgado y D. Manuel Silva y Silva.

Vocales obreros suplentes: D. Juan Orellana García, D. José Morales Romero y D. José Ruiz Martínez.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,

A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la dimisión que de su cargo de Presidente del Jurado mixto de Tranvías de Madrid ha presentado D. Angel García Otermán,

Este Ministerio ha dispuesto que sea aceptada dicha dimisión, y que para la provisión de la correspondiente vacante se proceda de acuerdo con lo que previene el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

P. A.,

A. FABRA RIBAS

Señor Director general de Trabajo.

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

### ORDENES

Ilmo. Sr.: Hallándose de regreso en Madrid el Director general del Instituto de Reforma Agraria,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer cese V. I. en el despacho de los asuntos del expresado Instituto.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 1.º de Noviembre de 1932.

P. D.,

SANTIAGO VALIENTE

Señor Director general de Industria.

Excmo. Sr.: Vista la comunicación dirigida por V. E. a este Ministerio, interesando se dicte una disposición que determine de manera precisa el adeudo que ha de corresponder a los rodamientos de bolas de acero, cualquiera que sea su destino.

Resultando que, por llamadas de repertorio que rigen desde la vigencia del Arancel de 1922, los rodamientos de bolas de acero, así como las bolas de acero para los mismos, tienen asignadas para su adeudo partidas distintas, según el uso a que se destinan, figurando con llamadas de repertorio a las partidas 389, 502, 594 a 597, ambas inclusive, 723 y 732:

Resultando que desde que con su actual redacción se incorporaron al texto arancelario las partidas 723 bis y ex 723, las llamadas de Repertorio a que antes se hace referencia, no deben tener existencia legal puesto que la nota 32 del Arancel, que define las piezas de maquinaria, previene terminantemente en su regla segunda que "los tubos, barras, tornillos, chapas, planchas, fondos de caldera, alambre y otros artículos, *tarifados expresamente en el Arancel*, deben aforarse siempre por las partidas del mismo en que se hallen comprendidos, aunque vengán destinados para maquinaria", por lo que desde el momento en que las partidas 723 bis y ex 723 tarifan expresamente las bolas de acero pulimentadas y los cojinetes y juegos de bolas, no deben tales mercancías en modo alguno adeudarse por otras partidas:

Considerando que la permanencia de tales llamadas en el Repertorio, sobre ser impropio, produce confusión y falta de uniformidad en los adeudos, con posible perjuicio para los intereses del Tesoro y para los de los importadores, que conviene evitar con la urgencia que corresponde en todo momento a la mayor precisión de los des-

pachos en las Aduanas, fijando al propio tiempo para los cojinetes y rodamientos de bolas de acero y con independencia del uso a que se destinan, un límite de peso que sirva de determinante a la clasificación de los mismos por una de las dos partidas en que están tarifados:

Considerando que este límite debe ser determinado de manera general, atendiendo a los pesos que corresponden a los usos más corrientes en mercancía como la de que se trata, que en casos particulares puede tener simultáneamente aplicación a maquinarias perfectamente diferenciadas:

Considerando, a tal efecto, que la característica de la partida ex 723 es la de tarifar los juegos de bolas cuando no sean mayores que los usados en las motocicletas, sabiéndose que aun siendo distintos los tamaños que se emplean en tales vehículos, puede no obstante establecerse como límite máximo de este uso el de un kilogramo, por lo que los que excedan de este peso deberán adeudarse por la partida 723 bis que los tarifa sin determinación específica, con derechos más elevados:

Considerando que, aunque defectuoso, el texto de las partidas 723 bis y ex 723, en el momento presente no es susceptible de modificación, y que, en consecuencia, el cumplimiento de lo dispuesto en la regla segunda de la nota 32 de los vigentes Aranceles de Aduanas, obliga a la supresión de las llamadas de Repertorio antes referidas y a su adaptación al contenido de las parti-

"Bolas de acero pulimentadas, cojinetes, rodamientos y motocicletas, automóviles, transmisiones y maquinaria en juegos de bolas o de rodillos de acero para velocípedos, mo-

- cuando su peso exceda de un kilogramo por unidad... Partida 723 bis.
- cuando su peso no exceda de un kilogramo por unidad ..... Partida ex 723."

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos oportunos. Madrid, 2 de Noviembre de 1932.

MARCELINO DOMINGO

Señores Ministro de Hacienda y Director general de Comercio y Política arancelaria.

Ilmo. Sr.: El Reglamento de las paradas particulares de sementales equinos de 26 de Diciembre de 1924, dispone que todos los años cuantos paradistas deseen establecer una nueva parada, aumentar o cambiar alguno de los sementales, ya sean caballos o garañones, deberán solicitar la autorización oportuna actualmente de las Juntas provinciales de Fomento

pecuario, antes del 15 de Noviembre y que los paradistas establecidos en años anteriores que deseen continuar ejerciendo su industria con los mismos sementales, deberán manifestarlo también a la citada Junta antes de la fecha mencionada.

Este Ministerio, de conformidad con lo informado y propuesto por la Dirección general de Comercio y Política arancelaria, ha acordado disponer:

1.º Que a partir de la publicación de la presente Orden en la GACETA DE MADRID se consideren suprimidas del vigente Repertorio, para la aplicación de los Aranceles de Aduanas, las llamadas siguientes: a la partida 389, "Bolas de hierro o acero pulimentadas para rozamientos u otros usos"; a la partida 502, "Cojinetes de bolas de acero para motores de combustión interna" y "Rodajes de bolas de acero para motores de combustión interna"; a las partidas 594 a 597, ambas inclusive, "Cojinetes de bolas de acero para transmisiones y demás maquinaria" y "Rodajes de bolas de acero para transmisiones y demás maquinaria"; a la partida 723, "Rodajes de bolas de acero para velocípedos y motocicletas"; a la partida 732, "Rodajes de bolas de acero para automóviles", y asimismo la llamada "Cojinetes para maquinaria" (véase la partida de la maquinaria).

2.º Que se incorpore al vigente Repertorio para la aplicación de los Aranceles de Aduanas la siguiente llamada:



El Ministro que suscribe ha tenido a bien disponer que, interin se publique el mencionado Reglamento, sea prorrogado hasta el 15 de Diciembre próximo el plazo antes señalado para la solicitud de apertura, para las paradas equinas de referencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y a los debidos efectos. Madrid, 3 de Noviembre de 1932.

P. D.,

**SANTIAGO VALIENTE**

Señor Director general de Ganadería e Industrias pecuarias.

Ilmo. Sr.: En virtud de las facultades conferidas por el artículo 14 del Decreto de fecha 1.º de los corrientes (GACETA del día 3), relativo a la intensificación cultural y su aplicación a las fincas situadas en provincias de las señaladas en la base segunda de la ley de Reforma Agraria, y atendiendo al grave problema creado por el paro campesino en otras provincias españolas,

Este Ministerio ha acordado la aplicación del contenido de dicho Decreto a las provincias de Cádiz, Cáceres, Sevilla, Granada y Málaga, debiendo estar constituidas y a disposición del personal técnico del Instituto las Comisiones asesoras de propietarios que marca el artículo 2.º del citado Decreto a los dos días de la publicación de esta Orden.

Lo que comunico a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

**MARCELINO DOMINGO**

Señor Director general del Instituto de Reforma Agraria.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido por la Dirección general de Reforma Agraria, en virtud de la Orden de 28 de Octubre último, por la que se aplica el Decreto de 22 del mismo mes, sobre intensificación de cultivos, a las fincas denominadas "Carija", "El Infierno", "El Cupón", "La Zorrilla", "Los Barros" y "El Amarguillo", sitas en término municipal de Espera (Cádiz), y conforme a lo acordado por el Consejo de Ministros,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer que se apruebe el referido expediente.

Lo que comunico a V. I., a los efectos del artículo 8.º del repetido Decreto de 22 de Octubre último, redactado de nuevo por el de 1.º de Noviembre (GACETA del 3), para que, re-

quiriéndose a los cultivadores de dichas fincas, se proceda como el mismo Decreto ordena. Madrid, 4 de Noviembre de 1932.

**MARCELINO DOMINGO**

Señor Director general de Reforma Agraria.

Ilmo. Sr.: Este Ministerio ha tenido a bien nombrar Vicepresidente del Tribunal de oposiciones a plazas de Oficiales de Administración civil de este Departamento al Vocal de dicho Tribunal D. Fernando Cabello Lapiedra.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 5 de Noviembre de 1932.

P. D.,

**SANTIAGO VALIENTE**

Señor Presidente del Tribunal de oposiciones a plazas de Oficiales de Administración civil de este Ministerio.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### MINISTERIO DE ESTADO

#### PROTOCOLO

#### CONVENIO INTERNACIONAL PARA LAS LINEAS DE CARGA

#### PREAMBULO

Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Chile, de Cuba, de Dinamarca, de la Ciudad libre de Dantzig, de España, del Estado libre de Irlanda de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, de Grecia, de la India, de Islandia, de Italia, del Japón, de Letonia, de Méjico, de Noruega, de Nueva Zelanda, del Paraguay, de los Países Bajos, del Perú, de Polonia, de Portugal, de Suecia y de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas; deseosos de establecer de común acuerdo, principios y reglamentos con el fin de garantizar las vidas y haciendas a flote, por lo que se refiere a los límites de inmersión para los cuales puedan ser cargados los buques destinados a efectuar viajes internacionales, han decidido establecer un Convenio con este objeto, para lo que han nombrado los siguientes plenipotenciarios:

El Gobierno de Alemania:

Sr. Gustav Koenings, Director general de Ministerio de Comunicaciones, Consejero secreto de Estado, Berlín.

Sr. Arthur Werner, Consejero superior de Estado en el Ministerio de Comunicaciones, Consejero secreto de Justicia, Berlín.

Sr. Walter Laas, Profesor Director de la Sociedad de Clasificación "Germanischer Lloyd", Berlín.

Sr. Karl Sturm, Director gerente de

la Sec-Berufsgenossenschaft, Hamburgo.

El Gobierno de la Confederación de Australia:

Capitán de navío, Sr. Henry Priaux Cayley, de la Real Armada Australiana, Agregado naval de la Confederación de Australia en Londres.

Sr. Vincent Cyril Duffy, de la Australia House.

El Gobierno de Bélgica:

Sr. Raoul F. Grimard, Ingeniero naval, Consejero técnico de la Administración Central de la Marina.

El Gobierno del Canadá:

Sr. Alexander Johnston, Subsecretario de la Marina Mercante.

El Gobierno de Chile:

Capitán de corbeta Sr. Oscar Bunsler, Constructor naval; miembro de la Comisión naval de Chile en Londres.

El Gobierno de Cuba:

Sr. Guillermo Patterson, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario en Londres.

El Gobierno de Dinamarca:

Sr. Emil Krogh, Jefe de Negociado del Ministerio de Navegación y Pesca.

Sr. Aage H. Larsen, Ingeniero Constructor del Ministerio de Navegación y Pesca.

Sr. J. A. Korbing, Director de la Compañía de armamento "det Forenede Dampskibsselskab", Copenhague.

Capitán Sr. H. P. Hagelberg, Presidente de la Asociación danesa de Capitanes de la Marina Mercante.

Sr. Erik Jacobsen, Gerente de Sindicato.

El Gobierno de la Ciudad libre de Dantzig:

Sr. Alphonse Poklewsky-Koziell, Consejero comercial de la Embajada polaca en Londres.

Sr. Waldemar Sieg, Consejero comercial.

El Gobierno de España:

Sr. Octaviano Martínez-Barca, Ingeniero naval de la Armada.

El Gobierno del Estado libre de Irlanda:

Sr. J. W. Dulanty, Comisario del Comercio del Estado libre de Irlanda en la Gran Bretaña.

Sr. T. J. Hegarty, Perito naval en el Departamento de Marina y Transportes, Ministerio de Industria y Comercio.

El Gobierno de los Estados Unidos de América:

Sr. Herbert B. Walker, Presidente de la Asociación Americana de Armadores de Vapores.

Sr. David Arnott, del "American Bureau of Shipping".

Sr. Laurens Prior, del Negociado de Navegación en el Departamento del Comercio.

Sr. Howard C. Towle, del Consejo Nacional de los Armadores americanos.

Sr. Samuel D. McComb, del "Marine Office of America".

Capitán Sr. Albert F. Pillsbury, de la Casa "Pillsbury y Curtis", San Francisco.

Sr. Robert F. Hand, Vicepresidente de la "Standard Shipping Company", Nueva York.

Sr. James Kennedy, Director gerente, Sección de Navegación de la "Gulf Refining Company", de Nueva York.

Sr. H. W. Warley, Vicepresidente de la "Ore Steamship-Corporation", de Nueva York.

Contralmirante retirado Sr. John G.

Tawresey, de la Armada de los Estados Unidos, del "United States Shipping Board".

El Gobierno de Finlandia:

Sr. A. H. Saastamoinen, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario en Londres.

Capitán de fragata Sr. Birger Brandt, de la Asociación finlandesa de Capitanes mercantes.

El Gobierno de Francia:

Sr. André Maurice Haarbleicher, Ingeniero naval Jefe de primera clase, Director de los Servicios de la Flota Comercial y del Material Naval en el Ministerio de la Marina Mercante.

Sr. René Hippolyte Joseph Lindemann, Subdirector de los Servicios del Trabajo Marítimo y de la Contabilidad en el Ministerio de la Marina Mercante.

Sr. Jean Henry Théophile Marie, Ingeniero naval principal, Agregado al Director de los Servicios de la Flota Comercial y de Material Naval en el Ministerio de la Marina Mercante.

Sr. A. H. A. de Berthe, Administrador-Delegado del "Bureau Veritas".

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte: Sr. Henry F. Oliver, Almirante de la Escuadra de la Real Armada.

Capitán Sr. F. W. Bate, Consejero náutico del Servicio de la Marina mercante, en el "Board of Trade".

Sr. A. J. Daniel, Perito naval principal, en el "Board of Trade".

Capitán Sr. John Thomas Edwards, Capitán mercante retirado.

Sr. Ernest W. Glover, de la Cámara de Navegación del Reino Unido.

Sr. Norman Hill, Presidente del "Merchant Shipping Advisory Committee", en el "Board of Trade".

Sr. Charles Hipwood, del "Board of Trade".

Sr. J. Foster King, Inspector Jefe de la "British Corporation Register of Shipping and Aircraft".

Dr. Sr. J. Montgomerie, Perito naval Jefe en el "Lloyd's Register of Shipping".

Sr. Charles J. O. Sanders, Presidente del "Comité de las Líneas de Carga" 1927-1929.

Sr. William Robert Spence, Secretario general de la Unión Nacional de Marineros.

Capitán Sr. A. Spencer, Capitán mercante retirado.

El Gobierno de Grecia:

Sr. Nicolás G. Lely, Cónsul general de Grecia en Londres.

El Gobierno de la India:

Sr. Geoffrey L. Corbett, Secretario jubilado del Departamento de Comercio del Gobierno de la India.

Sr. Nowrojee Dadabhoj Allbless, Presidente de la "Scindia Steamships Limited", de Londres.

Capitán Sr. Kavas Ookerjee, Inspector de buques de la "Scindia Steam Navigation Company, Limited", de Bombay.

Ingeniero Capitán de fragata, señor John Sutherland Page, de la Real Marina India, Ingeniero Jefe y Perito Naval retirado, del Gobierno de Bengala.

El Gobierno de Islandia:

Sr. Emil Krogh, Jefe de Negociado del Ministerio danés de Navegación y Pesca.

Sr. Aage H. Larsen, Ingeniero Cons-

tructor del Ministerio danés de Navegación y Pesca.

Sr. J. A. Korbing, Director de la Compañía de armamento "det Forenede Dampskibsselskab", de Copenhague.

Capitán Sr. H. P. Hagelberg, Presidente de la Asociación danesa de Capitanes de la Marina Mercante.

Sr. Erik Jacobsen, Gerente de Sindicato, Dinamarca.

El Gobierno de Italia:

General Sr. Giulio Ingianni, Director general de la Marina mercante.

Almirante de División, Sr. Giuseppe Cantu, Inspector técnico de la Marina mercante.

Profesor Sr. Torquato Giannini, Consejero de Emigración en el Ministerio de Negocios Extranjeros.

El Gobierno del Japón:

Sr. Shoichi Nakayama, Secretario de Embajada de primera clase.

Sr. Sukefumi Iwai, Perito del Negociado de la Administración local de Comunicaciones.

El Gobierno de Letonia:

Sr. Arturs Ozols, Director del Departamento de la Marina Mercante.

Capitán Sr. Andrejs Lonfelds, de la Asociación de Armadores letones.

El Gobierno de Méjico:

Sr. Gustavo Luders de Negri, Cónsul general de Méjico en Londres.

El Gobierno de Noruega:

Sr. Erling Bryn, Director del Departamento de Navegación, en el Ministerio de Comercio y Navegación.

Sr. Johan Schonheyder, Perito Jefe del Ministerio de Comercio y Navegación.

Dr. Sr. J. Bruhn, Director del "Norske Veritas".

Sr. J. Hysing Olsen, Armador.

Sr. Eivind Tonnesen, Director gerente de la Asociación Noruega de Capitanes Mercantes.

Sr. A. Birkeland, Presidente de la Unión Noruega de Marineros y Fogoneros.

El Gobierno de Nueva Zelanda:

Sr. Thomas Mason Wilford, Alto Comisario de Nueva Zelanda en Londres.

Sr. Charles Holdsworth, Director gerente de la "Union Steamship Company of New Zealand", Limited.

El Gobierno del Paraguay:

Dr. Sr. Horacio Carisimo, Encargado de Negocios en Londres.

El Gobierno de los Países Bajos:

Vicealmirante retirado Sr. C. Fock, Inspector general de Navegación, Presidente de la Comisión de asignación del franco bordo mínimo a los buques.

Ingeniero naval Sr. A. van Driel, Consejero de Construcción naval en la Inspección de Navegación; miembro y Secretario de la Comisión para la asignación del franco bordo mínimo a los buques.

Sr. J. Brautigam, Presidente de la Unión Central de Obreros de Transporte, miembro de la Segunda Cámara de los Estados generales.

Sr. J. W. Langeler, del Servicio de Navegación de las Indias holandesas.

Sr. J. Rypperda Wierdsma, Presidente y Director de la Sociedad anónima de Navegación "Holland-Amerika Lijn".

Capitán Sr. G. L. Heeris, Secretario de la Asociación de Armadores holandeses.

El Gobierno del Perú:

Capitán Sr. Manuel D. Faura, Agregado naval en Londres.

El Gobierno de Polonia:

Sr. Alphonse Poklewski-Koziell, Consejero comercial de la Embajada polaca en Londres.

Sr. Boguslaw Bagniewski, Consejero del Ministerio de Industria y Comercio en Varsovia.

El Gobierno de Portugal:

Sr. Thomaz Ribeiro de Mello, Ministro plenipotenciario, Jefe de la Sección Económica del Ministerio portugués de Negocios Extranjeros.

Capitán de corbeta, Sr. Carlos Theodoro da Costa, Constructor naval.

El Gobierno de Suecia:

Barón Sr. Erik Kule Palmstierna, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario en Londres.

Sr. Pez Axel Lindblad, Jefe de Sección en la Administración Central de Comercio.

Capitán Sr. Erik Axel Fredrik Eggert, Perito de Asuntos marítimos de la Real Administración del Trabajo y de la Previsión Social.

El Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

Sr. Dimitri Bogomoloff, Consejero de la Embajada de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en Londres; que, después de haberse comunicado sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido las disposiciones siguientes:

## CAPITULO PRIMERO

### PRELIMINARES

#### Artículo 1.º

#### *Obligación general del Convenio.*

Con el fin de que tengan efectividad las líneas de carga prescritas por el presente Convenio, los Gobiernos contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones contenidas en el mismo, a dictar los correspondientes reglamentos y a tomar cuantas medidas sean apropiadas para producir su pleno y entero efecto.

Las disposiciones del presente Convenio, se hallan completadas por Anexos que tienen el mismo valor y entran en vigor al propio tiempo que este Convenio. Toda referencia al Convenio implica referencia simultánea al Reglamento que le es anexo.

#### Artículo 2.º

#### *Extensión del Convenio.*

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todos los buques que efectúen viajes internacionales y que pertenezcan a un país cuyo Gobierno sea contratante, o a territorios a los que se aplique el Convenio en virtud de las disposiciones del artículo 21, con excepción:

a) De los buques de guerra; de los buques dedicados exclusivamente a la pesca; de los yates de recreo y de los buques que no transporten carga ni pasaje.

b) De los buques inferiores a 150 toneladas de arqueo total.

2. Podrán ser exceptuados de las prescripciones del presente Convenio, por la Administración del Gobierno contratante de que dependan, los bú-

ques que realicen viajes internacionales y que se encuentren afectos a un tráfico entre puertos próximos de dos o más países, mientras permanezcan afectos a este tráfico y si los Gobiernos de los países en que se hallan estos puertos, reconocen que los viajes se realizan en parajes abrigados y en condiciones tales que no sea razonable ni posible aplicar a dichos buques las prescripciones del presente Convenio.

Todos los acuerdos y disposiciones que se refieran a las líneas de carga, o las cuestiones relativas a ellas, que se hallen actualmente en vigor entre los Gobiernos contratantes, conservarán su pleno y completo efecto mientras subsistan dichos acuerdos y disposiciones en lo que concierne a:

a) Los buques a los que no se aplique el presente Convenio.

b) Los buques a los que se aplique el presente Convenio, pero solamente en las cuestiones que en éste no hayan sido previstas expresamente.

Esto no obstante, en los casos en que tales cuestiones estuviesen en oposición con las prescripciones del presente Convenio, deberán prevalecer las disposiciones de éste.

A reserva de tales acuerdos o disposiciones, quedarán sometidos a la legislación de cada Gobierno contratante en igual medida que si no existiera este Convenio:

a) Todos los buques a los que no se aplique el presente Convenio;

b) Todas las cuestiones que no sean objeto de prescripciones expresas en el presente Convenio.

#### Artículo 3.º

##### Definiciones.

En el presente Convenio, de no existir indicaciones expresamente contrarias:

a) Un buque se considera como perteneciente a un país, si está matriculado por el Gobierno de este país;

b) La expresión "Administración" significa el Gobierno del país al que pertenezca el buque;

c) Un "Viaje internacional" es un viaje realizado entre un país al que se aplique este Convenio, y un puerto situado fuera de este país, o inversamente, y a este efecto, toda colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio sujeto a soberanía o mandato está considerado como un país distinto;

d) La expresión "Reglas" designa las reglas contenidas en los anexos I, II y III;

e) Un "Buque nuevo" es un buque cuya quilla sea puesta el 1.º de Julio de 1932 o después. Los demás buques se considerarán como buques existentes;

f) La expresión "Vapor" comprende a todo barco movido a máquina.

#### Artículo 4.º

##### Casos de "fuerza mayor".

Si un buque no se halla sujeto a las prescripciones del presente Convenio, en el momento de emprender un viaje cualquiera, no deberá ser sometido a ellas en el transcurso de éste, cuando modifique su derrota por el mal tiempo o por cualquier otra causa de "fuerza mayor".

La Administración tendrá en cuenta, para la aplicación de las prescripciones del presente Convenio, cualquier cambio de derrota o retraso que se origine en un buque, como consecuencia de mal tiempo o cualquier otra causa de "fuerza mayor".

#### CAPITULO II

##### LÍNEAS DE CARGA: INSPECCIÓN Y COLOCACIÓN DE LAS MARCAS

#### Artículo 5.º

##### Disposiciones generales.

Todo buque al que se aplique el presente Convenio, no podrá hacerse a la mar para un viaje internacional después de entrar en vigor el Convenio, a menos que:

A) En el caso de un buque nuevo: a) Haya sido inspeccionado con arreglo a las condiciones prescritas en el Anexo I del presente Convenio;

b) Haya satisfecho las prescripciones de la segunda parte del Anexo I, y

c) Haya sido marcado de acuerdo con las disposiciones de este Convenio.

B) En el caso de un buque existente:

a) Haya sido inspeccionado y marcado (sea antes o sea después de entrar en vigor este Convenio) de acuerdo con las condiciones prescritas en el apartado A del presente artículo, o con alguno de los Reglamentos para la asignación de las líneas de carga, especificados en el Anexo IV.

b) Haya satisfecho fundamentalmente y también en detalle, siempre que sea razonable y posible, a las prescripciones contenidas en la segunda parte del Anexo I, teniendo en cuenta la eficacia: 1.º) De la protección de las aberturas, 2.º) De los pasamanos, 3.º) De las portas de descarga; y 4.º) De los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación, que resulten de las instalaciones y disposiciones existentes a bordo del buque.

#### Artículo 6.º

##### Disposiciones para los vapores con cargamento de madera en cubierta.

1.º Un vapor que haya sido inspeccionado y marcado con arreglo a las prescripciones del artículo 5.º, podrá ser visitado y colocársele las marcas correspondientes a los buques con cubierta de madera, de acuerdo con la quinta parte del Anexo I.

A) En el caso de un buque nuevo, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la quinta parte del Anexo I.

B) En el caso de un buque existente, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la quinta parte del Anexo I, exceptuando la Regla LXXX, y también en principio y en cuanto sea razonable y posible, a las condiciones y prescripciones señaladas en la Regla LXXX, entendiéndose que para la asignación de la línea de carga correspondiente al cargamento de madera en cubierta a un buque existente, la Administración exigirá un aumento de franco-bordo que sea razonable, teniendo en cuenta la proporción en que el buque no satisfaga enteramente las condiciones

y prescripciones contenidas en la Regla LXXX.

2.º Cuando un vapor utilice la línea de carga correspondiente a los buques con cubierta de madera, deberá satisfacer a las disposiciones de las Reglas LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII y LXXXIX.

#### Artículo 7.º

##### Disposiciones para los buques tanques

Un buque que haya sido inspeccionado, de acuerdo con las prescripciones del artículo 5.º, podrá ser visitado y colocársele las marcas correspondientes a los buques tanques, con arreglo a las disposiciones de la 6.ª parte del Anexo I:

A) En el caso de un buque nuevo, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la 6.ª parte del Anexo I.

B) En el caso de un buque existente, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en las Reglas XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII y XCIX, y también en principio y en cuanto sea razonable y posible, a las condiciones y prescripciones señaladas en las Reglas XCIV, XCV y C, entendiéndose que para la asignación de la línea de carga correspondiente a los buques-tanques a un buque existente, la Administración exigirá un aumento de franco-bordo que sea razonable, teniendo en cuenta la proporción en que el buque no satisfaga por completo a las condiciones y prescripciones contenidas en las Reglas XCIV, XCV y C.

#### Artículo 8.º

##### Disposiciones para los buques de tipos especiales.

A los vapores que teniendo más de 91,44 metros de eslora, posean características de construcción análogas a las de los buques-tanques, podrá autorizárseles una reducción del franco-bordo, asegurándoles una defensa suplementaria contra el mar.

El valor de esta reducción se determinará por la Administración, que tendrá en cuenta para ello el modo de calcular el franco-bordo de los buques-tanques, así como las condiciones de asignación que les sean impuestas y del grado de compartimentado realizado.

El franco-bordo que se asigne a un buque en tales condiciones, no será más reducido, en ningún caso, que el que le correspondería al buque si fuese considerado como buque tanque.

#### Artículo 9.º

##### Inspección.

La inspección y la colocación de las marcas en los buques para la aplicación de este Convenio, se efectuarán por funcionarios del país al que pertenezca el buque, entendiéndose que el Gobierno de cada país puede confiar la inspección y la colocación de las marcas de sus buques, a Inspectores nombrados a este efecto o a organismos por él reconocidos. En todos los casos, el Gobierno interesado garantiza que la visita y la fijación de

las marcas han sido realizadas completa y debidamente.

#### Artículo 10.

##### *Zonas y regiones periódicas.*

Un buque al que se aplique el presente Convenio, deberá conformarse con las condiciones aplicables a las zonas y regiones periódicas, tal como se definen en el Anexo II de este Convenio.

Cuando un puerto se halle en la línea de delimitación de dos zonas, se considerará como si estuviera en la zona que el buque acabe de atravesar para la entrada en el puerto o en la que deba atravesar a su salida.

### CAPITULO III

#### CERTIFICADOS

#### Artículo 11.

##### *Expedición de certificados.*

Se expedirá un certificado llamado "Certificado Internacional de Franco-bordo" a todo barco que cumpla la condición de haber sido inspeccionado y marcado con arreglo a las prescripciones del presente Convenio.

El certificado internacional de franco-bordo se expedirá por el Gobierno al que pertenezca el buque, o por cualquier organismo o persona debidamente reconocidos por este Gobierno, que asumirá en todos los casos la plena responsabilidad del certificado.

#### Artículo 12.

##### *Expedición de certificados por otro Gobierno.*

El Gobierno de un país al que se aplique el presente Convenio, puede, a requerimiento del Gobierno de otro país, al que también se aplique este Convenio, hacer inspeccionar y colocar las marcas a cualquier barco que pertenezca a este último país, o (en el caso de un buque no matriculado) que deba ser matriculado por el Gobierno del mismo y si ha comprobado que las prescripciones del presente Convenio están satisfechas puede expedirle, bajo su propia responsabilidad, un certificado internacional de franco-bordo. Cualquier certificado expedido de este modo, debe contener una declaración que establezca el haber sido expedido a petición del Gobierno del país al que pertenezca el buque o del Gobierno en el que deba matricularse el buque, según el caso. Este certificado tendrá el mismo valor y será aceptado en las mismas condiciones que si hubiera sido expedido conforme al artículo 11 del presente Convenio.

#### Artículo 13.

##### *Formas de los certificados.*

Los certificados internacionales de franco-bordo se redactarán en el idioma o idiomas oficiales del país por el que sean expedidos.

Los certificados se expedirán con sujeción al modelo previsto en el Anexo III, a reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en vir-

tud de la Regla LXXVIII para el caso de buques con cubertada de madera.

#### Artículo 14.

##### *Duración de la validez de los certificados.*

1. Un certificado internacional de franco-bordo, si no se renueva con arreglo a las disposiciones del párrafo segundo de este artículo, tendrá validez durante el período de tiempo que en el mismo figure concedido por la Administración que lo haya expedido, pero sin que dicho período pueda exceder de cinco años a partir de la fecha de su expedición.

2. Todo certificado internacional de franco-bordo, a consecuencia de una inspección, podrá ser renovado periódicamente por la Administración que lo haya expedido, por el período de tiempo que juzgue conveniente, pero nunca excederá de cinco años. Esta inspección no será menos completa y detallada que la fijada por este Convenio para la expedición inicial del certificado. Al dorso del certificado se harán constar cada una de las renovaciones efectuadas.

3. El certificado internacional de franco-bordo, se anulará por la Administración que lo haya expedido a un buque dependiente del respectivo país

A) Si en el casco y superestructuras del barco se han efectuado modificaciones importantes que influyan en el cálculo del franco-bordo.

B) Si no se han conservado en las condiciones de eficacia que reunían cuando se expidió aquel certificado, las instalaciones y disposiciones para: (I) La protección de las aberturas. (II) Los pasamanos. (III) Las portas de descarga, y (IV) Los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación.

C) Cuando no haya sido inspeccionado periódicamente el barco, en las épocas y en las condiciones fijadas por la Administración, para garantía de que durante el plazo de validez del certificado el casco y las superestructuras consideradas en el apartado A) no han sido modificadas y que las instalaciones y disposiciones que figuran en el apartado B) continúan conservadas en igual estado.

#### Artículo 15.

##### *Admisión de los certificados.*

Cada Gobierno contratante reconocerá a los certificados internacionales de franco-bordo expedidos por los demás Gobiernos contratantes o bajo su autoridad, igual valor que a los certificados expedidos por él a sus propios buques.

#### Artículo 16.

##### *Comprobación.*

1. Todo buque al cual se aplique el presente Convenio, cuando se halle en puerto de un país al que no pertenezca, será sometido siempre a la siguiente fiscalización, por lo que se refiere a las líneas de carga: un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno de dicho país podrá tomar las medidas que sean necesarias, con el fin

de comprobar que a bordo existe un certificado válido de franco-bordo. Si tal certificado se encuentra a bordo, la investigación consistirá solamente en comprobar:

a) Que el buque no está cargado más allá de los límites que autorice el certificado.

b) Que la posición de las líneas de carga en el barco corresponda a las indicaciones contenidas en el certificado, y

c) Que en lo referente a las cuestiones comprendidas en los apartados A) y B) del párrafo 3 del artículo 14, el buque no ha experimentado modificaciones de tal importancia, que de modo manifiesto lo imposibiliten hacerse a la mar sin peligro para la vida humana.

2. Solamente se autorizarán para ejercer la comprobación antes citada, los funcionarios que posean la competencia técnica necesaria, y si esta comprobación se efectúa en virtud del apartado c) anterior, sólo consistirá en lo preciso para cerciorarse de que el buque puede hacerse a la mar, sin peligro para la vida humana.

3. En el caso de que la comprobación realizada en virtud del presente artículo pudiera originar procedimientos legales contra el buque o la prohibición de su salida a la mar, deberán participarse lo antes posible al Consulado del país a que pertenezca dicho buque las circunstancias del incidente.

#### Artículo 17.

##### *Beneficios del Convenio.*

No podrán reclamarse en favor de un buque los privilegios de este Convenio, más que si posee un certificado internacional válido de franco-bordo.

### CAPITULO IV

#### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 18.

##### *Equivalencia.*

Cuando se estipule en el presente Convenio la colocación o hallarse a bordo una instalación o disposición o tipo determinado de ellas, o se indique la adopción de una particular disposición, podrá aceptar cualquier Administración, en sustitución, otra instalación, disposición o tipo determinado de ellas o cualquier otra, siempre que la propia Administración compruebe que la instalación, disposición o tipo determinado de la instalación o disposición, o substitutivo de la misma, tiene en las circunstancias de que se trate, una eficacia por lo menos igual a la que se halle prescrita por este Convenio.

Cualquier Administración que acepte en estas condiciones una instalación, disposición o determinado tipo de instalación o disposición, o una nueva disposición, deberá notificarlo a las demás Administraciones, comunicándoles además, si lo solicitan, la descripción detallada.

#### Artículo 19.

##### *Leyes, Reglamentos, informes.*

Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse:

(1) El texto de las leyes, decretos, Reglamentos y Ordenes de aplicación general, que se promulguen o dicten acerca de las diferentes materias que comprende la aplicación del presente Convenio.

(2). Todos los informes o extractos de informes oficiales de que dispongan, en la medida que estos documentos indiquen los resultados de la aplicación del presente Convenio, siempre que estos informes o extractos no tengan carácter confidencial.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, queda invitado para servir de intermediario y recoger todos aquellos datos, transmitiéndolos a los demás Gobiernos contratantes.

#### Artículo 20.

#### Modificaciones. Conferencias futuras.

1. Las modificaciones al presente Convenio que sean consideradas como mejoras útiles o necesarias, podrán ser propuestas en todo momento por un Gobierno contratante al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual comunicará dichas proposiciones a los demás Gobiernos contratantes, y si alguna de estas modificaciones fuese aceptada por todos los Gobiernos contratantes (incluso los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no tengan todavía efectividad), el Convenio se modificará en consecuencia.

2. En las fechas y lugares que puedan convenir los Gobiernos contratantes, se celebrarán conferencias que tengan por objeto la revisión del presente Convenio.

Cuando este Convenio haya estado en vigor durante cinco años, se convocará por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte a una conferencia que tenga por objeto su revisión, si la tercera parte de los Gobiernos contratante hubiera manifestado tales deseos.

### CAPITULO V

#### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo 21.

#### Aplicación a las colonias.

Cualquier Gobierno contratante podrá en el momento de la firma, de la ratificación, o de la adhesión, o posteriormente, notificar por una declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus colonias, territorios de Ultramar, protectorados o territorios bajo su soberanía o influencia o a algunos de ellos. Este Convenio se aplicará en todos los territorios comprendidos en la declaración, dos meses después de la fecha en que ésta haya sido recibida, y si no hay tal notificación el Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

2. Todo Gobierno contratante podrá, en cualquier época y por declaración escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, notificar su intención

de interrumpir la aplicación del presente Convenio, en todas sus colonias, territorios de Ultramar, Protectorados o territorios bajo su soberanía o influencia, o en algunos de ellos, en los que el Convenio haya sido aplicado durante un periodo de cinco años, por lo menos, de acuerdo con las disposiciones del párrafo anterior. En tal caso, este Convenio cesará de aplicarse en todos los territorios mencionados doce meses después de la fecha en que reciba la declaración el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

3. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte comunicará a todos los demás Gobiernos contratantes la aplicación del presente Convenio en toda colonia, territorio de Ultramar, Protectorado o territorio bajo soberanía o influencia, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 1.º del presente artículo, así como del cese de esta aplicación, con arreglo a las disposiciones del párrafo 2.º del presente artículo, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio será aplicable o cesará de serlo.

#### Artículo 22.

#### Textos auténticos.—Ratificación.

Este Convenio, cuyos textos en inglés y en francés son auténticos, deberá ser ratificado.

Las actas de ratificación serán depositadas en los archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que notificará a los demás Gobiernos firmantes o adheridos todas las ratificaciones depositadas, así como la fecha de su depósito.

#### Artículo 23.

#### Adhesión.

Un Gobierno que no sea signatario del presente Convenio, distinto de otro Gobierno de un territorio al que se aplique el artículo 21, podrá en cualquier época adherirse a este Convenio después de su entrada en vigor. Las adhesiones se realizarán por notificaciones escritas, dirigidas al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y causarán efecto tres meses después de la fecha de su recepción.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte comunicará a los demás Gobiernos firmantes o adheridos todas las adhesiones recibidas y la fecha de su recepción.

#### Artículo 24.

#### Fecha de entrada en vigor.

El presente Convenio entrará en vigor el 1.º de Julio de 1932 entre los Gobiernos que para esta fecha hayan depositado su ratificación y a condición de que, por lo menos, cinco ratificaciones hayan sido depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. En el caso de que no hubieran sido depositadas para aquella fecha cinco ratificaciones, el presente Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha en que la quinta ratificación haya sido depositada. Las ratificacio-

nes depositadas posteriormente a la fecha para la cual haya entrado en vigor este Convenio, causarán efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

#### Artículo 25.

#### Denuncia.

Un Gobierno contratante podrá denunciar en cualquier momento este Convenio, después de transcurrido un plazo de cinco años, contados a partir de la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para el Gobierno en cuestión. La denuncia se efectuará por una notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; éste comunicará a todos los demás Gobiernos contratantes las denuncias presentadas y las fechas de su recepción.

Toda denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte haya recibido la notificación.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado a continuación.

Hecho en Londres este quinto día de Julio de 1930, en un ejemplar único, que se depositará en los archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que remitirá copias conformes certificadas a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas.)

#### Protocolo final.

Al firmar el Convenio Internacional para las Líneas de Carga, ultimado en el día de hoy, los Plenipotenciarios abajo firmantes han convenido lo siguiente:

#### I

Los buques dedicados únicamente a realizar viajes en los Grandes Lagos de América del Norte o en otras aguas interiores, se considerarán como ajenos a la aplicación de este Convenio.

#### II

El presente Convenio no se aplica a los buques existentes del tipo "lumber schooner", provistos de máquina propulsora (con velamen auxiliar o sin él) o solamente de vela, pertenecientes a los Estados Unidos de América y a Francia.

#### III

A petición de los Estados Unidos de América, el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte deberá, en cualquier fecha, durante el transcurso del periodo de cinco años mencionado en el artículo 20, convocar una conferencia, en la que tomarán parte los Gobiernos contratantes de los países que posean buques-tanques, con objeto de discutir las cuestiones relativas al franco-bordo de esta clase de buques.

Los Gobiernos contratantes no pondrán reparo a las modificaciones de las prescripciones del presente Convenio que pudieran introducirse en esa conferencia, sobre las líneas de carga para buques-tanques, a reserva de que las decisiones adoptadas sean comunicadas a los Gobiernos signatarios de este Convenio y de que nin-



guna objeción sea recibida por el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, en un plazo de seis meses después de enviar la citada comunicación.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios que suscriben han redactado este Protocolo final, que tendrá la misma eficacia e igual validez que si estas disposiciones estuvieran insertas en el texto del Convenio.

Hecho en Londres, este quinto día de Julio de 1930, en un solo ejemplar, que se depositará en los archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que transmitirá copias conformes certificadas a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas.)

**ANEXO PRIMERO**

Reglas para la determinación de las líneas de máxima carga de los buques mercantes.

**PRIMERA PARTE**

**GENERALIDADES**

Las Reglas siguientes suponen, ante todo, que la naturaleza y la estiba de la carga, del lastre, etc., son tales, que garanticen al buque una estabilidad suficiente.

**Regla primera.**

**Definiciones.**

**Vapor.**—La expresión "vapor" comprende a todo buque provisto de un medio suficiente de propulsión mecánica, excepto los buques que tengan una superficie de velamen bastante para poder navegar solamente a la vela.

Los buques provistos de medios mecánicos de propulsión y con un velamen cuya superficie no les permita navegar a vela solamente, pueden tener sus líneas de carga asignadas de acuerdo con la Tabla de franco-bordo para los vapores.

Las gabarras, bateas y los demás barcos que no tengan medios de propulsión, cuando vayan a remolque tendrán sus líneas de carga asignadas de acuerdo con la Tabla de franco-bordo para los vapores.

**Velero.**—La expresión "velero" comprende a todo buque que tenga una superficie de velamen suficiente para navegar a vela solamente, esté o no dotado de aparatos de propulsión mecánica.

**Buque de cubierta corrida (flush deck).**—Un buque de cubierta corrida, es un buque que carece de superestructuras sobre la cubierta de franco-bordo.

**Superestructura.**—Una superestructura es una construcción cubierta sobre la cubierta de franco-bordo, que se extiende de un costado al otro, ocupando toda la manga del buque. La chupeta se considera como superestructura.

**Franco-bordo.**—El franco-bordo asignado es la distancia media verticalmente en los costados del buque y en el centro de su eslora, desde el borde superior de la línea de cubierta hasta el borde superior de la línea de carga.

**Cubierta de franco-bordo.**—La cubierta de franco-bordo es la cubierta a partir de la cual se mide el franco-bordo; es la cubierta completa más elevada, que posea medios permanentes

de cierre de acuerdo con las prescripciones de las reglas VIII a XVI, para todas las aberturas expuestas a la intemperie. En los buques de cubierta corrida y en los que tengan superestructuras separadas, la cubierta de franco-bordo es la cubierta superior.

En los buques cuya cubierta de franco-bordo sea discontinua, entre superestructuras que no se hallen completamente cerradas o no estén provistas de cierres de la clase I, se considerará como cubierta de franco-bordo la parte más baja de la cubierta, por debajo de la cubierta de las superestructuras.

**Centro del buque.**—El centro del buque es el punto medio de la eslora de la flotación en carga correspondiente al franco-bordo de verano, tal como se define en la regla XXXII.

**Regla II**

**Línea de cubierta.**

La línea de cubierta es una línea horizontal de 300 milímetros de longitud y 25 milímetros de anchura, que se marcará en el centro del buque y en ambos costados. Su borde superior coincidirá con la línea de intersección de la superficie alta de la cubierta de franco-bordo prolongada y la superficie externa del forro exterior (véase la figura 1.ª). Cuando la cubierta se halle parcialmente forrada de madera en el centro del buque, el borde superior de la línea de cubierta coincidirá con la línea de intersección de la prolongación de la superficie alta del revestimiento de la cubierta en el centro del buque, con la superficie exterior del forro del costado.

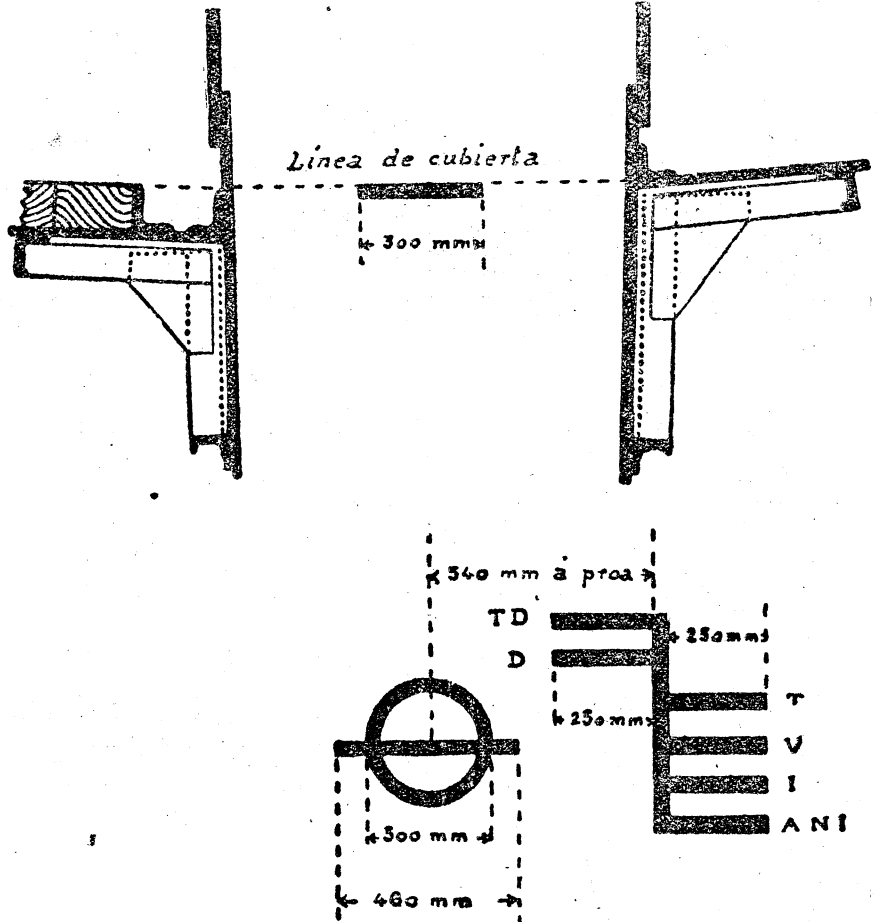


Figura 1.ª

**Regla III**

**Disco de franco-bordo.**

El disco de franco-bordo tiene un diámetro de 300 milímetros y se halla atravesado por una línea horizontal de 460 milímetros de longitud y 25 milímetros de espesor, cuyo borde superior pasa por el centro del disco. Se marcará el disco en el centro del buque, por debajo de la línea de cubierta.

**Regla IV**

**Líneas empleadas juntamente con el disco.**

Las líneas que indican las líneas de máxima carga en las diferentes cir-

cunstancias y para las distintas estaciones (véase el Anexo II), son líneas horizontales que tienen 250 milímetros de longitud y 25 milímetros de grueso, dispuestas perpendicularmente a una línea vertical colocada a 540 milímetros a proa del centro del disco (véase la figura 1.ª).

Las líneas empleadas son las siguientes:

**Línea de carga para verano.**—La línea de carga para verano está indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del disco y por el borde superior de una línea señalada con la letra V.

**Línea de carga para invierno.**—La línea de carga para invierno está in-

dicada por el borde superior de una línea señalada con la letra I.

*Línea de carga para invierno en el Atlántico del Norte.*—La línea de carga para invierno en el Atlántico del Norte está indicada por el borde superior de una línea señalada con las letras A. N. I.

*Línea de carga tropical.*—La línea de carga tropical está indicada por el borde superior de una línea señalada con la letra T.

*Líneas de carga para agua dulce.*—La línea de carga para agua dulce en verano está indicada por el borde superior de una línea señalada con la letra D. La diferencia entre la línea de carga para agua dulce en verano y la línea de carga para verano, representa la corrección que deberá introducirse cuando se efectúe en agua dulce un cargamento que corresponda a una de las otras líneas de carga (\*). La línea de carga tropical en agua dulce está indicada por el borde superior de una línea señalada con las letras T. D.

#### Regla V

#### *Marca de la Autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos.*

La autoridad habilitada para asignar los franco-bordos podrá indicarse con letras que tengan aproximadamente 115 milímetros de altura y 75 milímetros de ancho, colocadas a un lado y a otro del disco y por encima de la línea que pasa por su centro.

#### Regla VI

#### *Detalles del trazado.*

El disco, las líneas y las letras se pintarán de blanco o de amarillo sobre fondo oscuro, o de negro sobre fondo claro. Se vaciarán esmeradamente o se marcarán con punzón en los costados de los buques de hierro o de acero. En los buques de madera

(\*) Cuando los buques marítimos naveguen en un río o en aguas interiores, estará permitido aumentar su carga en una cantidad que corresponda al peso del combustible, etc., necesario para el consumo entre el punto de salida y el mar libre.

se vaciarán en el forro exterior con una profundidad mínima de tres milímetros. Las marcas serán perfectamente visibles, y si para ello fuese necesario se tomarán disposiciones especiales al efecto.

#### Regla VII

#### *Comprobación del trazado.*

No se expedirá el certificado internacional de franco-bordo hasta que un perito de la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordo (que actúe de acuerdo con las disposiciones del artículo 9.º del presente Convenio) haya certificado que las marcas se hallan colocadas sobre los costados del buque, de manera correcta y permanente.

### SEGUNDA PARTE

#### CONDICIONES PARA LA ASIGNACIÓN DE LAS LÍNEAS DE CARGA

No podrán ser asignadas las líneas de carga si no es a condición de que el buque sea de construcción eficaz y de que se hayan adoptado cuantas disposiciones sean apropiadas para asegurar su protección y la de sus tripulantes.

Las reglas VIII a XXXI son aplicables a los buques que se les hayan asignado franco-bordos mínimos. Para los buques a los que se les asignen franco-bordos mayores, la protección deberá tener la misma eficacia relativa.

#### ABERTURAS EN LAS CUBIERTAS DE FRANCO-BORDO Y DE SUPERESTRUCTURAS

#### Regla VIII

#### *Escotillas de carga y otras no protegidas por superestructuras.*

La construcción e instalación de las escotillas de carga y de otras aberturas en las partes de las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras expuestas a la intemperie, serán equivalentes, por lo menos, a los tipos de construcción e instalación definidos por las Reglas IX a XVI.

#### Regla IX

#### *Brazolas de escotillas.*

Las brazolas de las escotillas situadas sobre las cubiertas de franco-bordo deberán tener una altura igual, por lo menos, a 610 milímetros por encima de la cubierta. Las brazolas situadas sobre las cubiertas de las superestructuras tendrán una altura mínima igual a 610 milímetros sobre la cubierta, si se hallan dentro de la cuarta parte de la eslora del buque, a partir de la roda, y de 457 milímetros, lo menos, si se encuentran en otra parte.

Las brazolas serán de acero y de construcción sólida. Cuando la altura exigida sea de 610 milímetros, deberán estar provistas de un refuerzo horizontal eficaz, colocado a distancia, por lo menos, igual a 254 milímetros por debajo del borde superior de la brazola, y de escuadras o tirantes eficaces entre este refuerzo y la cubierta, a intervalos que no excedan de 3,05 metros. Cuando las brazolas terminales de las escotillas estén protegidas, las exigencias precedentes podrán ser modificadas.

#### Regla X

#### *Tapas de escotillas.*

Las tapas de cierre para las escotillas expuestas a la intemperie serán eficaces, y cuando sean de madera, el espesor neto deberá ser, por lo menos, de 60 milímetros, para una luz de 1,52 metros, lo más. La anchura de la superficie que haya de sustentar a las tapas será de 63 milímetros, por lo menos, en todas ellas.

#### Regla XI

#### *Baos y galeotas de escotillas.*

Quando se empleen tapas de madera, los baos y galeotas de escotillas deberán tener los escantillones y separaciones dados por la Tabla I, si la altura exigida para las brazolas es de 610 milímetros, y los de la Tabla II, si la altura exigida es de 457 milímetros. Los angulares de refuerzo en el borde superior se extenderán sin interrupción a todo lo largo de cada bao; las galeotas de madera estarán guarnecidas de plancha de acero en todos los puntos de apoyo.

**TABLA I**

(Brazolas de 610 milímetros de altura)

BAOS Y GALEOTAS DE ESCOTILLAS PARA BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 61 METROS (\*)

**BAOS DE ESCOTILLA**

Anchura de la escotilla.	ARMADURAS	BAOS CON GALEOTAS			BAOS SIN GALEOTAS	
		DISTANCIA ENTRE EJES			DISTANCIA ENTRE EJES	
		1,83 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	
3,05	75 × 75 × 10 A.	280 × 7,5 C.	305 × 8 C.	356 × 8,5 C.	230 × 11,5 CN.	254 × 12,5 CN.
3,66	75 × 75 × 10 A.	305 × 8 C.	356 × 8,5 C.	432 × 9 C.	280 × 12,5 CN.	305 × 12,5 CN.
4,27	75 × 75 × 10,5 A.	356 × 8,5 C.	432 × 9 C.	508 × 9,5 C.	305 × 12,5 CN.	305 × 8 C.
4,88	90 × 75 × 10,5 A.	406 × 9 C.	483 × 9,5 C.	559 × 9,5 C.	305 × 8 C.	356 × 8,5 C.
5,49	100 × 75 × 11 A.	457 × 9 C.	533 × 9,5 C.	635 × 10 C.	356 × 8,5 C.	406 × 9 C.
6,10	100 × 75 × 11 A.	508 × 9,5 C.	610 × 10 C.	711 × 10,5 C.	381 × 8,5 C.	457 × 9 C.
6,71	115 × 75 × 11,5 A.	559 × 9,5 C.	660 × 10,5 C.	762 × 11 C.	406 × 9 C.	483 × 9 C.
7,32	130 × 90 × 11,5 A.	584 × 10 C.	711 × 10,5 C.	813 × 11 C.	432 × 9 C.	503 × 9,5 C.
7,93	140 × 90 × 12 A.	610 × 10 C.	736 × 10,5 C.	864 × 11,5 C.	457 × 9 C.	533 × 9,5 C.
8,54	150 × 90 × 12,5 A.	635 × 10 C.	787 × 11 C.	915 × 12 C.	483 × 9,5 C.	559 × 9,5 C.
9,14	150 × 90 × 13 A.	660 × 10,5 C.	813 × 11 C.	965 × 12 C.	508 × 9,5 C.	584 × 10 C.

(\*) En los buques cuya eslora no exceda de 30,50 metros, la altura de los baos de escotilla, constituidos por chapa con nervio, podrá ser igual al 60 por 100 de la altura fijada en la tabla; la altura de los baos de escotilla y de las galeotas de acero, constituidos por un angular con nervio o una chapa con nervio, podrá ser igual al

80 por 100 de la altura dada por la tabla; el espesor de las chapas, angulares con nervio y chapas con nervio, deberá ser el que corresponda en la tabla, a la altura reducida, sin que este espesor pueda, sin embargo, ser inferior a 7,5 milímetros. La altura y el ancho de las galeotas de madera podrán ser iguales para las galeotas la-

terales al 80 por 100 de las dimensiones que figuran en la tabla; pero las galeotas centrales no tendrán anchura menor de 165 milímetros. En los buques cuya eslora esté comprendida entre 30,50 metros y 61 metros, las dimensiones de los baos y de las galeotas se obtendrán por interpolación lineal.

**GALEOTAS**

Longitud de las galeotas	ARMADURA	GALEOTAS CENTRALES CHAPA CON NERVIO			GALEOTAS LATERALES ANGULAR CON NERVIO		
		SEPARACION ENTRE EJES			SEPARACION ENTRE EJES		
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	150 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5
2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	230 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5

Longitud de las galeotas	GALEOTAS CENTRALES DE MADERA						GALEOTAS LATERALES DE MADERA					
	SEPARACION ENTRE EJES						SEPARACION ENTRE EJES					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	180
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	220	230

A = angular ordinario.  
 C. N. = chapa con nervio. C. = chapa.  
 a = altura. b = anchura.

La altura de los baos de escotilla es la altura en la mitad de su longitud y se medirá desde la parte superior hasta el borde inferior. La altura de las galeotas se medirá desde la cara inferior de las tapas de cierre de la

escotilla hasta el borde inferior. Para las longitudes y separaciones intermedias se obtendrán las dimensiones por interpolación. Cuando se exija el empleo de chapas se colocarán en las partes alta y baja del bao de escotilla dos angulares que tengan las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando sean chapas con nervio las exigidas, se colocarán en la parte

superior del bao o de la galeota dos angulares que tengan las dimensiones requeridas para las armaduras. Cuando se exijan angulares con nervio, se colocará en la parte alta un angular con las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando el ancho exigido para las alas de un angular sean diferentes, el ala más ancha se colocará horizontalmente.

**TABLA II**

(Brazolas de 457 milímetros de altura)

BAOS Y GALEOTAS DE ESCOTILLAS PARA BUQUES DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 61 METROS (\*)

**BAOS DE ESCOTILLA**

Anchura de la escotilla	ARMADURAS	BAOS CON GALEOTAS			BAOS SIN GALEOTAS	
		DISTANCIA ENTRE EJES			DISTANCIA ENTRE EJES	
		1,83 m.	2,44 m.	3,05 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	
3,05	75 × 75 × 10 A.	241 × 11,5 CN.	267 × 12,5 CN.	292 × 13 CN.	203 × 10 CN.	230 × 11 CN.
3,66	75 × 75 × 10 A.	280 × 12,5 CN.	280 × 7,5 C.	330 × 8,5 C.	230 × 11 CN.	254 × 12,5 CN.
4,27	75 × 75 × 10,5 A.	280 × 7,5 C.	330 × 8 C.	381 × 8,5 C.	254 × 12,5 CN.	292 × 12,5 CN.
4,88	90 × 75 × 10,5 A.	305 × 8 C.	381 × 8,5 C.	432 × 9 C.	280 × 7,5 C.	280 × 7,5 C.
5,49	100 × 75 × 11 A.	356 × 8,5 C.	432 × 9 C.	433 × 9,5 C.	280 × 7,5 C.	305 × 8 C.
6,10	100 × 75 × 11 A.	406 × 9 C.	483 × 9,5 C.	533 × 9,5 C.	305 × 8 C.	330 × 8,5 C.
6,71	115 × 75 × 11,5 A.	432 × 9 C.	508 × 9,5 C.	584 × 10 C.	318 × 8 C.	356 × 8,5 C.
7,32	130 × 90 × 11,5 A.	457 × 9 C.	533 × 9,5 C.	635 × 10 C.	330 × 8,5 C.	368 × 8,5 C.
7,93	140 × 90 × 12 A.	483 × 9,5 C.	559 × 9,5 C.	660 × 10,5 C.	344 × 8,5 C.	381 × 8,5 C.
8,54	150 × 90 × 12,5 A.	508 × 9,5 C.	584 × 10 C.	686 × 10,5 C.	356 × 8,5 C.	406 × 9 C.
9,14	150 × 90 × 12 A.	533 × 9,5 C.	610 × 10 C.	711 × 10,5 C.	381 × 8,5 C.	432 × 9 C.

(\*) En los buques cuya eslora no exceda de 30,50 metros, la altura de los baos de escotilla, constituidos por angulares y chapas, podrá ser igual al 60 por 100 de la altura fijada en la tabla; la altura de los baos de escotilla y de las galeotas de acero, constituidos por un angular con nervio o una chapa con nervio, podrá ser igual al

80 por 100 de la altura dada por la tabla; el espesor de las chapas, angulares con nervio y chapas con nervio, deberá ser el que corresponda en la tabla, a la altura reducida, sin que este espesor pueda, sin embargo, ser inferior a 7,5 milímetros. La altura y el ancho de las galeotas de madera podrán ser iguales para las galeotas late-

rales, al 80 por 100 de las dimensiones que figuran en la tabla; pero las galeotas centrales no tendrán anchura menor que 165 milímetros. En los buques cuya eslora esté comprendida entre 30,50 metros y 61 metros, las dimensiones de los baos y de las galeotas se obtendrán por interpolación lineal.

**GALEOTAS**

Longitud de las galeotas	ARMADURA	GALEOTAS CENTRALES CHAPA CON NERVIO			GALEOTAS LATERALES ANGULAR CON NERVIO		
		SEPARACIÓN ENTRE EJES			SEPARACIÓN ENTRE EJES		
		0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5

Longitud de las galeotas	GALEOTAS CENTRALES DE MADERA						GALEOTAS LATERALES DE MADERA					
	SEPARACIÓN ENTRE EJES						SEPARACIÓN ENTRE EJES					
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.		0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130	140	130	150	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130	165	150	180	150
3,05	180	180	190	180	200	180	180	150	190	180	200	180

A = angular ordinario.  
 C. N. = chapa con nervio. C. = chapa.  
 a = altura. b = anchura.

La altura de los baos de escotilla es la altura en la mitad de su longitud y se medirá desde la parte superior hasta el borde inferior. La altura de las galeotas se medirá desde la cara inferior de las tapas de cierre de la es-

cotilla hasta el borde inferior. Para las longitudes y separaciones intermedias se obtendrán las dimensiones por interpolación. Cuando se exija el empleo de chapas se colocarán en las partes alta y baja del bao de escotilla dos angulares que tengan las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando sean chapas con nervio las exigidas, se colocarán en la parte su-

perior del bao o de la galeota dos angulares que tengan las dimensiones requeridas para las armaduras. Cuando se exijan angulares con nervio, se colocará en la parte alta un angular con las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando el ancho exigido para las alas de un angular sean diferentes, el ala más ancha se colocará horizontalmente.

## Regla XII

*Soportes o patines.*

Los soportes o patines para los baos y las galeotas serán de acero, con un espesor mínimo de 12,5 milímetros. Su anchura en la superficie de apoyo será de 75 milímetros, por lo menos.

## Regla XIII

*Cornamusas.*

Se dispondrán cornamusas resistentes, de 63 milímetros de anchura cuando menos, a intervalos de 610 milímetros como máximo entre eje y eje. Las cornamusas extremas no distarán más de 150 milímetros de cada esquina de la escotilla.

## Regla XIV

*Latas y cuñas.*

Las latas y las cuñas serán eficaces y se encontrarán en buen estado.

## Regla XV

*Encerados.*

Para cada una de las escotillas situadas en lugares expuestos a la intemperie de la cubierta de franco-bordo y de la cubierta de superestructuras habrá, por lo menos, a bordo encerados en buen estado, perfectamente impermeabilizados y de resistencia ampliamente suficiente. Estará garantizado el tejido como libre de yute y el peso y la calidad se determinarán por cada Administración.

## Regla XVI

*Inyección de las tapas de cierre de las escotillas.*

Todas las escotillas que se hallen situadas en lugares expuestos a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras, estarán provistas de pernos, cáncamos u otros medios para sujetar las trincas.

Cuando la anchura de la escotilla exceda del 60 por 100 de la anchura de la cubierta por su través, y cuando la altura exigida para las brazolas sea de 610 milímetros, se dispondrán medios para fijar trincas especiales destinadas a garantizar la sujeción de las tapas de cierre de las escotillas después de colocados los encerados y las latas.

## Regla XVII

*Escotillas de carga y otras de la cubierta de franco-bordo en el interior de superestructuras, provistas de medios de cierre menos eficaces que los de la clase 1.*

La construcción e instalación de estas escotillas serán, por lo menos, equivalentes al tipo de construcción e instalación previstas en la Regla XVIII.

## Regla XVIII

*Brazolas de escotillas y medios de cierre.*

Las escotillas de carga, de carboneo

y otras que se hallen en la cubierta de franco-bordo interiormente a las superestructuras, provistas de medios de cierre de la clase 2, deberán tener brazolas cuya altura mínima sea de 229 milímetros y medios de cierre tan eficaces como los exigidos para las escotillas de carga expuestas a la intemperie, cuyas brazolas tienen 457 milímetros de altura reglamentaria.

Cuando las instalaciones de cierre en las superestructuras sean menos eficaces que los de la clase 2, las escotillas tendrán brazolas de 457 milímetros de altura cuando menos y elementos de cierre tan eficaces como los exigidos para las escotillas de carga expuestas a la intemperie.

## Regla XIX

*Aberturas en el espacio de máquinas, situadas en las partes expuestas a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y de la chupeta.*

Estas aberturas estarán convenientemente y eficazmente rodeadas por encuadramientos de planchas de acero de resistencia ampliamente suficiente. Cuando los encuadramientos no estén protegidos por otras construcciones, su resistencia deberá ser objeto de un estudio especial. Las puertas en estos encuadramientos serán de acero, eficazmente reforzadas, fijas a la pared de un modo permanente y dispuestas para poder cerrarse y sujetarse desde el interior y desde el exterior. Los umbrales de las aberturas tendrán una altura mínima de 610 milímetros por encima de la cubierta de franco-bordo y de 457 milímetros, cuando menos, por encima de la cubierta de la chupeta.

Las brazolas de las escotillas correspondientes a las cámaras de calderas, las brazolas situadas en la base de las chimeneas y las canalizaciones de ventilación deberán elevarse por encima de la cubierta tan altas como sea posible razonablemente. Las escotillas de las cámaras de calderas estarán provistas de sólidas tapas de acero, mantenidas en su sitio por un medio de cierre permanente.

## Regla XX

*Aberturas en el espacio de máquinas, situadas en las partes expuestas a la intemperie de las cubiertas de superestructuras distintas de la chupeta.*

Estas aberturas se hallarán convenientemente construídas y rodeadas eficazmente por un encuadramiento sólido de planchas de acero. Las puertas de tales encuadramientos serán de construcción resistente, fijadas en la pared de modo permanente y susceptibles de cerrarse y afianzarse desde dentro y desde fuera. Los umbrales de las aberturas deberán tener una altura mínima de 380 milímetros por encima de las cubiertas de superestructuras.

Las brazolas de las escotillas correspondientes a las cámaras de calderas, las brazolas en la base de las chimeneas y los conductos de ventilación se dispondrán lo más alto posible sobre la cubierta. Las escotillas de calderas estarán provistas de tapas de acero

sólidas, mantenidas en su lugar por un medio de cierre permanente.

## Regla XXI

*Aberturas en el espacio de máquinas, situadas en las cubiertas de franco-bordo y en el interior de superestructuras dotadas de medios de cierre menos eficaces que los de la clase 1.*

Estas aberturas se hallarán convenientemente construídas y rodeadas eficazmente por un encuadramiento sólido de planchas de acero. Las puertas de tales encuadramientos serán de construcción resistente, fijadas en la pared de modo permanente y susceptibles de permanecer cerradas. Los umbrales de estas aberturas tendrán una altura mínima de 229 milímetros por encima de la cubierta, en el caso de que las superestructuras estén provistas de medios de cierre de la clase 2, y a una altura de 380 milímetros, por lo menos, sobre la cubierta cuando los medios de cierre no tengan la eficacia de los de la clase 2.

## Regla XXII

*Tapas planas de escotilla o bocas carboneras.*

Podrán instalarse tapas planas de bocas carboneras en las cubiertas de superestructuras, que serán de hierro o acero, de construcción resistente, con cierre de tornillo o de bayoneta. Cuando la tapa no tenga bisagras deberá ser previsto un sistema de unión permanente con cadena. Quedará, a juicio de la Autoridad habilitada para la asignación del franco-bordo, la cuestión relativa al emplazamiento de los escotillones o bocas carboneras a bordo de los buques pequeños dedicados a transportes especiales.

## Regla XXIII

*Bajadas.*

Las bajadas situadas en las partes expuestas a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y cubiertas de superestructuras cerradas serán de construcción resistente. Los umbrales de sus puertas tendrán la altura requerida para las brazolas de escotillas (véanse las Reglas IX y XVIII). Las puertas se hallarán construídas sólidamente, siendo susceptibles de cerrarse y afianzarse desde dentro y desde fuera. Cuando la bajada se encuentre en el espacio correspondiente a la cuarta parte de la eslora del buque, contada a partir de la roda, será de acero y estará remachada al forro de la cubierta.

## Regla XXIV

*Ventiladores colocados en lugares expuestos a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras.*

Los ventiladores correspondientes a los lugares situados debajo de las cubiertas de franco-bordo o debajo de las cubiertas de superestructuras intactas, o de superestructuras provistas de medios de cierre de la clase 1, tendrán la parte fija de acero sólidamente construída y eficazmente unida a la cubierta por remaches espaciados cuatro diámetros de eje a eje o por otros



medios de garantía semejante. El fondo de la cubierta en la base de la parte fija de los ventiladores estará eficazmente reforzado entre los baos de la cubierta. Las aberturas de los ventiladores estarán dotadas de medios de cierre satisfactorios.

Cuando los ventiladores estén colocados sobre la cubierta de franco-bordo o sobre la cubierta de una superestructura situada en el primer cuarto de la eslora del buque a partir de la roda, y cuando los medios de cierre tengan carácter temporal, la parte fija tendrá una altura de 915 milímetros, por lo menos. En las demás partes de la cubierta de superestructura que se hallen expuestas a la intemperie tendrán una altura mínima de 760 milímetros. Cuando la parte fija de un ventilador cualquiera tenga una altura superior a 915 milímetros, se instalará y fijará en su sitio de manera especial.

## Regla XXV

*Tuberías de aire.*

Cuando las tuberías de aire de los tanques de lastre y otros espacios análogos se prolonguen por encima de las cubiertas de franco-bordo o de superestructuras, las partes de estas tuberías expuestas a la intemperie serán de construcción resistente, debiendo estar situado su orificio a una altura de 915 milímetros, por lo menos, encima de la cubierta en los pozos de las cubiertas de franco-bordo, de 760 milímetros sobre las cubiertas de las chupetas y de 457 milímetros sobre las cubiertas de las demás superestructuras. Para obtener los orificios de las tuberías de aire se adoptarán medidas convenientes.

## ABERTURAS EN LOS COSTADOS DE LOS BUQUES

## Regla XXVI

*Portalón, portas de carga y de carbono, etc.*

Las aberturas en los costados del buque debajo de la cubierta de franco-bordo estarán provistas de puertas o cierres estancos. Estas puertas y estos cierres, así como sus medios de sujeción ofrecerán la suficiente resistencia.

## Regla XXVII

*Imbornales y tubos de descarga sanitarios.*

La evacuación por el costado de los buques procedente de lugares situados bajo la cubierta de franco-bordo, comprenderá los medios eficaces y accesibles que impidan penetrar agua a bordo. Cada descarga independiente podrá tener una válvula automática sin paso de retorno, con un medio de cierre directo manejable desde un lugar situado sobre la cubierta de franco-bordo, o dos válvulas automáticas sin paso de retorno y sin medios directos de cierre, con tal de que la más elevada se halle situada de modo que en servicio normal sea accesible para poder ser visitada en cualquier momento. La válvula de cierre direc-

to será accesible cómodamente siempre y estará dotada de un indicador de apertura y de cierre. No se empleará material de fundición en la fabricación de estas válvulas cuando se hallen dispuestas sobre el costado del buque.

La Autoridad encargada de la asignación del franco-bordo podrá exigir prescripciones semejantes, en lo referente a las descargas procedentes de los lugares situados en las superestructuras cerradas, teniendo en cuenta el modelo de tales descargas y el emplazamiento de sus extremidades en el interior del buque.

Cuando los imbornales estén situados en superestructuras desprovistas de instalaciones de cierre de la clase 1, tendrán medios eficaces que impidan la entrada accidental de agua por debajo de la cubierta de franco-bordo.

## Regla XXVIII

*Portillos.*

Los portillos de los locales que se encuentren debajo de la cubierta de franco-bordo o los de aquellos locales que estén situados bajo la cubierta de superestructuras provistas de cierres de la clase 1 ó de la clase 2, estarán dotados de tapas interiores de cierre eficaz, mantenidas en su lugar de un modo permanente que garantice la estanqueidad y el cierre efectivo.

No obstante, cuando dichos locales situados en las superestructuras estén destinados a pasajeros que no sean de entrepuentes o a la tripulación, los portillos podrán tener tapas móviles colocadas lateralmente a los portillos, con tal de que puedan ser utilizadas rápidamente en cualquier momento.

Los portillos y sus tapas serán de construcción resistente y tipo autorizado.

## Regla XXIX

*Pasamanos.*

En todas las partes expuestas a la intemperie de la cubierta de franco-bordo y de las superestructuras se establecerán barandillas o amuradas de construcción eficaz.

## Regla XXX

*Portas de descarga.*

Cuando las amuradas que se encuentren expuestas a la intemperie en las cubiertas de franco-bordo o de superestructuras formen "pozos", se adoptarán medidas ampliamente suficientes que permitan la rápida evacuación del agua de las cubiertas y aseguren su circulación corriente.

La sección mínima de las portas de descarga establecidas a cada banda y en cada pozo situado en la cubierta de franco-bordo y en la cubierta de la chupeta, será la indicada en la tabla que figura a continuación. En la cubierta de cualquier otra superestructura la sección mínima de las portas de cada pozo será igual a la mitad de la sección que indica la tabla. Cuando la longitud de un pozo sea mayor que 0,7 E, se podrá modificar la tabla.

TABLA DE SECCIONES  
DE LAS PORTAS DE DESCARGA

Longitud de las amuradas por el través del pozo en metros.	Sección de las portas de descarga a cada banda en decímetros cuadrados.
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
más de . . . 19,81	9,3 decímetros cuadrados por cada aumento de 1,52 metro en la longitud de las amuradas.

Los umbrales o bordes inferiores de las portas de descarga estarán lo más cerca posible, prácticamente, de la cubierta y se procurará que no rebasen el borde superior del trancañil. Los dos tercios de la sección total reglamentaria de las portas de descarga, deberán encontrarse en el centro, a la mitad de la longitud del pozo. En los buques cuyo arrufo sea menos que el reglamentario, la sección total de las portas de descarga se aumentará convenientemente.

Todas estas aberturas en las amuradas se protegerán por varillas o barras espaciadas 23 centímetros aproximadamente.

Si las portas de descarga están provistas de tapas móviles, se las dotará de juego muy suficiente, para evitar cualquier atascamiento. Las bisagras tendrán ejes de latón.

## Regla XXXI

*Protección de la tripulación.*

Con objeto de proteger a la tripulación cuando entre o salga de su alojamiento, se instalarán puentes de paso, corredores o cualquier otra disposición satisfactoria. La resistencia de los locales sobre cubierta afectos a los alojamientos de la tripulación en los buques de vapor con cubierta corrida será equivalente a la exigida para los mamparos de las superestructuras.

## TERCERA PARTE

## LÍNEAS DE CARGA PARA LOS VAPORES

## Regla XXXII

*Eslora (E)*

La eslora empleada en las reglas y tablas de franco-bordo es la longitud expresada en metros, medida al nivel de la flotación correspondiente al franco-bordo para verano, desde la cara de proa de la roda hasta la cara de popa del codaste popel. Cuando no haya codaste popel, se medirá la eslora desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón.

En los buques con popa de crucero, se tomará como eslora, o el 96 por

100 de la eslora total, medida en la flotación en carga con el franco-bordo para verano, o la eslora medida desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta distancia fuera mayor.

Regla XXXIII

Manga (M).

La manga es la máxima anchura en metros medida en el centro del buque hasta la superficie exterior de la cuaderna en los buques de hierro o acero y hasta la superficie externa del forro en los buques de madera o en los de construcción mixta.

Regla XXXIV

Puntal de construcción.

El puntal de construcción es la distancia vertical en metros medida en el centro del buque, desde la parte alta de la quilla hasta la cara superior del bao de la cubierta de franco-bordo en el costado. En los buques de madera y en los de construcción mixta se medirá el puntal desde la arista inferior del alefritz de la quilla. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea de curvatura pronunciada o cuando haya tracas de aparadura gruesas, el puntal de construcción se medirá desde el punto en que la prolongación de la tangente a la parte plena de los fondos corte a la parte lateral de la quilla.

Regla XXXV

Puntal de franco-bordo (P).

El puntal empleado para el cálculo del franco-bordo es el puntal de construcción aumentado en el espesor del e (E-S)

trancanil o aumentado en  $\frac{E}{10}$ , si esta última corrección es mayor, siendo:

e, el espesor medio de la cubierta expuesta a la intemperie fuera de las aberturas en la misma, y

S, la longitud total de las superestructuras, tal como se define en la regla XI.

Cuando sea de forma particular la obra muerta, P es el puntal correspondiente a una cuaderna maestra que tuviera verticales los costados, brúscas normal en el bao y una sección transversal de la parte alta igual a la sección real del buque.

Cuando exista una quebradura en el costado de la obra muerta (como, por ejemplo, en un buque "Turret deck"), el 70 por 100 de la sección situada por encima de la quebradura quedará incluido en el área que sirve para determinar la sección equivalente.

En el caso de que un buque no tenga hacia la mitad de su eslora una superestructura cerrada que abarque, por lo menos, 0,6 E, o que se trate de un barco que carezca de un tronco o cofre completo, ni tenga una serie de superestructuras parciales intactas y tronco que se extiendan completamente de proa a popa del buque, el puntal que se empleará con la Ta-

bla no será inferior a  $\frac{E}{15}$  cuando P

menor que esta cantidad.

Regla XXXVI

Coefficiente de afinamiento (C).

El coeficiente de afinamiento utilizado con las Tablas de franco-bordo está dado por la fórmula:

$$c = \frac{\Delta}{1,025 E. M. P_1}$$

en la que  $\Delta$  es el desplazamiento del buque fuera de miembros (con exclusión de apéndices) en toneladas para un calado medio P<sub>1</sub> sobre la quilla igual al 85 por 100 del puntal de construcción.

El coeficiente c no se tomará inferior a 0,68.

Regla XXXVII

Resistencia.

La Autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos comprobará que la resistencia de los buques es la suficiente para los franco-bordos que puedan corresponderles.

Los buques construídos de acuerdo con las reglas y normas que correspondan al tipo de más alta clasificación de una Sociedad clasificadora reconocida por la Administración, se considerará que poseen la suficiente resistencia para acreditarse el franco-bordo mínimo previsto por el Reglamento.

Cuando los buques no alcancen la más alta clasificación determinada por las Reglas de una Sociedad de clasificación reconocida por la Administración, deberán experimentar un aumento en sus franco-bordos, el cual será fijado por la Autoridad encargada de asignarlos. Los módulos de resistencia que figuran a continuación se han establecido para servir de guía en tal caso:

Materiales.—Los módulos de resistencia están basados en la hipótesis de que el casco esté construído de acero dulce Martín-Siemens (ácido o básico), cuya resistencia a la tracción sea de 41 a 50 kilogramos por milímetro cuadrado y el alargamiento mínimo de 16 por 100 en una longitud de 203 milímetros.

Cubierta resistente.—La cubierta resistente es la cubierta más elevada que forme parte integrante de la vida longitudinal en una semieslora en el centro del buque.

Puntal de la cubierta resistente (Pr). El puntal de la cubierta resistente es la distancia vertical en metros medida en el centro del buque desde la parte superior de la quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta en el costado.

Calado (C).—El calado es la distancia vertical en metros medida en el centro del buque desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

Módulo longitudinal. — El módulo longitudinal  $\frac{I}{V}$  es el cociente de

dividir el momento de inercia I de la cuaderna maestra con relación al eje neutro, por la distancia V, desde el eje neutro hasta la parte superior del bao de la cubierta resistente en el costado, calculado a través de las aberturas, pero sin de-

ducciones por los orificios de los remaches. Las secciones se medirán en milímetros cuadrados y las distancias en metros.

Se tendrán en cuenta todos los elementos longitudinales continuos situados por debajo de la cubierta resistente, excepto los soportes que bajo la misma estén destinados únicamente a servir de sustentación.

Por encima de la cubierta resistente, los únicos elementos que será preciso tener en cuenta son el trancañil y la parte superior de la cinta. El módulo longitudinal reglamentario para el material está expresado por el producto f. M. C., siendo f un coeficiente cuyos valores son los de la tabla siguiente:

E	f	E	f
30,48	3810	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4974	121,92	23705
48,77	5715	128,02	25717
54,86	6667	134,11	27728
60,96	7820	140,21	29951
67,06	8890	146,30	32067
73,15	10160	152,40	34396
79,25	11535	158,50	36725
85,34	13123	164,59	39053
91,44	14710	170,69	41487
97,54	16298	176,78	44027
103,63	18097	182,88	46567

Para las longitudes intermedias, el valor de f se determinará por interpolación.

Esta fórmula se aplica cuando la eslora no exceda de 182,88 metros, cuando M se halle comprendido entre

$$\frac{E}{10} + 1,52 \text{ y } \frac{E}{10} + 6,10$$

(ambos valores inclusive) y cuando E

esté comprendido entre 10 y 13,5 P.

(ambos valores inclusive).

Cuadernas.—Para el cálculo del módulo transversal se considera que la cuaderna está compuesta de un angular y un reverso (angular invertido), ambos de las mismas dimensiones.

Módulo transversal.—El módulo de I

cuadernas  $\frac{I}{V}$  de la cuaderna maestra por debajo de la hilada inferior de baos, es el cociente que resulta de dividir el momento de inercia I de la sección de la cuaderna, con relación a su eje neutro, por la distancia V del eje neutro a la extremidad de la sección de la cuaderna, calculándose dicho módulo sin deducciones por los orificios de pernos y remaches. El módulo de cuadernas se medirá en centímetros cúbicos.

El módulo transversal reglamentario está expresado por la fórmula:

$$s (e-d) (f_1 + f_2) \frac{1.000}{1.000}$$

en la que:

s es la superficie existente entre cuadernas, expresada en metros.

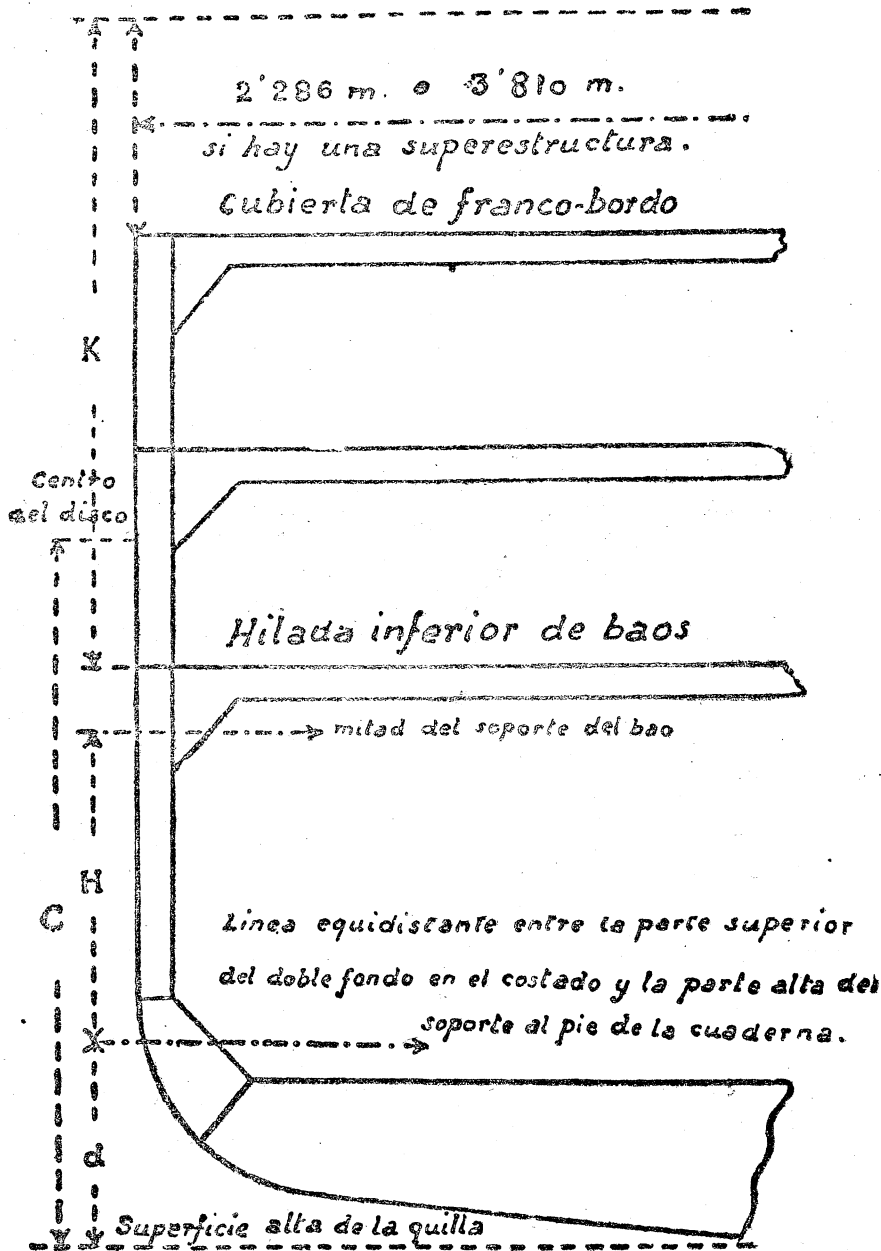


Figura 2.º

$d$  es la distancia vertical en metros medida en el centro del buque desde la parte superior de la quilla hasta un punto situado a la mitad de la distancia que exista entre la parte alta del doble fondo en el costado y la parte superior de la escuadra de soporte. (Véase la figura 2.) Cuando no haya doble fondo, se medirá  $d$  hasta un punto situado a la mitad de la distancia entre las cumbres de las varengas en el centro y en el costado.

$f_1$  es un coeficiente dependiente de  $H$ ; en los buques con doble fondo,  $H$  es la distancia vertical en metros desde la parte media del soporte del bao de la hilada inferior, en el costado, hasta un punto situado en la mitad de la altura entre la parte superior del doble fondo en el costado y la parte superior del soporte de cuadernas.

(Véase la figura 2.) Cuando no haya doble fondo se medirá  $H$  hasta un punto situado en la mitad de la altura entre la parte superior de la varenga, en el centro, y la parte superior de la varenga, en el costado. Cuando el armazón tenga resistencia suplementaria como consecuencia de las formas del buque, podrá modificarse  $f_1$ , en consecuencia.

$f_2$  es un coeficiente que depende de  $K$ ; siendo  $K$  la distancia vertical en metros medida en el costado desde la cara superior de los baos de la hilada inferior hasta un punto situado a 2,286 metros por encima de la cubierta de franco-bordo, o si hay una superestructura, hasta un punto situado a 3,81 metros por encima de la cubierta de franco-bordo. (Véase la figura 2.)

Los valores de  $f_1$  y  $f_2$  están dados por las tablas siguientes:

H en metros...	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,01	7,62
$f_1$ .....	19050	23293	28456	31750	40217	50800	62442	76210	91017	107950	124883
K en metros.....	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,62	9,144	10,668	12,192	13,716	15,240
$f_2$ .....	0	0	2117	4233	6350	8465	10580	12695	14810	16925	19040

Los valores intermedios se obtendrán por interpolación. Esta fórmula se aplica cuando  $P$  esté comprendido entre 4,57 metros y 18,29 metros (ambos valores inclusive), cuando  $M$  se halle comprendido entre

$$\frac{E}{10} \pm 1,52 \text{ y } \frac{E}{10} \pm 6,10$$

(ambos valores inclusive), cuando  $\frac{E}{P}$  esté comprendido entre 10 y 13,5 (ambos valores inclusive), y, finalmente, cuando la distancia entre la superficie exterior de las cuadernas y el centro de la primera fila de puntales medida horizontalmente no exceda de 6,10 metros.

En los buques de una sola cubierta de forma ordinaria, cuando  $H$  no exceda de 5,49 metros, el módulo de las cuadernas determinado con arreglo al método anterior se multiplicará por el factor:

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left( \frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

Cuando la distancia medida horizontalmente entre la parte exterior de las cuadernas y el centro de la primera fila de puntales exceda de 6,10 metros, la Autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos comprobará que existe resistencia suplementaria suficiente.

**SUPERESTRUCTURAS**

**Regla XXXVIII**

*Altura de una superestructura.*

Se entiende por altura de una superestructura la menor distancia vertical medida desde la parte superior de la cubierta de superestructuras hasta el borde alto de los baos de la cubierta de franco-bordo, disminuída en la diferencia que haya entre P y el puntal de construcción. (Véanse las reglas XXXIV y XXXV.)

**Regla XXXIX**

*Altura reglamentaria de una superestructura.*

La altura reglamentaria de una chupeta es de 0,91 metros para los buques cuya eslora sea igual o menor que 30,50 metros, de 1,22 metros para los de 30,50 metros y de 1,83 metros para los buques de eslora igual o mayor que 122 metros. La altura reglamentaria de cualquier otra superestructura es de 1,83 metros para los buques cuya eslora sea igual o inferior a 76,20 metros, y de 2,29 metros para buques de 122 metros o más de eslora. La altura reglamentaria para los buques de eslora

intermedia se obtiene por interpolación.

**Regla XL**

*Longitud de una superestructura (S).*

La longitud de una superestructura es la longitud media cubierta de las partes de la superestructura que se extienden hasta los costados del buque y que se hallen comprendidas dentro de las perpendiculares trazadas en los extremos de la línea de carga para verano, definida por la Regla XXXII.

**Regla XLI**

*Superestructura cerrada.*

No se considerará cerrada una superestructura aislada más que en los siguientes casos:

- a) Si los mamparos que limitan la superestructura están sólidamente contruídos (véase la Regla XLII).
- b) Si las aberturas de paso en esos mamparos están provistas de medios de cierre de la clase 1 o de la clase 2 (véanse las Reglas XLIII y XLIV).
- c) Si las demás aberturas en los costados o en los extremos de la superestructura están provistas de medios de cierre eficazmente estancos a la intemperie.
- d) Si los medios de acceso inde-

pendientes a los alojamientos de la tripulación, cámara de máquinas, carboneras y demás lugares precisos para el servicio a bordo en puentes y toldillas se encuentran utilizables en todo momento, hallándose cerradas las aberturas de los mamparos.

**Regla XLII**

*Mamparos de superestructuras.*

Los mamparos situados en los extremos de puentes, castillos y toldillas expuestos a la intemperie en buques que tengan el mínimo franco-bordo, se considerarán eficazmente contruídos si la Autoridad encargada de la asignación de franco-bordos comprueba que en las circunstancias de que se trata son equivalentes a los tipos de mamparos que se definen a continuación. En estos mamparos tipos, las planchas y los esfuerzos tienen los escantillones que figuran en la tabla III, siendo la separación de los refuerzos 0,76 metros y hallándose los refuerzos de los mamparos frontales del puente y de la toldilla eficazmente sujetos en sus extremidades y los de los mamparos situados a popa de puentes y castillos se extienden por todo el espacio que separa los angulares marginales de esos mamparos.

**TABLA III**

**MAMPAROS EXPUESTOS A LA INTEMPERIE DE LAS SUPERESTRUCTURAS DE ALTURA REGLAMENTARIA**

Mamparos frontales de puentes. Mamparos sin protección de toldillas, cuya longitud sea igual o mayor que 0,4 E		Mamparos de toldillas protegidas parcialmente, o de longitud inferior a 0,4 E		Mamparos situados a popa de puentes o de castillos	
Eslora del buque	Refuerzos de angulares con nervio	Eslora del buque	Refuerzos de angulares ordinarios	Eslora del buque	Refuerzos de angulares ordinarios
Metros	Milímetros	Metros	Milímetros	Metros	Milímetros
Menor que 48,75	140 × 75 × 7,5	Menor que 45,70	75 × 65 × 7,5	Menor que 45,70	65 × 65 × 6,5
48,75	150 × 75 × 8	45,70	90 × 65 × 8	45,70	75 × 65 × 7
61,00	165 × 75 × 8,5	61,00	100 × 75 × 8,5	76,20	90 × 75 × 7,5
73,20	180 × 75 × 9	76,20	115 × 75 × 9	106,20	100 × 75 × 8
85,35	190 × 75 × 9,5	91,45	130 × 75 × 9,5	—	—
97,55	205 × 75 × 10	106,70	140 × 75 × 10,5	—	—
109,75	215 × 75 × 10,5	121,90	150 × 75 × 11	—	—
121,90	230 × 75 × 11	137,15	165 × 90 × 11,5	—	—
134,10	240 × 90 × 11,5	152,40	180 × 90 × 12	—	—
146,30	255 × 90 × 12	167,65	180 × 90 × 12,5	—	—
158,50	265 × 90 × 12,5	—	—	—	—
170,70	280 × 90 × 13	—	—	—	—

ESLORA DEL BUQUE	Planchas de mamparos	ESLORA DEL BUQUE	Planchas de mamparos	ESLORA DEL BUQUE	Planchas de mamparos
61,00 m. o menos	7,50 m/m	48,80 m. o menos	6,00 m/m	48,80 m. o menos	5,00 m/m
115,80 m. o más	11,00 m/m	122,00 m. o más	9,50 m/m	122,00 m. o más	7,50 m/m

Para los buques de eslora intermedia, los espesores de las planchas de los mamparos se obtendrán por interpolación.

**MEDIOS DE CIERRE PARA LAS ABERTURAS PRACTICADAS EN LOS MAMPAROS DE LAS SUPERESTRUCTURAS AISLADAS**

**Regla XLIII**

*Medios de cierre de la clase I.*

Estos medios de cierre serán de hie-

rro o acero, y en todos los casos estarán sujetos sólidamente y de modo permanente al mamparo, rodeados de un marco o bastidor, reforzados y dispuestos de tal manera que el conjunto de la estructura ofrezca resistencia equivalente a la de un mamparo intacto, y cuando estén cerrados, serán estancos a la intemperie. Las disposiciones previstas para afianzar

estos cierres estarán sujetas permanentemente al mamparo o a los mismos cierres, y estos últimos estarán colocados de modo que puedan cerrarse y quedar sujetos de ambos lados del mamparo o desde la cubierta situada encima. Los umbrales de las aberturas de acceso estarán a 380 milímetros, o menos, por encima de la cubierta.

## Regla XLIV

*Medios de cierre de la clase II.*

Estos medios son: a) Puertas de madera dura con bisagras sólidamente encuadradas por un marco, teniendo a lo sumo, 0,76 metros de ancho y lo menos 50 milímetros de espesor; b), tabloncillos móviles colocados sobre toda la altura de la abertura, en hierros U remachados al mamparo. Los tabloncillos móviles tendrán 50 milímetros de espesor por lo menos, cuando la anchura de la abertura sea igual o inferior a 0,76 metros, incrementándose dicho espesor en 25 milímetros por cada aumento de 380 milímetros en la anchura, o c) planchas desmontables de eficacia equivalente.

## Regla XLV

*Medios provisionales de cierre para las aberturas en las cubiertas de superestructuras.*

Los medios para el cierre provisional de las aberturas practicadas en el eje longitudinal de la cubierta de una superestructura cerrada consisten en:

a) Una brazola de acero remachada sólidamente a la cubierta y cuya altura no sea inferior a 229 milímetros.

b) Tapas de escotilla conformes con las especificaciones de la Regla X, mantenidas en su lugar por trincas de cañamo.

c) Soportes de escotilla conformes con las especificaciones de las Reglas XI y XII y con las Tablas I o II.

## LONGITUD EFECTIVA DE LAS SUPERESTRUCTURAS AISLADAS

## Regla XLVI

*Generalidades.*

Cuando los mamparos expuestos a la intemperie en las extremidades de toldillas, puentes y castillos no estén eficazmente contruidos (véase Regla XLII), se considerarán como si no existieran.

Cuando una abertura que no tenga medios de cierre permanente esté practicada en el costado exterior de una superestructura, la parte de ésta situada en el través de la abertura se considerará como si no tuviera ninguna longitud efectiva.

Cuando la altura de una superestructura sea más pequeña que la reglamentaria, su longitud se reducirá en la relación de la altura real a la altura reglamentaria. Cuando la altura de la superestructura sea mayor que la reglamentaria, no se aumentará la longitud de la superestructura.

## Regla XLVII

*Toldilla.*

Cuando haya un mamparo eficaz y cuando las aberturas de acceso estén provistas de cierres de la clase 1, será efectiva la longitud hasta el mamparo. Cuando las aberturas de acceso practicadas en un mamparo eficaz se hallen dotadas de cierres de la clase 2 y cuando la longitud hasta el mamparo

sea igual o inferior a  $\frac{E}{2}$ , el total de

esta longitud será efectivo: cuando la longitud hasta el mamparo sea igual o mayor que 0,7 E, el 90 por 100 de ella será efectivo; cuando la longitud hasta el mamparo se halle comprendi-

da entre 0,5 E y 0,7 E, se estimará efectivo un tanto por ciento intermedio de esa longitud, y cuando se acuerde una deducción por un cofre o tronco eficaz contiguo (véase la Regla LI), será efectivo el 90 por 100 de la longitud. El 50 por 100 de la longitud de una toldilla abierta o de una prolongación abierta de la toldilla más allá de un mamparo eficaz, será efectivo.

## Regla XLVIII

*Chupeta.*

Cuando haya un mamparo eficaz intacto, la longitud hasta él será efectiva. Cuando no se halle intacto el mamparo, se considerará la superestructura como una toldilla de altura menor que la reglamentaria.

## Regla XLIX

*Puente.*

Cuando existe un mamparo eficaz en cada extremo y cuando las aberturas de acceso en estos mamparos estén provistas de cierres de la clase 1, la longitud comprendida entre tales mamparos será efectiva.

Cuando las aberturas de acceso en el mamparo de proa tengan cierres de la clase 1, y cuando las aberturas del mamparo de popa estén dotadas de cierres de la clase 2, la longitud entre los mamparos será efectiva, y cuando se acuerde una deducción por un tronco o cofre eficaz adyacente al mamparo de popa (véase la Regla LI), el 90 por 100 de la longitud será efectivo. Cuando las aberturas de acceso en los dos mamparos estén provistas de cierres de la clase 2, el 90 por 100 de la longitud entre los mamparos será efectiva. Cuando las aberturas de acceso en el mamparo de proa tengan cierres de la clase 1 ó de la clase 2, y cuando las aberturas de acceso en el mamparo de popa no tengan cierres, será efectivo el 75 por 100 de la longitud entre los mamparos. Cuando las aberturas de acceso en ambos mamparos no posean medios de cierre, el 50 por 100 de la longitud será efectivo. El 75 por 100 de la longitud de una prolongación abierta del puente más allá del mamparo de popa y el 50 por 100 de la longitud de una prolongación abierta más allá del mamparo de proa, serán los efectivos.

## Regla L

*Castillo.*

Cuando haya un mamparo eficaz y cuando las aberturas de acceso estén provistas de medios de cierre de la clase 1 ó 2, la longitud hasta el mamparo será efectiva. Cuando no haya medios de cierre y cuando el arrufo a proa del centro del buque no sea inferior al arrufo reglamentario, será efectivo el 100 por 100 de la longitud

del castillo a proa de  $\frac{E}{10}$ , medido a

partir de la perpendicular de proa; cuando el arrufo a proa sea igual o menor que la mitad del arrufo reglamentario, será efectivo el 50 por 100 de esta longitud; cuando el arrufo a proa se halle comprendido entre el arrufo reglamentario y la mitad de éste, será efectivo un tanto por ciento intermedio de la longitud. Será efectivo el 50 por 100 de la longitud de una prolongación abierta del cas-

tillo a popa del mamparo o más allá de  $\frac{E}{10}$  a popa de la perpendicular de proa.

## Regla LI

*Tronco.*

Un tronco o cualquier otra construcción semejante que no se extienda hasta los costados del buque, se considerará como eficaz, si:

a) El tronco es tan resistente, por lo menos, como una superestructura.

b) Las escotillas están en la cubierta del tronco y satisfacen las prescripciones de las Reglas VIII a XVI y la anchura del trancanil de la cubierta del tronco constituye un paso satisfactorio y ofrece suficiente resistencia lateral.

c) La cubierta del tronco o los troncos aislados, unidos a las demás superestructuras por pasos permanentes eficaces, constituyen una plataforma de maniobra que se extienda de proa a popa y esté dotada de pasamanos de seguridad.

d) Los ventiladores están protegidos por el tronco, por cubiertas estancas o disposiciones equivalentes.

e) Se hallan colocadas barandillas en las partes expuestas de la cubierta de franco-bordo por el través del tronco, en la mitad de la longitud, por lo menos, de dichas partes expuestas.

f) Los guardacalores de máquinas están protegidos por el tronco, mediante una superestructura de altura reglamentaria o mediante una caseta de igual altura y resistencia equivalente.

Cuando las aberturas de acceso en los mamparos de la toldilla o del puente estén provistos de cierres de la clase 1, el 100 por 100 de la longitud de un tronco eficaz, disminuido en la relación de la anchura media de ese tronco a M, se añadirá a la longitud efectiva de las superestructuras. Cuando las aberturas de acceso de estos mamparos no estén dotadas de cierres de la clase 1 se añadirá el 90 por 100.

La altura reglamentaria de un tronco es igual a la altura reglamentaria de un puente.

Cuando la altura del tronco sea menor que la reglamentaria de un puente, el aumento se reducirá en la relación de la altura real a la altura reglamentaria; cuando la altura de las brazolas de escotilla sobre la cubierta del tronco sea menor que la altura reglamentaria de las brazolas de escotilla (véase la Regla IX), se efectuará una reducción en la altura real del tronco, reducción que corresponderá a la diferencia entre la altura real y la reglamentaria de las brazolas de escotilla.

## LONGITUD EFECTIVA DE LAS SUPERESTRUCTURAS CERRADAS CON ABERTURAS EN EL EJE LONGITUDINAL

## Regla LII

*Superestructuras cerradas con aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal sin medios permanentes de cierre.*

Cuando haya una superestructura cerrada con una o varias aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal que no estén provistas de medios permanentes de cierre (véanse las Reglas VIII a XVI), la longitud efectiva



De la superestructura se determinará del siguiente modo:

1) Cuando las aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal (véase la Regla XLV) no tengan medios de cierre eficaces de carácter provisional, o cuando el ancho de la abertura sea igual o mayor que el 80 por 100 de la manga  $M_1$  de la cubierta de superestructuras en el centro de la abertura, se considerará el buque como si tuviera un pozo abierto por el través de cada abertura y se establecerán portillos de descarga por el través de ese pozo. La longitud efectiva de una superestructura entre las aberturas se determinará por las Reglas XLVII, XLIX y L.

2) Cuando las aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal tengan medios de cierre eficaces de carácter provisional, y cuando el ancho de las aberturas sea inferior a  $0,8 M_1$ , se determinará la longitud efectiva por las Reglas XLVII, XLIX y L. No obstante, cuando las aberturas de paso en los mamparos de entrepuente se hallen cerradas por medios de cierre de la clase 2, se considerarán para el cálculo de la longitud efectiva, como si estuvieran cerradas por medios de la clase 1. La longitud efectiva total se obtendrá añadiendo a la longitud calculada por el párrafo (1) anterior la

diferencia entre esa longitud y la eslora del buque corregida en la proporción:

$$\frac{M_1 - m}{M_1}$$

en la que  $m$  es la anchura de la abertura en la cubierta.

Cuando  $\frac{M_1 - m}{M_1}$  sea mayor que 0,5, el valor máximo admisible será 0,5.

DEDUCCIONES POR SUPERESTRUCTURAS

Regla LIII

Deducciones por superestructuras.

Cuando la longitud efectiva de las superestructuras sea igual a E, se reducirá el franco-bordo en 356 milímetros para los buques de 24,40 metros de eslora, en 864 milímetros cuando la eslora sea de 85,30 metros y en 1.087 milímetros si la eslora es igual o mayor que 122 metros. Las reducciones correspondientes a los valores intermedios de la eslora se obtendrán por interpolación.

Cuando la longitud efectiva total de las superestructuras sea menor que E, la reducción será el tanto por ciento indicado en la tabla siguiente:

SUPERESTRUCTURAS	LONGITUD TOTAL EFECTIVA DE LAS SUPERESTRUCTURAS											LÍNEA
	0	0,1 E	0,2 E	0,3 E	0,4 E	0,5 E	0,6 E	0,7 E	0,8 E	0,9 E	E	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%		
Todos los tipos con castillo y sin puente aislado .....	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100	A
Todos los tipos con castillo y con puente aislado (*) .....	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100	B

ARRUFO

Regla LIV

Generalidades.

El arrufo se mide en el costado, desde la cubierta hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla en la sección media del buque y tangente a la línea de arrufo.

En los buques destinados a navegar con un calado a popa mayor que el calado a proa, el arrufo podrá medirse según la línea de carga, a condición de que se coloque una marca adicional a 0,25 E a proa del centro del buque, para indicar la línea de carga asignada. Esta marca será semejante al disco del franco-bordo en medio del buque.

En los buques de cubierta corrida y en los de superestructuras aisladas, se

(\*) Cuando la longitud efectiva del puente es inferior a 0,2 E, los tantos por ciento se obtendrán por interpolación entre las líneas B y A.

Cuando no exista castillo se reducirán en 5 los tantos por ciento anteriores.

Los tantos por cientos de reducción para los valores intermedios de la longitud de superestructuras se obtendrán por interpolación.

medirá el arrufo en la cubierta de franco-bordo.

En los buques con forma especial de quebradura en las partes altas del costado, se medirá el arrufo con arreglo al puntal, equivalente en la parte media del buque (véase la Regla XXXV).

En los buques cuya superestructura tenga la altura reglamentaria y se extiende a todo lo largo de la cubierta de franco-bordo, el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura sea mayor que la reglamentaria, el arrufo podrá calcularse con arreglo a la altura reglamentaria. Cuando una superestructura se halle intacta, o cuando las aberturas de los mamparos que la limiten estén provistos de cierres de la clase 1, y cuando la cubierta de la superestructura tenga, por lo menos, el mismo arrufo que la cubierta de franco-bordo expuesta al exterior, no se tendrá en cuenta el arrufo en la parte protegida de la cubierta de franco-bordo.

Regla LV

Línea reglamentaria de arrufo.

Las ordenadas en centímetros de la línea de arrufo reglamentaria figuran en la tabla siguiente, en la que E representa la eslora del buque en metros:

Posición	Ordenadas	Factor
P. p.	0'833 E + 25'4	1
1/6 E de P. p.	0'37 E + 11'3	4
1/3 E de P. p.	0'0925 E + 2'825	2
Sección media.	0	4
1/3 E de P. P.	0'185 E + 5'65	3
1/6 E de P. P.	0'074 E + 22'6	4
P. P.	1'666 E + 50'	1

Siendo P. P. y P. p. los extremos a proa y a popa, respectivamente, de la línea de flotación correspondiente al franco-bordo de verano.

Regla LVI

Medidas de las variaciones respecto a la línea de arrufo reglamentaria.

Cuando la línea de arrufo difiera de la línea reglamentaria de arrufo, las siete ordenadas de cada una de las dos líneas se multiplicarán por los factores correspondientes que figuran en la tabla de ordenadas. La diferencia entre las sumas de los productos respectivos dividida por 18 mide el defecto o el exceso de arrufo. Cuando la mitad de popa de la línea de arrufo sea más alta que la línea reglamentaria de arrufo, y cuando la mitad de proa sea más baja que dicha línea reglamentaria de arrufo, no será mejorado el franco-bordo para la parte más alta, y se medirá solamente la disminución correspondiente a la parte baja.

Cuando la mitad de proa de la línea de arrufo sea más alta que la línea reglamentaria de arrufo, y cuando la parte de popa del arrufo no sea inferior al 75 por 100 del arrufo reglamentario, se deberá tener en cuenta la parte en exceso. Cuando la parte de popa tenga un arrufo menor que el 50 por 100 del valor del arrufo reglamentario, no se tendrá en cuenta el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50 y el 75 por 100 del arrufo reglamentario, podrá admitirse una corrección intermedia por exceso de arrufo a proa.

Regla LVII

Corrección por las variaciones respecto a la línea de arrufo reglamentario.

La corrección por el arrufo es igual al defecto o al exceso de arrufo (véase la Regla LVI) multiplicado por 0,75

$$S$$

—  $\frac{S}{2 E}$ , siendo S la longitud total de las superestructuras, según se define en la Regla XL.

Regla LVIII

Aumento por falta de arrufo.

Cuando el arrufo sea menor que el reglamentario, la corrección por falta de arrufo (véase la Regla LVII) se añadirá al franco-bordo.

Regla LIX

Deducción por exceso de arrufo.

En los buques con cubierta corrida, y en aquellos cuya superestructura ce-

rrada abarque  $\frac{E}{10}$  a proa y  $\frac{E}{10}$  a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo (véase la Regla LVII) se disminuirá del franco-

bordo. En los buques con superestructuras aisladas, o en los que ninguna superestructura cerrada cubra el centro del buque, no se hará reducción alguna del franco-bordo. Cuando una superestructura cerrada cubra menos de

$$\frac{E}{10} \text{ a proa y de } \frac{E}{10} \text{ a popa del cen-}$$

tro del buque, la reducción se calculará por interpolación.

La máxima reducción por exceso de arrufo será de 38 milímetros para 30,50 metros de eslora del buque, aumentando a razón de 38 milímetros por cada 30,50 metros de más en dicha eslora.

BRUSCA DEL BAO

Regla LX

Brusca reglamentaria.

La brusca reglamentaria de los baos de la cubierta de franco-bordo es igual a la quincuagésima parte de la manga del buque.

Regla LXI

Corrección por la brusca.

Quando la brusca del bao, en la cubierta de franco-bordo, sea mayor o menor que la brusca reglamentaria, el franco-bordo se reducirá o aumentará, respectivamente, en la cuarta parte de la diferencia entre la brusca real y la brusca reglamentaria de los baos, multiplicada por la fracción de eslora de la cubierta de franco-bordo que no se halle cubierta por superestructuras cerradas. La disminución del franco-bordo efectuada por razón de la brusca, no excederá de la que correspondiera a una brusca doble de la reglamentaria.

FRANCO-BORDOS MÍNIMOS

Regla LXII

Franco-bordo para verano.

El franco-bordo mínimo para verano es el obtenido de la tabla de franco-bordo, después de efectuar las correcciones debidas a las diferencias existentes con los valores tipo o normales y después de la deducción por las superestructuras.

El franco-bordo en agua salada, medido a partir de la intersección de la superficie alta de la cubierta de franco-bordo con la superficie externa del costado, no será inferior a 51 milímetros.

Regla LXIII

FRANCO-BORDO TROPICAL

El franco-bordo mínimo en la zona tropical, es el franco-bordo que resulta deduciendo del franco-bordo de

$$\frac{1}{48} \text{ del calado en verano, me-}$$

dido desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

El franco-bordo en agua salada, medido desde la intersección de la superficie alta de la cubierta de franco-bordo con la superficie externa del forro del costado, no será inferior a 51 milímetros.

Regla LXIV

Franco-bordo para invierno.

El franco-bordo mínimo para in-

vierno es el franco-bordo que se obtiene añadiendo al franco-bordo de

$$\frac{1}{48} \text{ del calado en verano, me-}$$

dido desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

Regla LXV

Franco-bordo para invierno en el atlántico Norte.

El franco-bordo mínimo para los buques cuya eslora sea igual o menor que 100,58 metros, y que realicen durante los meses de invierno travesías en el Atlántico del Norte, al norte del paralelo 36° N., es igual al franco-bordo de invierno incrementado en 51 milímetros, y para los buques de eslora superior a 100,58 metros, es igual al franco-bordo de invierno.

Regla LXVII

TABLA DE FRANCO-BORDO PARA LOS VAPORES

Valores básicos del franco-bordo mínimo para verano en los vapores de las características tipo definidas en el Reglamento.

E	Franco bordo	E	Franco bordo	E	Franco bordo	E	Franco bordo
Metros	Milímetros	Metros	Milímetros	Metros	Milímetros	Metros	Milímetros
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

(I) El franco-bordo mínimo para los buques de cubierta corrida se obtiene aumentando el franco-bordo dado por la tabla anterior, a razón de 38 milímetros por cada 30,50 metros de eslora.

(II) El franco-bordo correspondiente a valores intermedios de la eslora se obtiene por interpolación.

(III) Cuando  $c$  sea mayor que 0,68, el franco-bordo se multiplicará por el factor  $\frac{c + 0,68}{1,36}$

(IV) Cuando  $C$  sea mayor que  $\frac{E}{15}$ , se aumentará el franco-bordo en la cantidad  $\frac{8,33 E}{3,96} \left( C - \frac{E}{15} \right)$

milímetros, cuando la eslora sea inferior a 118,90 metros, y en 25

$$\left( C - \frac{E}{15} \right)$$

cuando la eslora sea igual o superior a 118,90 metros.

En el caso de tener el buque una superestructura cerrada hacia el medio

Regla LXVI

Franco-bordo para agua dulce.

El franco-bordo mínimo para agua dulce, de densidad igual a la unidad, es el franco-bordo que resulta de restar al franco-bordo mínimo para agua

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ centímetros,}$$

siendo  $\Delta$  el desplazamiento en agua salada con la flotación en carga para verano, expresado en toneladas métricas, y  $T$  las toneladas métricas por centímetro de inmersión en agua salada, con la flotación en carga para verano.

Quando el desplazamiento con la línea de carga para verano no pueda ser acreditado, la reducción será de  $\frac{1}{48}$  del calado para verano, medido desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

de su eslora, que comprenda los  $\frac{6}{10}$

de  $E$  o más, o un tronco completo, o una serie de superestructuras parciales intactas y troncos o cofres que se extiendan de proa a popa, si  $C$  es menor

que  $\frac{E}{15}$ , se reducirá el franco-bordo en la cantidad precedente.

Quando la altura de las superestructuras o del tronco sea menor que la reglamentaria, la disminución estará en la relación de la altura real a la altura reglamentaria.

(V) Cuando el puntal de construcción en el centro del buque, medido hasta la superficie de la cubierta de franco-bordo, sea mayor o menor que  $C$ , la diferencia entre los puntales (en milímetros) se añadirá o rebajará al franco-bordo, respectivamente.

CUARTA PARTE

LINEAS DE CARGA PARA LOS VELEROS

Regla LXVIII

Lineas empleadas juntamente con el disco.

La línea de franco-bordo para in-



## Regla LXXVI

## TABLA DE FRANCO-BORDOS PARA LOS VELEROS

Franco-bordos mínimos, de verano, de invierno y tropicales, para los veleros de hierro o acero con cubierta corrida, de acuerdo con los tipos definidos en este Reglamento.

E	Franco bordo	E	Franco bordo	E	Franco bordo	E	Franco bordo
24,384	231	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,48	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,53	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,54	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,62	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1791

(I) Los franco-bordos para los valores intermedios de la eslora se obtendrán por interpolación.

(II) Cuando  $c$  sea superior a 0,62, el francobordo se multiplicará por el

$$\text{factor } \frac{c + 0,62}{1,24}$$

(III) Cuando  $C$  es mayor que  $\frac{E}{12}$ ,

el franco-bordo se aumentará en la cantidad 8,33

$$\left(C - \frac{E}{12}\right) \times \left(10 + \frac{E}{7,62}\right)$$

milímetros.

(IV) Cuando el puntal efectivo medido hasta la superficie de la cubierta de franco-bordo en el centro del buque sea superior o inferior a  $C$ , la diferencia entre los puntales (en milímetros) se añadirá o se rebajará del franco-bordo.

## Regla LXXVII

Franco-bordo para los veleros de madera.

El franco-bordo para un velero de madera es igual al francobordo que una vez hechos todos los cálculos le correspondería si fuese de hierro o acero, aumentado en aquellas cantidades que la Autoridad encargada de la asignación de franco-bordos pueda fijar, teniendo en cuenta la clase, la construcción, la edad y el estado del buque. Los barcos de madera, de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc., se considerarán por la Administración, de conformidad con las reglas para los veleros, en cuanto sea posible y razonable.

## QUINTA PARTE

## LÍNEAS DE CARGA PARA LOS VAPORES CON CUBERTADA DE MADERA

## Definiciones.

**Cubertada de madera.**—La expresión "cubertada de madera" significa un cargamento de madera que es transportado sobre una parte descubierta de la cubierta de franco-bordo o de la cubierta de superestructuras. Esta definición no comprende a los cargamentos de pulpa de madera o similares.

**Línea de carga para los buques con cubertada de madera.**—La línea de carga para los buques con cubertada de madera, es una línea de carga especial que se utilizará solamente cuando el buque lleve cubertada de madera, de acuerdo con las condiciones y reglas siguientes.

## Regla LXXVIII

## Marcas en los costados del buque.

**Líneas de carga para los buques con cubertada de madera.**—Las líneas que representan las líneas máximas de carga para los buques con cubertada de madera en las diferentes circunstancias y para las diversas estaciones, son líneas horizontales de 250 milímetros de longitud y 25 milímetros de espesor, dispuestas perpendicularmente a una línea vertical trazada 540 milímetros a popa del centro del disco (véase la figura 4.\*), que serán marcadas y comprobadas en las mismas condiciones que las líneas de carga ordinarias (véanse las Reglas V a VII).

**La línea de carga para verano en los buques con cubertada de madera** se halla representada por la arista superior de una línea señalada por  $M V$ .

**La línea de carga para invierno en los buques con cubertada de madera** está indicada por la arista superior de una línea señalada por  $M I$ .

**La línea de carga para invierno en el Atlántico Norte de los buques con cubertada de madera** está representada por la arista superior de una línea marcada por  $M A N I$ .

**La línea de carga tropical en los buques con cubertada de madera** se halla indicada por la arista superior de una línea señalada por  $M T$ .

**La línea de carga para verano en agua dulce en los buques con cubertada de madera**, está fijada por la arista superior de una línea marcada  $M D$ . La diferencia entre la línea de carga para verano en agua dulce y la línea de carga para verano en los buques con cubertada de madera, es la corrección que deberá efectuarse a las demás líneas de carga de los buques con cubertada de madera, cuando éstos naveguen en agua dulce (\*).

**La línea de carga tropical en agua dulce para los buques con cubertada de madera** se encuentra señalada por la arista superior de una línea designada por  $M T D$ .

## CONDICIONES SUPLEMENTARIAS DE ASIGNACIÓN Y REGLAS QUE PERMITEN EL AUMENTO DE CALADO

## Regla LXXIX

## Construcción del buque.

La estructura del buque tendrá la suficiente resistencia, contando con el aumento de calado y el peso del cargamento sobre cubierta.

## Regla LXXX

## Superestructuras.

El buque tendrá un castillo cuya altura sea por lo menos la reglamentaria y cuya longitud mínima sea el 7 por 100 de la eslora del buque. Habrá además una toldilla o, una chupeta provista de un tambucho sólido de acero o de una caseta situada a popa.

## Regla LXXXI

## Guardacalores de máquinas.

Los guardacalores de las máquinas sobre la cubierta de franco-bordo estarán protegidos por una superestructura cuya altura mínima sea la reglamentaria, a no ser que tengan aquéllos resistencia y altura suficientes para permitir el acondicionamiento de la carga de madera a lo largo de ellos.

(\*) Cuando los buques de navegación marítima efectúen travesías en ríos o aguas interiores, se podrá aumentar el cargamento del buque en la cantidad correspondiente al peso del combustible, etc., necesario para el consumo entre el punto de partida y el mar libre.

## Línea de cubierta

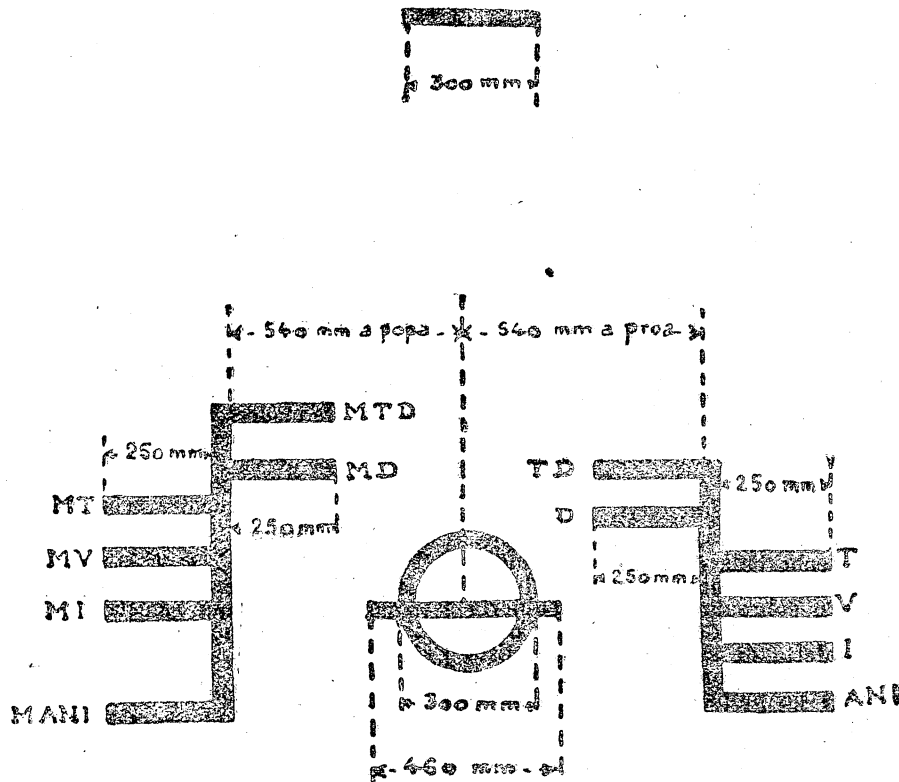


Figura 4.ª

## Regla LXXXII

*Tanques de lastre del doble fondo.*

Los tanques de lastre situados hacia la mitad de la eslora del buque, en el centro, tendrán un compartimentado longitudinal apropiado.

## Regla LXXXIII

*Amuradas.*

El buque estará provisto de amuradas fijas, de una altura mínima de 990 milímetros, especialmente reforzadas en la parte superior y consolidadas por sólidos tirantes, sujetos a cubierta en el sentido de los baos y con las portulas de desagüe necesarias, o de caireles o antepechos convenientes, de igual altura que la indicada precedentemente para las amuradas y de construcción bien sólida.

## Regla LXXXIV

*Aberturas en cubierta, tapadas por el cargamento de madera.*

Las aberturas de los espacios situados por debajo de la cubierta de franco-bordo se hallarán bien cerradas y colocadas las latas. Todas las instalaciones accesorias, como los baos de escotilla, galeotas y tapas móviles, estarán en su sitio correspondiente. Cuando haya que ventilar las bodegas quedarán protegidos eficazmente los ventiladores.

## Regla LXXXV

*Estiba.*

Los pozos sobre la cubierta de franco-bordo irán repletos de madera, estibada del modo más compacto posible y procurando alcanzar, por lo menos, el nivel de la altura reglamentaria de un

puente. En un buque que se halle en invierno en una zona periódica de invierno, la altura del cargamento en cubierta sobre la cubierta de franco-bordo no será mayor que la tercera parte de la manga máxima del buque.

Toda cubierta de madera se estibarará de un modo compacto, trincándola y asegurándola bien. No estorbará en nada ni a la navegación, ni a la maniobra del buque, así como tampoco comprometerá la conservación durante todo el viaje, de un margen suficiente de estabilidad, teniendo en cuenta las variaciones en el peso, que puede aumentar debido, por ejemplo, a la mojadura de la carga, y disminuir por causas tales como el consumo del combustible y de las provisiones.

## Regla LXXXVI

*Protección de la tripulación, acceso a la cámara de máquinas, etc.*

Se podrá llegar en cualquier momento a los alojamientos de la tripulación, a la cámara de máquinas y a los demás lugares que sea necesario utilizar para la maniobra, por un medio de acceso seguro y satisfactorio. En los sitios que conduzcan a tales lugares, la cubierta se estibarará de manera que las aberturas de paso puedan cerrarse convenientemente y afianzarse impidiendo la entrada del agua. Se dispondrán a ambos lados del cargamento medios de protección eficaces para la tripulación, en forma de barandillas o resguardos que se eleven sobre el cargamento 1,22 metros, por lo menos, y espaciados verticalmente lo más 30 centímetros unos de otros. La parte superior del cargamento se nivelará suficientemente para que pueda servir de paso.

## Regla LXXXVII

*Disposiciones referentes al aparato de gobierno.*

La instalación utilizada para el gobierno estará convenientemente protegida contra las averías que pudiera ocasionarle la cubierta, y ser accesible en la mayor posibilidad. Se tomarán precauciones para poder gobernar en el caso de averiarse los aparatos principales.

## Regla LXXXVIII

*Pies derechos.*

Cuando la naturaleza de la madera exija la instalación de pies derechos, podrán ser éstos de madera o metálicos y siempre de resistencia adecuada. Su separación entre sí dependerá de la longitud y clase de la madera transportada, pero no será mayor de 3,05 metros. Para asegurar los pies derechos se colocarán angulares o zapatas metálicas, convenientemente sujetos al trancañil, u otras disposiciones de eficacia.

## Regla LXXXIX

*Trincas.*

La cubierta estará bien sujeta en toda su longitud por trincas transversales, independientes unas de otras, cuya separación no exceda de 3,05 metros.

Los puntos de amarre de las trincas estarán remachados a las planchas de la cinta y espaciados entre sí 3,05 metros, todo lo más. La distancia comprendida entre un mamparo frontal de superestructura y el primer punto de amarre próximo no excederá de 1,98 metros. Podrán fijarse al trancañil puntos de amarre adicionales.

Las trincas transversales se hallarán en buen estado y consistirán en cadenas de eslabones estrechos de 19 milímetros, por lo menos, o en cable de alambre de acero flexible de resistencia equivalente, debiendo estar provistas de ganchos de escape y tensores de rosca, manejables en cualquier momento.

Las trincas de alambre de acero llevarán un extremo de cadena de mallas largas y poca longitud, que permita el ajuste de la trinca.

Cuando la longitud de las piezas de madera sea menor que 3,66 metros, podrá reducirse proporcionalmente la separación de las trincas o adoptarse otras disposiciones convenientes.

Las dimensiones de las trincas de cadena podrán reducirse cuando la distancia entre ellas sea igual o menor que 1,52 metros, no debiendo emplearse, sin embargo, cadena de menos de 12,7 milímetros, ni cable de acero de menor resistencia que la de la cadena de 12,7 milímetros.

Todas las instalaciones requeridas para fijar las trincas tendrán resistencia apropiada a la de dichas trincas.

Los pies derechos colocados sobre las cubiertas de superestructuras estarán distanciados 3,05 metros y se asegurarán transversalmente por trincas transversales de resistencia ampliamente suficiente.

## Regla XC

*Planos.*

Los planos que contengan las disposiciones e instalaciones para la estiba y sujeción de las cubiertas, de



acuerdo con estas reglas, serán presentados a la autoridad encargada de asignar los franco-bordos.

FRANCO - BORDO

Regla XCI

Cálculo del franco-bordo.

Cuando la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos haya comprobado que el buque está convenientemente dispuesto y que su acondicionamiento e instalaciones cumplen, por lo menos de manera equivalente, las exigencias antes expuestas para el transporte de madera sobre cubierta, los franco-bordos de verano, determinados de conformidad con las reglas ordinarias y las tablas de la tercera parte, podrán ser corregidos con el fin de obtener los franco-bordos especiales para la madera, reemplazando los tantos por cientos que figuran en la regla LXIII por los consignados en la tabla siguiente:

Eslora total efectiva de superestructuras.

	0	0,1 E	0,2 E	0,3 E	0,4 E	0,5 E	0,6 E	0,7 E	0,8 E	0,9 E	E
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Buques de todos los tipos..	20	30,75	41,50	52,25	63,00	69,25	75,50	81,50	87,50	93,75	100

El franco-bordo de invierno para los buques que transporten madera sobre cubierta se obtiene añadiendo al franco-bordo de verano 1/36 del calado correspondiente, contado desde la parte superior de la quilla.

El franco-bordo de invierno para el transporte de madera en el Atlántico Norte es el prescripto en la regla LXV para los franco-bordos en el Atlántico Norte.

El franco-bordo tropical para el transporte de madera se obtiene deduciendo del franco-bordo de verano

1

para el transporte de madera — del 48

calado correspondiente, contado desde la parte superior de la quilla.

SEXTA PARTE

LINEAS DE CARGA PARA BUQUES-TANQUES

Definición.

**Buque-tanque.**—La expresión "buque-tanque" se aplica a cualquier vapor construido especialmente para el transporte de cargamentos líquidos sin envase.

Regla XCII

Marcas en los costados del buque.

Las marcas en los costados son las indicadas en el croquis de la regla IV.

CONDICIONES SUPLEMENTARIAS DE ASIGNACIÓN QUE PERMITEN EL AUMENTO DE CALADO

Regla XCIII

Construcción del buque.

La construcción del buque-tanque tendrá la suficiente resistencia para el aumento de calado correspondiente al franco-bordo que se asigne.

Regla XCIV

Castillo.

El buque tendrá un castillo, cuya longitud no sea inferior al 7 por 100 de la eslora de aquél y una altura, por lo menos, igual a la altura reglamentaria.

Regla XCV

Guardacalores de máquinas.

Las aberturas de los guardacalores de máquinas en la cubierta de franco-bordo estarán provistas de puertas de acero. Los guardacalores deberán hallarse protegidos por una toldilla o un puente cerrados, cuya altura sea, por

lo menos, la altura reglamentaria, o por un tambucho de igual altura y resistencia equivalente. Los mamparos extremos de dichas superestructuras, tendrán los escantillones exigidos para los mamparos frontales del puente. Todas las entradas en las estructuras sobre la cubierta de franco-bordo, estarán provistas de cierres eficaces, y los umbrales tendrán una altura mínima de 457 milímetros sobre cubierta. Las partes expuestas de los guardacalores de máquinas sobre la cubierta de superestructuras, serán de construcción sólida y todas las aberturas que tendrán cierres de acero, sujetos de manera permanente a los guardacalores y susceptibles de cerrarse y afianzarse desde dentro y desde fuera; los umbrales de dichas aberturas se alzarán 380 milímetros por lo menos sobre cubierta. Las escotillas de las cámaras de calderas se elevarán lo más posible razonablemente, por encima de la cubierta de superestructuras y tendrán tapas resistentes de acero, sujetas permanentemente en su emplazamiento.

Regla XCVI

Pasarela.

Se instalará de proa a popa, al nivel de la cubierta de superestructuras y entre la toldilla y el puente, o entre el puente y el castillo cuando la tripulación se encuentre alojada a proa del buque, una pasarela o puente de paso permanente, de construcción eficaz, y de suficiente resistencia dada su expuesta situación. En lugar de esta pasarela, podrá habilitarse cualquier otro medio de acceso equivalente, tal como pasillos por debajo de cubierta.

Regla XCVII

Protección de la tripulación, acceso a la cámara de máquinas, etc.

Para pasar del nivel de la pasarela a los alojamientos de la tripulación, a la cámara de máquinas y a los lugares del buque que hayan de utilizarse necesariamente para la maniobra de éste, existirá un medio de acceso seguro y

Eslora total efectiva de las superestructuras.

	0	0,1 E	0,2 E	0,3 E	0,4 E	0,5 E	0,6 E	0,7 E	0,8 E	0,9 E	E
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Buques de todos los tipos..	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

satisfactorio que permita el paso en todo momento. No es aplicable esta regla a las cámaras de bombas, en las que se penetre desde la cubierta de franco-bordo, cuando estén dotadas de medios de cierre de la clase I.

Regla XCVIII

Escotillas.

Todas las escotillas de la cubierta de franco-bordo o de la cubierta de las cámaras de expansión, estarán cerradas por tapas de acero sólidas y estancas cerradas.

Regla XCIX

Ventiladores.

Los ventiladores destinados a espacios situados debajo de la cubierta de franco-bordo tendrán la resistencia suficiente o se hallarán protegidos por superestructuras u otros medios de eficacia equivalente.

Regla C

Disposiciones para la evacuación del agua.

Los buques que tengan amuradas llevarán caireles abiertos u otra disposición eficaz para la salida de las aguas, por lo menos en la mitad de la longitud de la parte expuesta de cubierta. El borde superior de la cinta se hallará lo más bajo posible, siendo preferible que no sobresalga de la parte alta del angular del trancanil.

Cuando las superestructuras estén unidas por troncos o cofres se instalarán caireles o barandillas abiertos en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de franco-bordo.

Regla CI

Planos.

Se someterán a la aprobación de la Autoridad encargada de la asignación de franco-bordos los planos que contengan las instalaciones y disposiciones.

FRANCO-BORDOS

Regla CII

Cálculo del franco-bordo.

Cuando la Autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos compruebe que los anteriores requisitos están cumplidos, el franco-bordo de verano podrá calcularse por la Tabla de franco-bordo para buques-tanques, debiendo hacerse todas las correcciones con arreglo a la 3.ª parte del reglamento, excepto las relativas a los vapores de cubierta corrida, a las superestructuras aisladas, al exceso de arrufo y a los viajes en invierno por el Atlántico Norte.

Regla CIII

Reducción por superestructuras separadas.

Cuando la longitud total efectiva de las superestructuras sea menor que E, la reducción será un tanto por ciento de la prevista para una longitud de superestructura igual a E y se obtendrá por la tabla siguiente:

## Regla CIV

*Reducción por exceso de arrufo.*

Cuando el arrufo sea mayor que el reglamentario, la corrección por el exceso de arrufo (véase la Regla LVII de la tercera parte, "Líneas de Carga para los Vapores"), se deduce del franco-bordo para todos los buques-tanques. La Regla LIX de la tercera parte no se aplica; pero la deducción máxima por exceso de arrufo será de 38 milímetros para una eslora de 30,5 metros, y aumentará en 38 milímetros por cada 30,5 metros que aumente la eslora del buque.

## Regla CV

*Franco-bordo para invierno en el Atlántico Norte.*

El franco-bordo mínimo para los viajes por el Atlántico Septentrional, al norte del paralelo de latitud 36° N., durante los meses de invierno, es igual al franco-bordo de invierno, con el aumento de 25,4 milímetros por cada 30,5 metros de eslora en el buque.

## Regla CVI

*Tabla de franco-bordo para los buques-tanques.*

E	Franco bordo	E	Franco bordo
Metros	Milímetros	Metros	Milímetros
57,91	546	121,92	1587
60,96	587	124,97	1648
64,01	627	128,02	1712
67,06	668	131,06	1775
70,10	711	134,11	1841
73,15	754	137,16	1908
76,20	800	140,21	1974
79,25	846	143,26	2037
82,30	894	146,30	2101
85,34	942	149,35	2162
88,39	993	152,40	2222
91,44	1044	155,45	2281
94,49	1095	158,50	2339
97,54	1146	161,54	2395
100,58	1196	164,59	2451
103,63	1250	167,64	2504
106,68	1303	170,69	2558
109,73	1359	173,74	2609
112,78	1415	176,78	2657
115,82	1471	179,83	2705
118,87	1529	182,88	2753

Cuando la eslora del buque exceda de 182,88 metros, resolverá el caso la Administración correspondiente.

## ANEXO SEGUNDO

*Límites de las zonas y de las regiones periódicas.**Zonas.*

*El límite Sur de la "zona periódica de invierno" septentrional*, está constituido por una línea trazada: a lo largo del paralelo de latitud 36° Norte, desde la costa Este de América del Norte hasta Tarifa, en España; a lo largo del paralelo de latitud 35° Norte, desde la costa Este de Corea hasta la costa Oeste de Honshiu, en el Japón; a lo largo del paralelo de latitud 35° Norte, desde la costa Este de Honshiu hasta el meridiano de longitud 150° Oeste; y a lo largo de una línea recta hasta la costa Oeste de la isla de Vancouver en el punto de latitud 50° Norte, considerándose Fusan (Corea) y Yokohama, como situados en la línea de delimitación de la "zona

de invierno periódica" y la "zona de verano".

*El límite Norte de la "zona tropical"*, está constituido por una línea trazada: a lo largo del paralelo de latitud 10° Norte, desde la costa Este de América del Sur hasta el meridiano de longitud 20° Oeste; a lo largo del meridiano 20° Oeste hasta el paralelo de latitud 20° Norte; y a lo largo del paralelo de latitud 20° Norte, hasta la costa Oeste de Africa; a lo largo del paralelo de latitud 8° Norte desde la costa Este de Africa hasta la costa Oeste de la península de Malasia, siguiendo las costas de Malasia y de Siam hasta la costa Este de Cochinchina en el punto de latitud 10° Norte a lo largo del paralelo de latitud 10° Norte hasta el meridiano de longitud 145° Este, siguiendo por el meridiano 145° Este hasta el paralelo de latitud 13° Norte; a lo largo del paralelo de latitud 13° Norte, hasta la costa Oeste de América Central, considerando a Saigon como situado en la línea de delimitación de la "zona tropical" y la "región" tropical periódica" (4).

*El límite Sur de la "zona tropical"*, está constituido por una línea trazada: siguiendo el paralelo del Trópico de Capricornio desde la costa Este de América del Sur hasta la costa Oeste de Africa; a lo largo del paralelo de latitud 20° Sur desde la costa Este de Africa hasta la costa Oeste de Madagascar, siguiendo las costas Oeste y Norte de Madagascar hasta el meridiano de longitud 50° Este; a lo largo del meridiano de longitud 50° Este, hasta el paralelo de latitud 10° Sur; a lo largo del paralelo de latitud 10° Sur hasta el mediano de longitud 110° Este, continuando por una línea recta hasta Puerto Darwin, en Australia; hacia el Este, a lo largo de las costas de Australia y de la isla de Wessel hasta el cabo Wessel, siguiendo el paralelo de latitud 11° Sur desde la costa Este del cabo York hasta el meridiano de longitud 150° Oeste, a lo largo de una línea recta hasta el punto de latitud 26° Sur y longitud 75° Oeste y siguiendo una línea recta hasta la costa Oeste de América del Sur en el punto de latitud 30° Sur, considerándose a Coquimbo, Río de Janeiro y Puerto Darwin como situados en la línea de delimitación de la "zona tropical" y la "zona de verano".

Se consideran como pertenecientes a la "zona tropical" las siguientes regiones:

1) *El Canal de Suez, el Mar Rojo y el golfo de Aden*, desde Port Said hasta el meridiano de longitud 45° Este, considerándose Aden y Berbera como situados en la línea de delimitación de la "zona tropical" y la "zona tropical periódica" (2) b.

2) *El golfo Pérsico*, hasta el meridiano de longitud 59° Este.

*El límite Norte de la "zona periódica de invierno" meridional*, está constituido por una línea trazada: a lo largo del paralelo de latitud 40° Sur, desde la costa Este de América del Sur hasta el meridiano de longitud 56° Oeste, siguiendo una línea recta hasta el punto de latitud 34° Sur y longitud 50° Oeste, a lo largo del paralelo de latitud 34° Sur hasta la costa Oeste del Africa del Sur, siguiendo una línea recta que parte de la costa Este del Africa del Sur.

en el punto de latitud 30° Sur, hasta la costa Oeste de Australia en el punto de latitud 35° Sur, continuando a lo largo de la costa Sur de Australia hasta el cabo Arid, siguiendo una línea recta desde este último punto hasta el cabo Grim, en Tasmania; a lo largo de la costa Norte de Tasmania hasta Punta Eddystone, siguiendo una línea recta que, partiendo de este último punto, llega hasta la costa Oeste de la isla del Sur de Nueva Zelanda en el punto de longitud 170° Este, a lo largo de las costas Oeste, Sur y Este de la isla del Sur, hasta el cabo Saunders, siguiendo una línea recta que tiene su origen en este cabo, hasta el punto de latitud 33° Sur y longitud 170° Oeste y continuando el paralelo de 33° Sur hasta la costa Oeste de América del Sur, considerándose Valparaíso, ciudad del Cabo y Durban como situadas en la línea de delimitación de la "zona periódica de invierno" meridional y la "zona de verano".

*Zonas de verano.*

Las demás regiones constituyen "las zonas de verano".

*Regiones periódicas.*

Son "regiones periódicas tropicales" las siguientes regiones:

(1).—*En el Océano Atlántico del Norte:*

La región limitada: al Norte, por una línea trazada desde el cabo Catoche en el Yucatán, hasta el cabo San Antonio, en la isla de Cuba, siguiendo por la costa Sur de Cuba hasta el punto de latitud 20° Norte, y por el paralelo de latitud 20° Norte, hasta el meridiano de longitud 20° Oeste; al Oeste, por la costa de América Central; al Sur, por la costa Norte de América del Sur y por el paralelo de latitud 10° Norte, y al Este por el meridiano de longitud 20° Oeste.

Esta región es:

Zona tropical desde el 1.º de Noviembre al 15 de Julio.

Zona de verano desde el 16 de Julio al 31 de Octubre.

(2).—*Mar de Arabia.*

a) Al Norte del paralelo de latitud 24° Norte.

Esta región es:

Zona tropical desde el 1.º de Agosto al 20 de Mayo.

Zona de verano desde el 21 de Mayo al 31 de Julio.

Se considera Karachi como situado en la línea de delimitación de esta región y de la región periódica tropical b) siguiente:

b) Al Sur del paralelo de latitud 24° Norte.

Esta región es:

Zona tropical desde el 1.º de Diciembre al 20 de Mayo y desde el 16 de Septiembre al 15 de Octubre.

Zona de verano desde el 21 de Mayo al 15 de Septiembre y desde el 16 de Octubre al 30 de Noviembre.

(3).—*Golfo de Bengala.*

Zona tropical desde el 16 de Diciembre al 15 de Abril.

Zona de verano desde el 16 de Abril al 15 de Diciembre.

(4).—*En el mar de la China.*

Región limitada: al Oeste y al Norte, por las costas de Indochina y de China hasta Hong Kong; al Este, por una línea recta que llega hasta el puer-

to de Sual (isla de Luzón) y por la costa Oeste de las islas de Luzón, Samar y Leyte hasta el paralelo de los 10° Norte, y al Sur, por el paralelo de latitud 10° Norte.

Se consideran Hong Kong y Sual como situados en la línea de delimitación de la zona periódica tropical y de la zona de verano

Esta región es:

Zona tropical desde el 21 de Enero al 30 de Abril.

Zona de verano desde el 1.º de Mayo al 20 de Enero.

(5).—En el Océano Pacífico del Norte:

a) Región limitada: al Norte, por el paralelo de latitud 25° Norte; al Oeste, por el meridiano de longitud 166° Este; al Sur, por el paralelo de latitud 13° Norte, y al Este, por el meridiano de longitud 130° Oeste.

Esta región es:

Zona tropical desde el 1.º de Abril al 31 de Octubre.

Zona de verano desde el 1.º de Noviembre al 31 de Marzo.

b) Región limitada: al Norte y al Este, por las costas de California, de Méjico y del América Central; al Oeste, por el meridiano de longitud 120° Oeste, y por una línea recta que une el punto de latitud 30° Norte y longitud 120° Oeste, con el punto de latitud 13° Norte y de longitud 105° Oeste, y al Sur, por el paralelo de latitud 13° Norte.

Esta región es:

Zona tropical desde el 1.º de Marzo al 30 de Junio, y desde el 1.º al 30 de Noviembre.

Zona de verano desde el 1.º de Julio al 31 de Octubre, y desde el 1.º de Diciembre al 28 o 29 de Febrero.

(6).—En el Océano Pacífico del Sur:

a) Región limitada: al Norte, por el paralelo de latitud 11° Sur; al Oeste, por la costa Este de Australia; al Sur, por el paralelo de latitud 20° Sur, y al Este, por el meridiano de longitud 175° Este, y también por el Golfo de Carpentaria al Sur del paralelo de latitud 11° Sur.

Esta región es:

Zona tropical desde el 1.º de Abril al 30 de Noviembre.

Zona de verano desde el 1.º de Diciembre al 31 de Marzo.

b) Región limitada: al Oeste, por el meridiano de los 150° Oeste; al Sur, por el paralelo de latitud 20° Sur, y al Norte y al Este, por la línea recta que constituye el límite Sur de la zona tropical.

Esta zona es:

Zona tropical desde el 1.º de Marzo al 30 de Noviembre.

Zona de verano desde el 1.º de Diciembre al 28 o 29 de Febrero.

Son "regiones periódicas de invierno" las siguientes:

Zona periódica de invierno septentrional (entre América del Norte y Europa).

a) Región situada en el interior y al Norte de la línea trazada así: a lo largo del meridiano de longitud 50° Oeste, desde la costa de Groenlandia hasta el paralelo de latitud 45° Norte, continuando por el paralelo de latitud 45° Norte hasta el meridiano de longitud 15° Oeste, siguiendo este meridiano hasta el paralelo de latitud 60° Norte y a lo largo del paralelo de latitud 60° Norte hasta la costa occidental de Noruega.

Esta región es:

Zona de invierno desde el 16 de Octubre al 15 de Abril.

Zona de verano desde el 16 de Abril al 15 de Octubre.

Se considera Bergen como situado en la línea de delimitación de esta región y de la región b) definida a continuación.

b) Región situada al Norte del paralelo de latitud 36° Norte y fuera de la región a) antes definida.

Zona de invierno desde el 1.º de Noviembre al 31 de Marzo.

Zona de verano desde el 1.º de Abril al 31 de Octubre.

Mar Báltico (hasta el paralelo de latitud del Skaw).

Zona de invierno desde el 1.º de Noviembre al 31 de Marzo.

Zona de verano desde el 1.º de Abril al 31 de Octubre.

Mar Mediterráneo y Mar Negro.

Zona de invierno desde el 16 de Diciembre al 15 de Marzo.

Zona de verano desde el 16 de Marzo al 15 de Diciembre.

Zona periódica de invierno septentrional (entre Asia y América del Norte, excepto el mar del Japón al Sur del paralelo de latitud 50° Norte).

Zona de invierno desde el 16 de Octubre al 15 de Abril.

Zona de verano desde el 16 de Abril al 15 de Octubre.

Mar del Japón entre los paralelos de latitud 35° N. y 50° N.

Zona de invierno desde el 1.º de Diciembre al 28 ó 29 de Febrero.

Zona de verano desde el 1.º de Marzo al 30 de Noviembre.

Zona periódica de invierno meridional:

Zona de invierno desde el 16 de Abril al 15 de Octubre.

Zona de verano desde el 16 de Octubre al 15 de Abril.

ANEXO TERCERO

Certificado internacional de franco bordo.

Expedido bajo la Autoridad del Gobierno de ..., con arreglo a las prescripciones del Convenio Internacional para las líneas de carga de 1930.

Distintiva del buque ...  
— Buque ...  
— Matricula ...  
— Tonelaje total ...

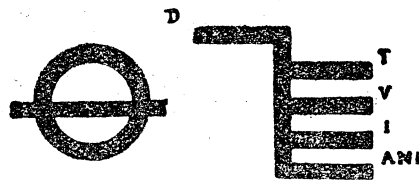
Franco-bordo desde la línea de cubierta.

Líneas de carga.

Tropical .....	(a) .....	encima de (b).
Verano .....	(b) .....	Borde superior de la línea que pasa por el centro del disco.
Invierno .....	(c) .....	debajo de (b).
Invierno en el Atlántico Norte.....	(d) .....	debajo de (b).

Reducción para agua dulce en todos los franco-bordos...

El borde superior de la línea de cubierta, desde el que se miden los franco-bordos, se halla en el costado a ... milímetros sobre la superficie alta de la cubierta de ...



Este certificado se expide para acreditar que el buque ha sido inspeccionado y que sus franco-bordos y líneas de carga antes mencionados se han asignado de acuerdo con las prescripciones del Convenio.

Este certificado es válido hasta el ...  
Expedido en ... a ... de ...

(Inscribáse aquí la firma o el sello y la calificación de la autoridad encargada de expedir el certificado.)

Cumplimentadas por el buque las nuevas este certificado hasta el ...

En ... a ... de ... de ...  
(Firma o sello y calificación de la Autoridad.)

Cumplimentadas por el buque las prescripciones del Convenio, se re-

prescripciones del Convenio, se renueva este certificado hasta el ...

En ... a ... de ... de ...  
(Firma o sello y calificación de la Autoridad.)

Cumplimentadas por el buque las prescripciones del Convenio, se renueva este certificado hasta el ...

En ... a ... de ... de ...  
(Firma o sello y calificación de la Autoridad.)

Nota.—Cuando los buques destinados al servicio marítimo naveguen en aguas interiores, se permite aumentar la carga del buque en la cantidad correspondiente al peso del combustible, etc., necesario para el consumo entre el lugar de salida y el mar libre.

ANEXO CUARTO

Nomenclatura de las Leyes y Reglamentos referentes a las líneas de carga, que se consideran como equivalentes al Reglamento del Ministerio Británico del Comercio de 1906.

Australia: Parte IV de la ley de Navegación de 1912-1920 y Reglamentos de Navegación (línea de carga) del 17 de Diciembre de 1924.

Bélgica: Ley para la seguridad de los buques. (7 de Diciembre de 1920.)

Chile: Reglamento para el trazado del disco, marcas y línea oficial de carga de las naves mercantes. (Decreto número 1.896 del 12 de Noviembre de 1919.)

Dinamarca: Ley de la Navegación mercante (Inspección de buques) del 29 de Marzo de 1920, con modificaciones posteriores.

Reglas y tablas de franco-bordo para buques, fechadas el 30 de Septiem-

bre de 1909, modificadas por la circular del 25 de Julio de 1918.

**Francia:** Ley del 17 de Abril de 1907. Orden del 5 de Septiembre de 1908. Decreto del 21 de Septiembre de 1908. Otro Decreto del 21 de Septiembre de 1908, modificado por el Decreto del 1.º de Septiembre de 1925. Decreto del 12 de Mayo de 1927. Decreto del 17 de Enero de 1928.

**Alemania:** Prescripciones de la Unión de Marineros para el franco-bordo de vapores y veleros. Edición de 1908.

**Hong Kong:** Ordenanza consolidada de la Navegación mercante (número 10 de 1899), reformada por las Ordenanzas números 31 de 1901, 2 de 1903, 5 de 1905, 16 de 1906, 9 de 1909 y 6 de 1910.

**Islandia:** Ley número 58 del 14 de Junio de 1929. Secciones 25-26.

**India:** Ley de la Navegación mercante indostánica de 1923.

**Italia:** Reglas y tablas para la asignación del franco-bordo, aprobadas por Decreto fechado el 1 de Febrero de 1929.—VII del Ministerio italiano de Comunicaciones.

Antes de 1929, reglas del Ministerio británico del Comercio, año 1906.

**Japón:** Ley de la línea de carga en los buques (ley número 2 del año 10 de Taisho-1921) y las reglas y Reglamentos referentes a ella.

**Países Bajos:** Decreto del 22 de Septiembre de 1909. (*Diario Oficial*, número 315.)

**Indias Holandesas:** Decreto holandés de 22 de Septiembre de 1909. (*Diario Oficial*, número 315.)

**Nueva Zelanda:** Reglas del Ministerio británico del Comercio, año 1906.

**Noruega:** Reglas y tablas noruegas para el franco-bordo de 1909.

**Portugal:** Decreto número 11.210, del 18 de Julio de 1925, y reglas e instrucciones referentes al mismo.

**España:** Reglamento para el trazado del disco y marcas de máxima carga de los buques mercantes, de 1914.

**Strait Settlements:** Reglas del Ministerio británico del Comercio de 1906.

**Suecia:** Reglas y tablas para el franco-bordo, aprobadas por Decreto del 21 de Mayo de 1910.

**Reino Unido:** Reglas del Ministerio del Comercio, de 1906.

**Estados Unidos de América:** Reglas del Ministerio británico del Comercio, de 1906.

**Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas (U. R. S. S.):** Reglas y reglamentos relativos a las líneas de carga para buques mercantes de navegación marítima, publicadas por el Registro de la U. R. S. S., 1928.

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA LAS LÍNEAS DE CARGA, 1930.

Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Chile, de Cuba, de Dinamarca, de la Ciudad Libre de Dantzig, de España, del Estado Libre de Irlanda, de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de Grecia, de la India, de Islandia, de Italia, del Japón, de Letonia, de Méjico, de Noruega, de Nueva Zelanda, del Paraguay, de los Países Bajos, del Perú, de Polonia, de Portugal, de Suecia y de la Unión de

Repúblicas Socialistas Soviéticas:

Deseosos de establecer de común acuerdo principios y Reglamentos, con el fin de garantizar las vidas y haciendas a flote, por lo que se refiere a los límites de inmersión para los cuales puedan ser cargados los buques destinados a viajes internacionales;

Habiendo decidido participar en una Conferencia internacional, que por invitación del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte se ha verificado en Londres!

Han designado las siguientes Delegaciones:

(Siguen las Delegaciones.)

Que, en consecuencia, se han reunido en Londres, nombrando Presidente de la Conferencia al Almirante Sir Henry F. Oliver y Secretario general al Sr. A. E. Lee.

Para la realización de sus trabajos, la Conferencia constituyó las siguientes Comisiones, cuyos Presidentes fueron los que a continuación se expresan:

Comisión de Administración: Señor Koenigs.

Comisión técnica principal: Sir Charles Sanders.

Comisión de buques-tanques: Señor Kennedy.

Comisión de buques con cubertada de madera: Sr. Emil Krogh.

Comisión de buques de tipos especiales: Vicealmirante Sr. Fock.

Comisión de zonas: General Sr. Yngianni.

Comisión de redacción: Sr. Haarbleicher.

Comisión de credenciales: Sr. Nakayama.

Durante las reuniones sucesivas, que han tenido lugar entre el 20 de Mayo de 1930 y el 5 de Julio de 1930, se ha redactado un Convenio para las líneas de carga, fechado el 5 de Julio de 1930.

#### I

La Conferencia toma nota de las siguientes declaraciones, hechas por la Delegación mencionada a continuación:

Los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran solemnemente que la firma del Convenio Internacional para las líneas de carga hoy fechado no debe considerarse como significativa de que el Gobierno de los Estados Unidos de América reconozca un régimen o una institución signatario, o adherido al presente Convenio, cuando este régimen o esta institución no se ha reconocido por el Gobierno de los Estados Unidos de América como Gobierno del país respectivo.

Por otra parte, los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran que el hecho de que los Estados Unidos de América participen en el Convenio Internacional para las líneas de carga firmado en el día de hoy no supone para los Estados Unidos de América ninguna obligación contractual respecto a un país representado por un régimen o una institución que el Gobierno de los Estados Unidos de América no reconozca como Gobierno de tal país hasta tanto que este país tenga un Gobierno reconocido por los Estados Unidos de América.

La Conferencia adopta igualmente las recomendaciones siguientes:

*Buques de menos de 150 toneladas de arqueo total que efectúen viajes internacionales.*

La Conferencia recomienda que los Reglamentos que puedan establecerse por uno cualquiera de los Gobiernos contratantes para los buques de menos de 150 toneladas de arqueo total y hayan de efectuar viajes internacionales, estén de acuerdo, en cuanto sea factible y razonable el hacerlo, con los principios y con las Reglas que figuran en el Convenio y, a ser posible, después de haber consultado a los Gobiernos de los demás países interesados en dichos viajes internacionales y obtenido su conformidad.

#### Resistencia.

Los buques que siguiendo las Reglas adjuntas al presente Convenio satisfagan a los tipos más elevados establecidos en las reglas de una Sociedad de clasificación reconocida por la Administración, se considerarán como de suficiente solidez para obtener el franco-bordo mínimo que puede ser concedido de acuerdo con estas Reglas, recomendando la Conferencia que cada Administración solicite de la Sociedad o Sociedades que tenga reconocidas el conferenciar de vez en cuando con las Sociedades reconocidas por las demás Administraciones, con el fin de obtener la mayor uniformidad posible en la aplicación de las normas de resistencia en que se basa el franco-bordo.

#### Inspecciones anuales.

La Conferencia recomienda que, cuando sea posible, cada Administración establezca disposiciones para organizar cada año, aproximadamente, las visitas periódicas a que se refiere el párrafo 3 c) del artículo 14 sobre la conservación en buen estado de las disposiciones e instalaciones enunciadas en la cláusula B del párrafo 3 de este artículo, o sea (I) la protección de las aberturas, (II) los pasamanos, (III) las portas de descarga y (IV) los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación.

#### Informaciones relativas a las averías en los buques tanques.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos de los países a que pertenezcan buques-tanques recojan información acerca de todas las averías en cascos y cubiertas ocurridas a estos barcos y ocasionadas por el mal tiempo, con objeto de poder disponer de datos referentes a esta cuestión.

En fe de lo cual, los abajo firmantes han puesto sus firmas al pie de la presente Acta.

Hecho en Londres en este día 5 del mes de Julio de 1930, en un solo ejemplar, que será depositado en los Archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que remitirá copias certificadas conformes a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas.)

El preinserto Convenio ha sido ratificado por España y el Instrumento de Ratificación depositado en Londres el 1.º de Octubre último, debiendo entrar en vigor el 1.º de Enero de 1933.





**MINISTERIO DE HACIENDA****DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA Y CLASES PASIVAS**

*Relación de las facturas de cupones de la Deuda del Estado y títulos amortizados que se han remitido desde el 29 hasta el día de hoy al Banco de España para que proceda a su pago.*

## CLASE DE DEUDA

*Cupones.*

Interior 4 por 100, hasta la factura número 2.900.

Exterior 4 por 100, hasta la factura número 850.

Amortizable 4 por 100, 1908, hasta la factura número 375.

Idem 5 por 100, 1917, hasta la factura número 1.725.

Idem 5 por 100, 1920, hasta la factura número 1.200.

Idem 5 por 100, 1926, hasta la factura número 750.

Idem 5 por 100, 1927, con impuesto, hasta la factura 1.825.

Idem 5 por 100, 1927, sin impuesto, hasta la factura número 2.775.

Idem 3 por 100, 1928, hasta la factura número 1.125.

Idem 4 por 100, 1928, hasta la factura número 6.075.

Idem 4 y medio por 100, 1928, hasta la factura número 600.

Idem 5 por 100, 1929, hasta la factura número 825.

## TÍTULOS AMORTIZADOS

Amortizados 4 por 100, 1908, hasta la factura número 17.

Idem 3 por 100, 1928, hasta la factura número 26.

Idem 4 por 100, 1928, hasta la factura número 11.

## DEUDA FERROVIARIA

*Cupón.*

Amortizable al 5 por 100, hasta la factura número 849.

Idem al 4 y medio por 100, 1928, hasta la factura número 174.

Idem al 4 y medio por 100, 1929, hasta la factura número 533.

Los presentadores pueden percibir en dicho Banco el importe de sus facturas previa la entrega del resguardo correspondiente.

Madrid, 5 de Noviembre de 1932.—  
El Director general, Mariano Tejero.

**DIRECCION GENERAL DEL TESORO PUBLICO**

*Cambio medio de cotización de efectos públicos durante el mes de Octubre último, según los datos facilitados por la Junta del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa:*

4 por 100 Interior, €3,775.

4 por 100 Exterior, 78,475.

4 por 100 Amortizable, emisión 1908, 71,702.

5 por 100 Amortizable, emisión 1920, 89,720.

5 por 100 Amortizable, emisión 1928, 82,552.

5 por 100 Amortizable, emisión 1926, 93,838.

5 por 100 Amortizable, emisión 1927, sin impuesto, 94,017.

5 por 100 Amortizable, emisión 1927, con impuesto, 81,277.

3 por 100 Amortizable, emisión 1928, 68,742.

4 por 100 Amortizable, emisión 1928, 77,735.

4,50 por 100 Amortizable, emisión 1928, 83,434.

5 por 100 Amortizable, emisión 1928, 93,552.

Bonos Oro Tesorería al 6 por 100, 203,862.

Obligaciones Tesoro al 5,50 por 100, 101,000.

Deuda Amortizable Ferroviaria del Estado al 5 por 100, 90,626.

Idem id. id. al 4,50 por 100, emisión 1928, 80,638.

Idem id. id. al 4,50 por 100, emisión 1929, 80,593.

Cédulas Banco Hipotecario de España al 4 por 100, 80,555.

Idem id. id. al 5 por 100, 83,925.

Idem id. id. al 6 por 100, 96,187.

Idem id. id. al 5,50 por 100, 91,425.

Cédulas del Banco de Crédito Local de España al 6 por 100, 76,321.

Idem id. id. al 5,50 por 100, 68,500.

Idem id. id. al 5 por 100, 70,981.

Idem id. id., interprovincial, al 6 por 100, 85,918.

Idem id. id. al 5,50 por 100, emisión 1932, 89,593.

Madrid, 3 de Noviembre de 1932.—  
El Director general, Arturo Forcat.

**MINISTERIO DE LA GOBERNACION****DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION**

## RECTIFICACION

Por error material aparece en la relación número 2 de Secretarías de segunda categoría, anunciadas a concurso por Orden de 17 de Octubre último (GACETA del 3 del actual), como de la provincia de Murcia, Secretarías que pertenecen a la de Oviedo, debiéndose entender por tanto:

Provincia de Murcia: Alguazas, 5.000.

Idem de Oviedo: Peñamellera Alta, 4.000; San Tirso de Abres, 3.000.

Rectificación que se hace pública a los efectos oportunos.

Madrid, 4 de Noviembre de 1932.—  
El Director general, José Calviño.

**MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES****JUNTA DE LA CIUDAD UNIVERSITARIA**

## 22 Concurso de obras.

La Junta de la Ciudad Universitaria de Madrid abre un concurso para el suministro de los siguientes muebles: mesas y asientos de cátedra, tarimas, encerados, mesas dobles y sillas de seminario, destinados a la Facultad de Filosofía y Letras, con arreglo a los pla-

nos y bases redactados al efecto por la Oficina Técnica; documentos que podrán ser examinados por los señores concurrentes en las oficinas de la Junta, desde la publicación de este anuncio, todos los días laborables, de cuatro a siete de la tarde.

Podrán tomar parte en este concurso las entidades o empresas españolas que por lo demás cumplan los requisitos señalados en el artículo 1.º del pliego de condiciones generales para la contratación de las obras de construcciones civiles.

Las proposiciones deberán ser acompañadas del recibo de depósito en efectivo, constituido en la Tesorería de la Junta de la Ciudad Universitaria, por la cantidad de 7.000 pesetas, para la oferta relativa a las obras objeto de este concurso; pudiéndose ingresar previamente dicha cantidad en la cuenta corriente que la mencionada Junta tiene abierta en la central del Banco de España, y presentar el resguardo correspondiente. Se acompañará además la declaración de jornales mínimos y demás requisitos que prescribe el Real decreto-ley número 744, de 6 de Marzo de 1929; la certificación de no existir ninguna de las incompatibilidades que señala el Real decreto de 24 de Diciembre de 1928.

Las proposiciones estarán suscritas por personas o entidades españolas, debiendo mostrar los representantes de éstas los documentos que les acrediten como tales.

Se unirán también a la proposición una relación de las obras que los proponentes tengan ejecutadas y de los elementos técnicos y económicos de que disponen.

Las proposiciones deberán presentarse bajo cerrado y lacrado dirigidas al Secretario de la Junta de la Ciudad Universitaria, entregándose en las oficinas de la misma antes de las diez y seis horas del día 14 de Noviembre de 1932.

La Comisión de Obras se reunirá en una Junta a la que podrán asistir los interesados que lo soliciten o sus apoderados, a las diez y siete horas del mismo día, procediéndose en ella a la apertura de los pliegos presentados ante un Notario que levantará el acta correspondiente.

El adjudicatario queda obligado a depositar en la Tesorería de la Ciudad Universitaria, antes de la firma de la escritura, la fianza definitiva en metálico.

Al depositar esta fianza podrá el adjudicatario retirar la fianza provisional o dejar la parte integrante de la definitiva.

La Junta se reserva la facultad de adjudicar las obras objeto de este concurso a una o varias de las proposiciones presentadas, pudiendo igualmente desecharlas todas.

El adjudicatario o adjudicatarios quedarán obligados a depositar en el nuevo edificio de la Facultad de Filosofía y Letras los muebles que se le encarguen antes de las doce horas del día 2 de Enero de 1933, término máximo que se fija para su ejecución.

Madrid, 5 de Noviembre de 1932.—El Secretario de la Junta de la Ciudad Universitaria, Juan Negrín.

Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)  
Paseo de San Vicente, 20.