

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



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

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Estado.

CANCELLERÍA. — Unión Postal Universal. — Acuerdo relativo a paquetes postales.—Páginas 410 a 419.
Reglamento del Acuerdo relativo a paquetes postales.—Páginas 419 a 428.

Presidencia del Directorio Militar.

Real decreto aprobando el Reglamento, que se inserta, de Sanidad provincial.—Páginas 428 a 433.

Otro concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Vicealmirante de la Armada francesa monsieur Emile Paul Aimable Güepratte.—Página 433.

Otro ídem id. al Contralmirante de la Armada francesa Mr. Jules Emile Hallier.—Página 433.

Otro ídem la nacionalidad española a D. Miguel Kryguin Molokanov, súbdito ruso.—Página 433.

Otro ídem id a D. Vsevolod Marchenko, súbdito ruso.—Páginas 433 y 434.

Otro ídem id. a D. Nicolás Ragosin Deijmann, súbdito ruso.—Página 434.

Otro disponiendo que el Inspector Jefe del Cuerpo y de los Servicios Sanitarios del Departamento de El Ferrol, D. Juan Navarro Cañizares, cese en dicho cargo el día 30 del actual.—Página 434.

Otro ídem que el Inspector de Sanidad de la Armada, D. Juan Navarro Cañizares, pase a situación de reserva el día 30 del actual.—Página 434.

Real orden ampliando en treinta días el plazo concedido por la de 8 de Agosto último y finido en 13 del actual, para la informa-

ción pública sobre creación de una Agencia Oficial del Depósito Franco de Barcelona.—Página 434.

Otra concediendo el reintegro por segunda vez, y a los Ministerios que se indican, a los Porteros cesantes que se mencionan.—Páginas 334 y 435.

Otra disponiendo que los Porteros que se mencionan pasen a ocupar los cargos que se indican.—Página 435.

Otra concediendo el reintegro en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios civiles al Portero cuarto, excedente, Luis Mariana Albiol.—Página 435.

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

Gracia y Justicia.

Real orden disponiendo que por los Centros y dependencias que se citan se den las órdenes oportunas para que se cumplan estrictamente las disposiciones del artículo 13 del Real decreto de 25 de Septiembre último, en relación con el de 15 de Mayo de 1917.—Página 435.

Fomento.

Real orden aceptando el ofrecimiento del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Profesor de la Escuela Especial, D. Domingo Mendizábal, y aprobar su proyecto de "Instrucción para el Cálculo de Tramos Metálicos".—Páginas 435 a 452.

Administración Central.

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

HACIENDA.—Dirección general de Tesorería y Contabilidad.—Noticia de los pueblos y Administraciones donde han cabido en suerte los premios mayores del sorteo de la Lo-

tería Nacional verificado el día 21 del mes actual.—Página 453.
Anunciando que el día 2 de Noviembre próximo se abra el pago de la mensualidad corriente a las Clases activas, pasivas, Clero y Religiosas en clauura.—Página 453.

Dirección general de lo Contencioso del Estado.—Resolviendo expedientes incoados en virtud de instancias presentadas solicitando la exención que grava los bienes de las personas jurídicas.—Página 453.
Banco de Crédito Industrial.—Idem

que a partir del día 1.º de Noviembre próximo podrá hacerse efectivo en las oficinas de este Banco el importe del cupón trimestral número 18 de los Bonos del Tesoro para el Fomento de la Industria Nacional.—Página 453.

PARTE OFICIAL

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

ESTADO

CANCILLERIA

UNION POSTAL UNIVERSAL

ACUERDO RELATIVO A PAQUETES POSTALES

INDICE DE MATERIAS

CAPITULO PRIMERO

Artículo 1.º—Objeto del Acuerdo.

CAPITULO II

Disposiciones aplicables a todos los paquetes.

- Artículo 2.º—Franqueo. Portes.
Artículo 3.º—Derecho terrestre.
Artículo 4.º—Derecho marítimo.
Artículo 5.º—Reducción o aumento del derecho terrestre.
Artículo 6.º—Reducción o aumento del derecho marítimo.
Artículo 7.º—Paquetes embarazosos. Porte adicional.
Artículo 8.º—Sobreportes.
Artículo 9.º—Derechos de factaje y de despacho de Aduanas.
Artículo 10.—Pago de derechos de Aduanas u otros.
Artículo 11.—Pago por el remitente de los derechos de Aduanas u otros. Cobro de anticipos. Derecho de comisión.
Artículo 12.—Derecho de almacenaje.
Artículo 13.—Entrega por propio.
Artículo 14.—Prohibiciones.
Artículo 15.—Paquetes para los prisioneros de guerra.
Artículo 16.—Recogida. Modificación de señas.
Artículo 17.—Aviso de recibo.
Artículo 18.—Reexpedición.
Artículo 19.—Paquetes sobrantes.
Artículo 20.—Anulación de los derechos de Aduanas.
Artículo 21.—Venta. Destrucción.
Artículo 22.—Paquetes abandonados.
Artículo 23.—Gastos a cobrar del remitente.
Artículo 24.—Reclamaciones.

CAPITULO III

Paquetes contra reembolso.

- Artículo 25.—Portes y condiciones. Liquidación.
Artículo 26.—Anulación o modificación del importe del reembolso.
Artículo 27.—Responsabilidad en caso de pérdida, sustracción o avería.
Artículo 28.—Garantía de las cantidades cobradas regularmente.
Artículo 29.—Indemnización en caso de cantidades no cobradas o cobradas insuficiente o fraudulentamente.
Artículo 30.—Determinación de la responsabilidad.
Artículo 31.—Aplicación de las disposiciones del Convenio a las indemnizaciones y cantidades que hayan de pagarse. Plazos de pago y reembolso de los anticipos.
Artículo 32.—Giros de reembolso.

CAPITULO IV

Paquetes con declaración de valor.

- Artículo 33.—Portes y condiciones.
Artículo 34.—Declaración fraudulenta.

CAPITULO V

Paquetes urgentes.

- Artículo 35.—Portes y condiciones.

CAPITULO VI

Responsabilidad.

- Artículo 36.—Extensión de la responsabilidad.
Artículo 37.—Excepciones al principio de la responsabilidad.
Artículo 38.—Cese de la responsabilidad.
Artículo 39.—Pago de la indemnización.
Artículo 40.—Plazo del pago.
Artículo 41.—Administración responsable.
Artículo 42.—Reembolso de la indemnización a la Administración remitente.
Artículo 43.—Retribución del transporte.
Artículo 44.—Cargos en caso de reexpedición o de devolución.
Artículo 45.—Portes de urgencia, especial y complementario.
Artículo 46.—Porte de reexpedición dentro del país de destino.
Artículo 47.—Derechos diversos.
Artículo 48.—Derecho de reembolso.
Artículo 49.—Derecho de seguro.

CAPITULO VIII

Disposiciones diversas.

- Artículo 50.—Aplicación de las dis-

posiciones de orden general del Convenio

Artículo 51.—Aprobación de proposiciones formuladas durante el intervalo de las reuniones.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 52.—Entrada en vigor y duración del Acuerdo.

PROTOCOLO FINAL

- I.—Explotación del servicio por Empresas de transportes.
II.—Tránsito.
III.—Sobreporte de tránsito.
IV.—Sobreportes terminales.
V.—Sobreportes especiales.
VI.—Tarifas especiales.
VII.—Paquetes con valor declarado.
VIII.—Dimensiones y volumen.
IX.—Excepciones a las disposiciones relativas al cobro de derechos de reembolso y formación de cuentas.

UNION POSTAL UNIVERSAL

ACUERDO RELATIVO A PAQUETES POSTALES

celebrado entre Albania, Alemania, República Argentina, Austria, Bélgica, Colonia del Congo belga, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Chile, China, República de Colombia, República de Costa Rica, República de Cuba, Dinamarca, Ciudad libre de Dantzig, República Dominicana, Egipto, Ecuador, España, Colonias españolas, Estonia, Etiopía, Finlandia, Francia, Argelia, Colonias y los Protectorados franceses de Indochina, el conjunto de las demás Colonias francesas, Grecia, Guatemala, República de Haití, República de Honduras, Hungría, India Británica, Islandia, Italia, el conjunto de las Colonias italianas, Japón, Corea, el conjunto de las demás Dependencias japonesas, Letonia, República de Liberia, Lituania, Luxemburgo, Marruecos (a excepción de la Zona española), Marruecos (Zona española), Nicaragua, Noruega, República de Panamá, Paraguay, Países Bajos, Indias neerlandesas, las Colonias neerlandesas en América, Perú, Persia, Polonia, Portugal, las Colonias portuguesas de Africa, las Colonias portuguesas de Asia y Oceanía, Rumania, República de San Marino, El Salvador, el Territorio del Sarre, el Reino de los Servios, Croatas y Eslovenos, Reino de Siam, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Túnez, Turquía, Unión de las

Repúblicas Soviéticas Socialistas, Uruguay y Estados Unidos de Venezuela.

Los infrascritos, Plenipotenciarios de los países arriba enumerados, visto el artículo 3.º del Convenio, han estipulado, de común acuerdo, y a reserva de ratificación, el acuerdo siguiente:

CAPITULO PRIMERO

Artículo 1.º

Objeto del acuerdo.

1. Podrán cambiarse, bajo la denominación de paquetes postales, entre los países contratantes, ya directamente, ya por mediación de uno o varios de entre ellos, paquetes hasta un máximo de 10 kilogramos con las limitaciones de peso siguientes:

- 1.º Hasta un kilogramo.
- 2.º De más de un kilogramo hasta cinco kilogramos.
- 3.º De más de cinco kilogramos hasta 10 kilogramos.

Por excepción, cada país tendrá la facultad de no admitir paquetes que excedan de cinco kilogramos.

2. Las Administraciones podrán convenir la admisión de paquetes de un peso superior a 10 kilogramos sobre la base de las disposiciones del acuerdo, salvo el aumento del porte y de la responsabilidad en caso de pérdida, sustracción o avería.

CAPITULO II

DISPOSICIONES APLICABLES A TODOS LOS PAQUETES

Artículo 2.º

Franqueo y portes.

1. El franqueo de los paquetes postales será obligatorio.

2. El porte se compondrá de los derechos correspondientes a cada Administración que tome parte en el transporte terrestre o marítimo. Asimismo comprenderá, si hubiere lugar, los derechos y sobreportes previstos por los artículos 5.º, 6.º, 7.º y 8.º siguientes.

Artículo 3.º

Derecho terrestre.

El derecho de transporte terrestre se fija para cada país en

Trinta céntimos por paquete hasta un kilogramo.

Cincuenta céntimos por paquete de más de un kilogramo hasta cinco kilogramos.

Noventa céntimos por paquete de más de cinco kilogramos hasta 10 kilogramos.

Artículo 4.º

Derecho marítimo.

En caso de transporte marítimo se percibirá por cada servicio que tome parte en dicho transporte un derecho cuya cuantía se fija como sigue:

nos, a la Administración de Correos suiza.

Las modificaciones de este derecho entrarán en vigor a partir de las fechas siguientes: 1.º de Enero, 1.º de Abril, 1.º de Julio, 1.º de Octubre.

La reducción o aumento será válida durante un periodo mínimo de seis meses.

El aumento no podrá exceder, en ningún caso, para cada tipo de peso del derecho previsto en el artículo 3.º precedente.

Artículo 6.º

Reducción o aumento del derecho de transporte marítimo.

La facultad de reducir o aumentar, en un 100 por 100 como máximo, prevista en el artículo anterior se concede igualmente a los países contratantes en lo que se refiere al derecho aplicable al transporte marítimo indicado en el artículo 4.º anterior.

Las modificaciones de este derecho deberán notificarse con tres meses de antelación por lo menos, y entrarán en vigor en las fechas siguientes: 1.º de Enero, 1.º de Abril, 1.º de Julio y 1.º de Octubre.

Todo aumento deberá aplicarse asimismo a los paquetes del país de quien dependan los servicios que efectúen el transporte marítimo, a excepción de las relaciones entre dicho país y sus colonias.

Artículo 7.º

Paquetes embarazosos.— Porte adicional.

1. Los paquetes considerados como embarazosos, ya sea por sus dimensiones, su forma o su volumen, ya por la naturaleza del contenido, se admitirán solamente en las relaciones con los países que se encarguen de efectuar su transporte.

2. Con respecto a estos paquetes se aumentará el porte del franqueo correspondiente a un paquete ordinario en un 50 por 100, redondeándose, si procede, hasta la media décima superior.

Artículo 8.º

Sobreportes.

Como medida transitoria, cada uno de los países contratantes tendrá la facultad de aplicar a los paquetes postales procedentes de o destinados a sus oficinas un sobreporte de 0,25 pesetas por paquete.

Artículo 9.º

Derecho de factaje y de despacho de Aduanas.

La Administración de destino podrá percibir por el factaje y por el des-

ESCALA DE DISTANCIAS	Paquetes hasta 1 Kg.	Paquetes de más de 1 Kg. hasta 5 Kg.	Paquetes de más de 5 Kg. hasta 10 Kg.
	Francos.	Francos.	Francos.
Hasta 500 millas marinas.....	0,15	0,25	0,45
De 501 a 1.000 ídem.....	0,25	0,40	0,75
De 1.001 a 2.000 ídem.....	0,40	0,60	1,10
De 2.001 a 3.000 ídem.....	0,50	0,80	1,45
De 3.001 a 4.000 ídem.....	0,60	1,00	1,80
De 4.001 a 5.000 ídem.....	0,70	1,20	2,15
De 5.001 a 6.000 ídem.....	0,80	1,40	2,50
De 6.001 a 7.000 ídem.....	0,90	1,60	2,85
De 7.001 a 8.000 ídem.....	1,00	1,80	3,20
De 8.001 a 9.000 ídem.....	1,00	2,00	3,55
De 9.001 a 10.000 ídem.....	1,00	2,20	3,90
Y así sucesivamente, aumentando por cada 1.000 millas o fracción de 1.000 millas.....	»	0,20	0,35

Esta escala se calculará, si procediere, según la distancia media entre los puertos respectivos de los dos países correspondientes.

El transporte marítimo entre dos puertos de un mismo país no dará lugar a la percepción del derecho previsto en el párrafo primero cuando la Administración de este país perciba ya por los paquetes transportados la retribución correspondiente al transporte terrestre.

Con respecto a los paquetes hasta

un kilogramo, el derecho no habrá de exceder de un franco por paquete.

Artículo 5.º

Reducción o aumento del derecho terrestre.

Los países firmantes del acuerdo tendrán la facultad de aumentar o disminuir simultáneamente el derecho de transporte terrestre de partida y de llegada a reserva de avisar, con tres meses de anticipación por lo me-

paño de Aduanas un derecho que no podrá exceder de 0,50 pesetas por paquete. Salvo acuerdo en contrario, este derecho se percibirá en el momento de la entrega.

El mismo derecho podrá ser aplicado por cada intento de entrega posterior al primeramente efectuado en el domicilio del destinatario.

Artículo 10.

Pago de los derechos de Aduana u otros.

Los derechos de Aduana u otros derechos no postales deberán ser satisfechos por los destinatarios de los paquetes.

Artículo 11.

Pago por el remitente de los derechos de Aduana u otros.—Cobro de anticipos.—Derechos de comisión.

Mediante la declaración previa en la oficina de origen, los remitentes podrán tomar a su cargo ya la totalidad de los derechos que gravan a los paquetes a su entrega, ya los derechos de Aduana únicamente.

En ambos casos, los remitentes se comprometerán a pagar las cantidades que pudieran ser reclamadas por la oficina de destino y, si procediere, a depositar anticipos suficientes.

La Administración que adelante los derechos por cuenta del remitente estará autorizada a percibir por este concepto un derecho de comisión que no podrá exceder de 0,25 pesetas por paquete. Este derecho será independiente del previsto en el artículo 9.º anterior por el despacho de Aduanas.

Artículo 12.

Derecho de almacenaje.

El país de destino estará facultado a percibir el derecho de almacenaje que fije su legislación por los paquetes dirigidos a lista de Correos o no retirados en los plazos prescriptos.

Sin embargo, este derecho no podrá exceder de cinco francos.

Artículo 13.

Entrega por propio.

1. Los paquetes serán entregados a domicilio, a petición de los remitentes, por un repartidor especial, inmediatamente después de su llegada, siempre que la Administración de destino haya declarado hallarse en disposición de ejecutar este servicio.

Estos envíos, que se calificarán de "expres", estarán sujetos, además del porte ordinario, a un derecho especial de 80 céntimos que deberá ser satisfecho previamente y por completo por el remitente, aunque el paquete sea o no entregado al destina-

tario, o solamente avisada su llegada por propio.

2. Cuando el domicilio del destinatario se halle fuera del radio de distribución gratuita de la oficina de destino, esta oficina podrá percibir un derecho complementario hasta el límite del precio fijado para la entrega por propio en el servicio interior, deducción hecha del porte fijo pagado por el remitente o de su equivalencia en la moneda del país que perciba este complemento.

La entrega por propio, fuera del radio de la oficina de destino, será facultativa.

3. Cuando un paquete de esta clase se reexpida o se declare sobrante, el derecho complementario continuará siendo exigible, según las disposiciones del artículo 45, párrafo 2.

4. La entrega por propio o el envío con carácter de un aviso de llegada al destinatario no se intentará más que una sola vez. Después de un intento sin resultado, el paquete perderá su carácter de expres y la entrega se efectuará en las mismas condiciones requeridas por los paquetes ordinarios.

Artículo 14.

Prohibiciones.

1. Salvo acuerdo en contrario, se prohíbe incluir en los paquetes postales:

a) Materias explosivas, inflamables o peligrosas.

No obstante, las Administraciones tendrán la facultad de ponerse de acuerdo para el transporte de cápsulas y cartuchos metálicos cargados para armas de fuego portátiles, elementos de cohetes de artillería explosivos y cerillas.

b) Opio, morfina, cocaína y otros estupefacientes. Sin embargo, esta prohibición no se aplicará a los envíos de esta clase efectuados con fin medicinal, con destino a los países que los admitan con esta restricción.

c) Objetos cuya admisión no esté autorizada por las leyes o Reglamentos de Aduanas u otros.

d) Cartas o notas con carácter de correspondencia actual y personal, así como objetos de correspondencia de toda clase que lleven una dirección distinta a la del destinatario del paquete.

Sin embargo, se permitirá incluir en el envío la factura, limitada a las enunciaciones constitutivas de la misma, así como una simple copia de la dirección del paquete y mención de la del remitente.

2. Los animales vivos no se admitirán sino cuando su transporte esté autorizado por la legislación de los

países interesados y siempre que hayan sido cumplidas las prescripciones del Reglamento, especiales para este caso.

3. Se prohíbe expedir monedas, así como oro o plata manufacturados o no y otros objetos preciosos, en los paquetes sin valor declarado con destino a países que admiten la declaración de valor.

4. Los paquetes que hubieran sido admitidos por error a la expedición, se devolverán a la Administración de origen, salvo el caso en que la Administración del país de destino estuviera autorizada por su legislación para proceder con ellos de otro modo. En este caso, la Administración de origen será informada, de un modo preciso, del destino dado a los paquetes.

No obstante, el hecho de que un paquete contenga una carta o notas con carácter de correspondencia actual y personal no podrá, en ningún caso, constituir causa de devolución al remitente.

5. Las materias explosivas, inflamables o peligrosas que no se admitan en virtud del acuerdo especial previsto en el párrafo 1, letra a), segundo apartado, arriba mencionado, y los objetos obscenos o inmorales, no se devolverán a la Administración de origen; se destruirán en el acto por la Administración que compruebe su presencia.

Artículo 15.

Paquetes para los prisioneros de guerra.

Los paquetes postales, excepto los gravados con reembolso, destinados a los prisioneros de guerra o expedidos por éstos, estarán exentos de todos los portes previstos por el presente Acuerdo, lo mismo en los países de origen y de destino que en los intermediarios. Estos paquetes no darán lugar ni a bonificación ni al pago de indemnización en caso de pérdida, sustracción o avería.

De la misma exención disfrutará los paquetes referentes a los prisioneros de guerra expedidos o recibidos, ya directamente, ya a título de intermediarios, por las oficinas de información que se establezcan eventualmente para estas personas en países beligerantes o en países neutrales que tengan beligerantes internados en su territorio.

Los beligerantes acogidos e internados en país neutral estarán asimilados a los prisioneros de guerra propiamente dichos en lo que afec-

ta a la aplicación de las disposiciones anteriormente citadas.

Artículo 16.

Recogida.—Modificación de señas.

El remitente de un paquete postal podrá hacerlo retirar del servicio o modificar su dirección en las condiciones determinadas para la correspondencia por el artículo 45 del Convenio; pero quedando entendido que, si bien el remitente pide la devolución o la reexpedición de un paquete, estará obligado a garantizar por adelantado el pago del porte debido por la nueva transmisión.

Artículo 17.

Aviso de recibo.

El remitente podrá obtener un aviso de recibo en las condiciones fijadas por el artículo 49 del Convenio.

Artículo 18.

Reexpedición.

1. La reexpedición de un paquete a consecuencia de cambio de residencia del destinatario en el territorio del país de destino podrá efectuarse ya por orden del remitente o del destinatario, ya sin orden expresa si los Reglamentos del país de destino lo permiten.

La reexpedición de un país a otro no se llevará a cabo sino a petición del remitente o del destinatario, siempre que el paquete responda a las condiciones exigidas para el nuevo transporte.

El remitente tendrá la facultad de prohibir toda reexpedición por medio de una nota adecuada, consignada en el boletín de expedición y en el paquete.

2. La reexpedición de paquetes a otro país a consecuencia de cambio de residencia de los destinatarios dará lugar al cobro suplementario de los portes fijados por los artículos 3.º al 8.º y 33. Cuando un paquete haya sido reexpedido dentro del territorio del país de destino, la Administración de este país podrá percibir un porte de reexpedición de acuerdo con sus Reglamentos interiores.

Estos portes, que serán exigibles en caso de reexpedición ulterior o de devolución al origen, se cobrarán de los destinatarios, o, si procediere, de los remitentes, sin perjuicio del reintegro de los derechos de Aduanas u otros gastos especiales cuya anulación no autorice el país de destino.

El mismo procedimiento se seguirá para los paquetes comprendidos en cualquiera de las prohibiciones previstas en el artículo 14 del Acuerdo.

3. La reexpedición de los paquetes que hubieran sido cursados erróneamente o admitidos por error a la expedición se efectuará de acuerdo con las prescripciones del artículo 33, párrafos 1 y 2 del Reglamento.

Artículo 19.

Paquetes sobrantes.

1. Los remitentes estarán obligados a indicar en el reverso del boletín y en la cubierta de los paquetes la forma en que ha de procederse con sus envíos en caso de no poder ser entregados.

Si no se cumpliera esta disposición, los paquetes sobrantes serán devueltos a la oficina de origen transcurrido un plazo de quince días, o a más tardar un mes, contado desde el día siguiente a aquel en que fueron puestos a la disposición de los destinatarios.

2. La devolución de un paquete sobrante se efectuará inmediatamente si las instrucciones del remitente, consignadas en el boletín de expedición y en la cubierta del paquete, no hubieran sido suficientes para llevar a cabo la entrega. La misma disposición se aplicará cuando no hayan podido cumplirse las instrucciones del remitente en respuesta al aviso de detención previsto en el artículo 34 del Reglamento. Cuando el remitente hubiera formulado varias peticiones, no se devolverá el paquete sin que todas ellas resultaran infructuosas.

3. Podrá cobrarse del remitente, en el acto de cumplimentar éste el aviso de detención mencionado en el artículo 34 del Reglamento, un derecho que no podrá exceder del doble del franqueo aplicable a una carta sencilla.

Si en el plazo de un mes, a contar desde la remisión del aviso de detención, no hubiere recibido la Oficina de destino instrucciones suficientes, se devolverá el paquete al punto de origen. Se ampliará este plazo hasta cuatro meses en las relaciones con los países de Ultramar.

4. Los paquetes conservados a disposición de los destinatarios o dirigidos a lista de Correos se declararán sobrantes después del plazo de conservación prescrito por los Reglamentos del país de destino, sin que pueda exceder este plazo de cuatro meses en las relaciones con los países de Ultramar y un mes en las demás relaciones.

Sin embargo, se procederá a la devolución al país de origen, en un plazo más corto si el remitente lo hubiera solicitado por medio de una

nota adecuada consignada en el boletín y en la cubierta del paquete.

5. La devolución de los paquetes declarados sobrantes dará lugar al cobro de los portes previstos en el párrafo 2 del artículo 18 precedente.

Artículo 20.

Anulación de los derechos de Aduanas.

Las Administraciones de los países contratantes se obligan a intervenir cerca de la Administración de Aduanas respectiva para que se anulen los derechos de Aduanas correspondientes a los paquetes devueltos al país de origen, abonados por el remitente, destruidos por causa de avería completa del contenido o reexpedidos a otro país.

Procederán del mismo modo en lo que se refiere a paquetes perdidos, sustraídos o averiados en su servicio, a reserva de lo previsto en el artículo 41, párrafo 4 siguiente.

Artículo 21.

Venta.—Destrucción.

Sólo los artículos que puedan deteriorarse o corromperse podrán ser inmediatamente vendidos, y aun en ruta, tanto a la ida como a la vuelta, sin previo aviso ni formalidades judiciales, a beneficio de quien corresponda. Si por cualquier causa la venta no fuera posible se destruirán los objetos deteriorados o corrompidos.

Artículo 22.

Paquetes abandonados.

Los paquetes que no hayan podido ser entregados a los destinatarios y hubieran sido abandonados por los remitentes, no serán devueltos por la Administración de destino, que dispondrá de ellos con arreglo a su legislación.

Artículo 23.

Gastos a cobrar del remitente.

Los remitentes estarán obligados a satisfacer los gastos de transporte u otros de los cuales las Administraciones se encuentren en descubierto a consecuencia de no haber sido entregados los paquetes, incluso si éstos hubieran sido abandonados, vendidos o destruidos. Estos gastos serán cargados a la Administración de origen.

Artículo 24.

Reclamaciones.

Por toda reclamación referente a un paquete o a un giro de reembolso podrá percibirse un derecho fijo de un franco, como máximo.

No se percibirá derecho alguno si el remitente hubiera satisfecho ya el

derecho especial por aviso de recibo.

2. No se admitirán las reclamaciones sino en el plazo de un año, a contar desde el día siguiente al de la imposición. Sin embargo, las Administraciones estarán obligadas a dar curso a las reclamaciones que les fueran transmitidas por cualquier otra Administración relativas a expediciones hechas dentro de los dos años anteriores. A este efecto, los archivos del servicio de paquetes postales deberán ser conservados durante dos años.

3. Se restituirán los derechos de reclamación cuando ésta haya sido motivada por una falta del servicio.

CAPITULO III

PAQUETES CONTRA REEMBOLSO

Artículo 25.

Portes y condiciones.—Liquidación.

1. Los paquetes podrán ser expedidos gravados con reembolso en las relaciones entre los países que convengan en ejecutar este servicio.

Salvo acuerdo en contrario, el importe del reembolso se expresará en la moneda del país de origen del paquete.

El límite máximo del reembolso será igual al fijado para los giros postales destinados al país de origen del paquete.

Cada Administración estará obligada a asegurar el tránsito de los paquetes contra reembolso aunque no los admita en su servicio interior. Los países intermediarios habrán de asegurar, igualmente, el tránsito de los paquetes cuyo importe del reembolso exceda del límite máximo fijado para su propio tráfico.

2. Los paquetes contra reembolso estarán sujetos a las formalidades y a los portes de los paquetes ordinarios, o si procediere, de los paquetes con valor declarado. El remitente pagará además un porte fijo, que no podrá ser inferior a 20 céntimos ni superior a 50 céntimos, y un derecho proporcional de 1/2 por 100 de la cuantía del reembolso. La Administración remitente tendrá la facultad de redondear estos derechos según lo requieran las conveniencias de su sistema monetario.

3. La liquidación del importe de los reembolsos cobrados se efectuará por medio de giros de reembolso que se emitirán gratuitamente.

Las Administraciones podrán ponerse de acuerdo para emplear otro procedimiento en la liquidación de las cantidades cobradas. Podrán encargarse, especialmente en las con-

diciones que acuerden, de ingresarlas en cuenta corriente postal en el país de destino del envío.

Artículo 26.

Anulación o modificación del importe del reembolso.

El remitente de un paquete gravado con reembolso podrá solicitar la desgravación total o parcial del importe del reembolso.

Las peticiones de esta clase se someterán a las mismas disposiciones que las de recogida o modificación de señas (artículo 45 del Convenio).

Artículo 27.

Responsabilidad en caso de pérdida, sustracción o avería.

La pérdida, sustracción o avería de un paquete gravado con reembolso implicará la responsabilidad del Servicio de Correos en las condiciones fijadas por el capítulo VI siguiente.

Artículo 28.

Garantía de las cantidades cobradas regularmente.

La cantidad cobrada regularmente del destinatario se garantizará al remitente en las condiciones fijadas por el Acuerdo relativo a los giros postales para las cantidades invertidas en giros.

Artículo 29.

Indemnización en caso de cantidades no cobradas, o cobradas insuficiente o fraudulentamente.

Si el paquete fuese entregado al destinatario sin cobrarle el importe del reembolso, el remitente tendrá derecho a una indemnización, siempre que haya formulado reclamación dentro del plazo previsto en el artículo 24 y a menos que la omisión del cobro no se deba a una falta o negligencia de su parte.

Del mismo modo se procederá si la cantidad cobrada al destinatario fuese inferior a la cuantía del reembolso indicado o si el cobro se efectuara fraudulentamente. La indemnización no podrá exceder en ningún caso de la cuantía del reembolso.

Por el solo hecho del pago de la indemnización hasta el límite de su cuantía, la Administración subrogará en sus derechos al remitente para todo recurso eventual contra el destinatario o contra terceros.

Artículo 30.

Determinación de la responsabilidad.

El pago por la Administración re-

mitente de las cantidades cobradas regularmente, así como la indemnización prevista en el precedente artículo 29, se hará por cuenta de la Administración destinataria. Esta será responsable, a menos que pueda probar que la falta se debe a no haber sido observada alguna disposición reglamentaria por la Administración de origen, o demostrar que el paquete y el boletín de expedición correspondiente no llevaban, al ser transmitidos a su servicio, las designaciones prescritas por el Reglamento para los paquetes gravados con reembolso.

Artículo 31.

Aplicación de las disposiciones del Convenio a las indemnizaciones y cantidades que hayan de pagarse.—Plazos de pago y reembolso de los anticipos.

Las disposiciones de los artículos 63 y 66 del Convenio se aplicarán a los paquetes gravados con reembolso.

Artículo 32.

Giros de reembolso.

No se devolverá a la Administración de origen el importe de los giros de reembolso que por cualquier motivo no hayan podido ser pagados al destinatario. Se tendrá a la disposición del destinatario por la Administración de origen del paquete gravado con reembolso, pasando a ser propiedad definitiva de dicha Administración a la expiración del plazo legal de prescripción.

En todos los demás casos, y con las reservas prescritas en el Reglamento, los giros de reembolso se someterán a las disposiciones fijadas por el Acuerdo relativo a los giros postales.

CAPITULO IV

PAQUETES CON VALOR DECLARADO

Artículo 33.

Portes y condiciones.

1. Los paquetes podrán expedirse con declaración de valor en las relaciones entre países cuyas Administraciones convengan en ejecutar este servicio.

2. Cada país fijará, en lo que a él respecta, el límite superior de la declaración de valor, que no podrá ser en ningún caso inferior a 1.000 francos.

En las relaciones entre dos o más países que hayan adoptado límites máximos diferentes, el límite inferior será el adoptado recíprocamente.

3. Se percibirá a título de derecho de seguro por fracción indivisi-

ble de 300 francos de la declaración de valor y además de los portes aplicables a los paquetes ordinarios:

a). Cinco céntimos por cada Administración que tome parte en el transporte terrestre.

b) Diez céntimos por cada servicio marítimo utilizado.

4. Como medida de transición, la Administración de origen podrá percibir un derecho global de seguro que no habrá de exceder de 50 céntimos por cada 300 francos de la cantidad declarada.

5. Los países dispuestos a aceptar, con respecto a los paquetes con declaración de valor, los riesgos que puedan resultar del caso de fuerza mayor, estarán autorizados a percibir un porte especial, siempre que este porte y el derecho de seguro reunidos no excedan del derecho previsto en el párrafo 4 anterior.

6. La Administración de origen tendrá la facultad de percibir un derecho de expedición que no podrá exceder de 50 céntimos por paquete.

7. El remitente de todo paquete con valor declarado recibirá gratuitamente un recibo del envío en el momento de la imposición.

Artículo 34.

Declaración fraudulenta.

La declaración de valor no podrá exceder del valor real del contenido del paquete; pero se permitirá no declarar más que una parte de este valor.

Toda declaración fraudulenta de valor superior al valor real del envío quedará sometida a la acción judicial que la legislación del país de origen determine.

CAPITULO V.

PAQUETES URGENTES

Artículo 35.

Portes y condiciones.

1. En las relaciones entre los países que se pongan de acuerdo a este respecto, el remitente podrá pedir que los paquetes se transporten, siempre que sea posible, por los medios rápidos utilizados para el transporte de la correspondencia. Estos paquetes, designados "urgentes", se entregarán por propio en el domicilio del destinatario, a menos que lleven la indicación "Lista de Correos".

2. Para los paquetes urgentes se triplicarán los derechos y aumentos prescritos por los artículos 3 a 8 anteriores.

Los derechos fijados por el artículo 33, el porte de entrega por propio y los demás portes accesorios se les aplicará sin aumento.

CAPITULO VI

RESPONSABILIDAD

Artículo 36.

Extensión de la responsabilidad.

1. Salvo en los casos previstos por el artículo siguiente, las Administraciones responderán de la pérdida, sustracción o avería de los paquetes postales.

El remitente tendrá derecho, por este concepto, a una indemnización equivalente al importe real de la pérdida, sustracción o avería. Esta indemnización no podrá exceder por los paquetes ordinarios de 10 francos por paquete hasta un kilogramo, 25 francos por paquete de uno hasta cinco kilogramos y 40 francos por paquete de cinco a 10 kilogramos. Por los paquetes con valor declarado la indemnización no podrá exceder del importe de la declaración.

La indemnización se abonará al destinatario cuando éste la reclamare, ya después de haber formulado reservas al hacerse cargo de un paquete con falta o avería del contenido, ya si justificara que el remitente ha cedido sus derechos en favor del destinatario.

2. No se tomarán en consideración ni los perjuicios indirectos ni los beneficios no realizados.

3. La indemnización se calculará según el precio corriente de las mercancías de la misma clase, en el lugar y en la época en que la mercancía fuera aceptada para su transporte. A falta de precio corriente, la indemnización se calculará según el valor ordinario de la mercancía evaluada sobre las mismas bases.

4. En el caso de que haya de pagarse una indemnización por pérdida, destrucción o sustracción completa de un paquete, el remitente tiene además derecho a la restitución de los gastos de expedición. Del mismo modo se procederá en cuanto a los envíos rehusados por los destinatarios por causa de su mal estado, siempre que éste sea imputable al servicio postal y comprometa su responsabilidad.

5. Los derechos de seguro continuarán perteneciendo, en todos los casos, a las Administraciones de Correos.

Artículo 37.

Excepciones al principio de responsabilidad.

Las Administraciones estarán exentas de toda responsabilidad:

a) En el caso de fuerza mayor; sin embargo, subsistirá la responsabilidad para la Administración remitente que haya aceptado asumir los riesgos del caso de fuerza mayor (artículo 33. párrafo 5).

b) Cuando no puedan dar cuenta de los paquetes por causa de la destrucción de documentos del servicio, producida por un caso de fuerza mayor.

c) Cuando el perjuicio haya sido motivado por falta o negligencia del remitente o provenga de la naturaleza del objeto.

d) Por los paquetes cuyo contenido se halle comprendido en alguna de las prohibiciones previstas en el artículo 14.

e) Por los paquetes que hayan sido objeto de declaración fraudulenta de valor superior al valor real del contenido.

f) Con relación a aquellos paquetes que no hubieren sido objeto de ninguna reclamación en el plazo de un año previsto en el artículo 24.

Artículo 38.

Cese de la responsabilidad.

Las Administraciones dejarán de ser responsables de los paquetes postales cuya entrega se haya realizado en las condiciones prescritas por sus Reglamentos interiores y de los cuales se hayan hecho cargo los derechos habientes sin formular las reservas previstas en el artículo 36 que antecede.

Artículo 39.

Pago de la indemnización.

La obligación de pagar la indemnización recaerá en la Administración remitente, salvo en los casos señalados en el artículo 36, párrafo 1, en que la indemnización se pague por la Administración de destino.

La Administración que hubiere pagado conservará un derecho de recurso contra la Administración responsable.

Artículo 40.

Plazo del pago.

1. El pago de la indemnización deberá verificarse lo más pronto posible, y, a más tardar, dentro del plazo de un año, a contar desde el día siguiente al de la reclamación.

2. La Administración a la cual el artículo 39 impone el pago de la indemnización estará autorizada a indemnizar al derechohabiente por cuenta de la Administración que, habiendo recibido la reclamación en forma, deje transcurrir seis meses sin dar solución al asunto; este plazo se ampliará a nueve meses en las relaciones con los países de Ultramar.

2. La Administración remitente podrá diferir excepcionalmente el abono de la indemnización en un plazo superior al de un año, cuando

La cuestión de la responsabilidad no hubiera podido zanjarse por razones ajenas al servicio de Correos (fuerza mayor, por ejemplo).

Artículo 41.

Administración responsable.

1. Mientras no se pruebe lo contrario, la responsabilidad corresponderá a la Administración que, habiendo recibido el paquete de otra Administración sin protesta y poseyendo todos los elementos reglamentarios de investigación, no pueda justificar ni la entrega al destinatario ni, en su caso, la transmisión regular a la Administración siguiente.

2. Si la pérdida, sustracción o avería ocurriese durante el transporte, sin que sea posible comprobar a qué país pertenece el territorio o servicio donde el hecho se hubiera producido, o si en el caso de transmisión global de paquetes ordinarios no pudiera precisarse a qué país pertenece el territorio o servicio en que un paquete hubiera sido extraviado, sustraído o averiado, las Administraciones interesadas asumirán la responsabilidad por partes iguales.

3. Cuando un paquete con declaración de valor se hubiera perdido, sustraído o averiado, en circunstancias de fuerza mayor, la Administración en cuyo territorio o servicio la pérdida, sustracción o avería hubiera ocurrido, no será responsable ante la Administración remitente sino en el caso en que ambos países tomen a su cargo los riesgos resultantes del caso de fuerza mayor.

4. Los derechos de Aduanas u otros cuya anulación no hubiera podido obtenerse, serán de cuenta de los transportadores responsables de la pérdida, sustracción o avería.

5. Por el sólo hecho del pago de la indemnización y hasta su importe total, la Administración responsable subrogará en sus derechos a la persona que la hubiera percibido, para todo recurso eventual, sea contra el destinatario sea contra el remitente o contra terceros.

Sin embargo, si con posterioridad los paquetes considerados como perdidos fueran hallados entera o parcialmente, la persona a la que la indemnización hubiera sido pagada será advertida de que le es posible recuperar su envío, mediante la restitución del importe de la indemnización pagada.

Artículo 42.

Reembolso de la indemnización a la Administración de origen.

La Administración responsable o por cuenta de la cual se efectuase el pago, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 40, estará obligada a reembolsar el importe de la indemnización en un plazo de tres meses, a contar de la notificación del pago. Este reembolso se efectuará sin gastos para la Administración acreedora, bien sea por medio de un giro postal o de una letra de cambio pagadera a la vista en la capital o en una plaza comercial del país acreedor, bien sea en numerario que tenga curso en el país acreedor. El importe de la indemnización podrá ser, asimismo, cargado de oficio por medio de la contabilidad con el país responsable, ya directamente, ya por mediación de la primer Administración de tránsito, quien se acreditará, a su vez, sobre la Administración inmediata, repitiéndose esta operación hasta que la cantidad pagada se lleve al Debe de la Administración responsable. Pasado el plazo de tres meses arriba mencionado, la cantidad debida producirá intereses a razón del 7 por 100 anual, contando desde el día en que expire dicho plazo.

La Administración cuya responsabilidad esté debidamente comprobada y que se hubiere negado en un principio a pagar la indemnización, habrá de tomar a su cargo los gastos accesorios originados por el retraso no justificado en el pago.

CAPITULO VII

DISTRIBUCION DE LOS PORTES

Artículo 43.

Retribución del transporte.

La Administración de origen abonará por cada paquete:

a) A la Administración de destino los derechos que le correspondan en virtud de las disposiciones de los artículos 3.º al 8.º y 35.

b) Eventualmente a cada Administración intermediaria los derechos fijados por los artículos 3.º, 4.º, 6.º, 7.º y 35.

Artículo 44.

Cargos en caso de reexpedición de devolución.

En caso de reexpedición o de devolución de un paquete a su origen, la Administración que efectúe la reexpedición cargará a la Administración inmediata la parte alícuota que le corresponda, y si procediere:

a) El derecho de factaje y de despacho de Aduanas previsto en el artículo 9.º

b) El importe del derecho de almacenaje previsto en el artículo 12.

c) El porte de reexpedición previsto en el artículo 18, párrafo 2.

d) Los derechos por los cuales se encuentre en descubierto.

El mismo procedimiento se seguirá por cada Administración intermediaria, según se determina en el artículo 33 del Reglamento.

Artículo 45.

Portes de urgencia, especial y complementario.

1. El porte especial de entrega por propio, previsto en el artículo 13, párrafo 1.º formará parte de la retribución que corresponda a la Administración de destino.

Cuando un paquete "a entregar por propio" se reexpida a otro país sin que se haya intentado la entrega, este porte especial se abonará al nuevo país de destino. Si éste no se encargara de la entrega por propio, dicho porte quedará en beneficio de la Administración del primer destino, procediéndose del mismo modo cuando se trate de paquetes de esta clase que resulten sobrantes.

2. En caso de reexpedición o de devolución al origen de un paquete "a entregar por propio", el porte complementario previsto en el artículo 13, párrafos 2 y 3, se cargará a la Administración correspondiente por la Administración que haya intentado la entrega, salvo el caso en que este porte le hubiere sido satisfecho en el acto de la presentación en el domicilio del destinatario.

Artículo 46.

Porte por reexpedición en el país de destino.

El porte de reexpedición previsto en el artículo 18, párrafo 2, corresponderá, en caso de reexpedición o de devolución al origen, al país que haya efectuado la reexpedición dentro de los límites de su territorio.

Artículo 47.

Derechos diversos.

1. Corresponderán por completo a la Administración que los haya percibido:

a) El derecho fijo aplicado a los avisos de recibo (artículo 17).

b) El derecho previsto para los paquetes declarados sobrantes (artículo 19, párrafo 3).

c) El derecho aplicado a las reclamaciones (artículo 24, párrafo 1).

d) El derecho de expedición relativo a los paquetes con valor declarado (artículo 33, párrafo 6).

2. El derecho de factaje y de des-

pacho en Aduanas (artículo 9.º) corresponderá a la Administración destinataria.

El derecho de comisión (artículo 11) se percibirá por esta misma Administración.

Artículo 48.

Derecho de reembolso.

Los derechos previstos en el artículo 25, párrafo 2, se repartirán por mitad entre la Administración del país de origen y la del país de destino, en la forma prescrita por el Reglamento.

Artículo 49.

Derecho de seguro.

Por los paquetes con valor declarado, la Administración de origen será deudora, ante cada una de las Administraciones cuyos servicios participan del transporte y, si procediere, por cada uno de estos servicios, de una parte alícuota del derecho de seguro fijada, por cada 300 francos o fracción de 300 francos, en cinco céntimos por el transporte terrestre y 10 céntimos por el transporte marítimo.

CAPITULO VIII

DISPOSICIONES DIVERSAS

Artículo 50.

Aplicación de las disposiciones de orden general del Convenio.

Las disposiciones de orden general que figuran en los títulos I y II del Convenio serán aplicables al cambio de paquetes bajo las reservas siguientes:

Las Administraciones de los países adheridos al presente Acuerdo que sostengan un cambio de paquetes postales con países no adheridos, admitirán a todos los demás países contratantes al disfrute de estas relaciones para el cambio de paquetes postales con estos últimos países.

Cuando el país que deseara adherirse al presente Acuerdo reclamase la facultad de percibir un sobrepeso superior a 25 céntimos por paquete, el Gobierno de la Confederación Suiza someterá la solicitud de adhesión a todos los países contratantes. Si en un plazo de seis meses más de un tercio de las Administraciones adheridas al Acuerdo no se pronunciaron contra esta solicitud, se considerará como admitida.

Artículo 51.

Aprobación de proposiciones hechas en el intervalo de las reuniones.

Para ser ejecutivas las proposiciones hechas en el intervalo de las reuniones (artículos 18 y 19 del Convenio) deberán reunir:

a) Unanimidad de votos si se tra-

tara de añadir nuevas disposiciones o de modificar las disposiciones de los artículos 1.º al 19, 24 al 45, 47, 48, 49, 51 y 52 del presente Acuerdo y del artículo 49 de su Reglamento.

b) Dos tercios de los votos si se tratara de la modificación de otras disposiciones que no sean las mencionadas en el párrafo precedente.

c) La mayoría absoluta si se tratara de interpretar las disposiciones del Acuerdo y de su Reglamento, salvo el caso de desacuerdo, que haya de someterse al arbitraje previsto en el artículo 10 del Convenio.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 52.

Entrada en vigor y duración del acuerdo.

El presente Acuerdo entrará en vigor el 1.º de Octubre de 1925 y seguirá vigente por un tiempo indeterminado.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios de los países arriba enumerados han firmado el presente Acuerdo en un ejemplar que quedará depositado en los Archivos del Gobierno de Suecia, y una copia del cual se entregará a cada parte.

Hecho en Estocolmo el 28 de Agosto de 1924.

Por Albania, David Bjurström.

Por Alemania: W. Schenk y K. Orth.

Por la República Argentina, M. Rodríguez Ocampo.

Por Austria: Julius Juhlin, Gustaf Kihlmark, Gunnar Lager y Thore Wennqvist.

Por Bélgica: A. Pirard, Hub. Krains y O. Schockaert.

Por la Colonia del Congo Belga: M. Halewyck y G. Tondeur.

Por Bolivia, Mto. Urriolaogitia H. Brandão y J. Henrique Aderne.

Por Bulgaria: N. Boschnacoff y St. Ivanoff.

Por Chile: César León, L. Tagle Salinas y C. Verneuil.

Por China, Tai Tch'enne Linne.

Por la República de Colombia, Luis Serrano-Blanco.

Por la República de Costa Rica, V. Andersson.

Por la República de Cuba: José D. Morales Díaz y César Carvallo.

Por Dinamarca: C. Mondrup y Holmblad.

Por la Ciudad libre de Dantzig: Dr. Alfred Wysocki y Dr. Marjan Blachier.

Por la República Dominicana, C. G. F. Hagström.

Por Egipto: H. Mazloum, E. Magiar y Wahbé Ibrahim.

Por Ecuador:

Por España: El Conde de San Esteban de Cañongo, José Moreno Pineda y A. Camacho.

Por las Colonias españolas, Martín Vicente Salto.

Por Estonia, Adward Wirgo.

Por Etiopía: B. Marcos y A. Bousson.

Por Finlandia, G. E. F. Albrecht.

Por Francia: M. Lebon, Robert Higuuet, A. Body, Douarache y G. Béchel.

Por Argelia, H. Treuillé.

Por las Colonias y Protectorados franceses de Indochina, André Touzet.

Por el conjunto de las demás Colonias francesas: G. Pillias y G. nestou.

Por Grecia: Pentheroudakis y J. Lachnidakis.

Por Guatemala:

Por la República de Haití, Carl Schlyter.

Por la República de Honduras:

Por Hungría: O. de Fejér y G. Baron Szalay.

Por la India Británica: Geoffrey Clarke y Hemanta Kumar Raha.

Por Islandia: G. Mondrup y Holmblad.

Por Italia: Luigi Picarelli, Paolo Riello y Giovanni Bartoli.

Por las Colonias italianas: Luigi Picarelli, Paolo Riello y Giovanni Bartoli.

Por el Japón: S. Komori, H. Kawai y H. Makino.

Por Corea: S. Komori y R. Takahashi.

Por el conjunto de las demás Dependencias japonesas: K. Sugino y H. Kawai.

Por Letonia: Ed. Kadikis y Louis Rudans.

Por la República de Liberia, Gustaf W. de Horn de Rantzien.

Por Lituania: I. Jurkunas-Scheynius y Adolfas Sruoga.

Por Luxemburgo, Jaques.

Por Marruecos (a excepción de la Zona española): F. Gentil y Walter.

Por Marruecos (Zona española): El Conde de San Esteban de Cañongo, José Moreno Pineda y A. Camacho.

Por Nicaragua:

Por Noruega: Klaus Helsing y Oskar Homme.

Por la República de Panamá: José D. Morales Díaz y César Carvallo.

Por Paraguay, Gunnar Langborg.

Por los Países Bajos: Schreuder, J. S. v. Gelder y J. M. Lamers.

Por las Islas neerlandesas: I. J.

Milborn, y por M. W. F. Gerdes Oosterbeek, I. J. Milborn.

Por las Colonias neerlandesas en América: I. J. Milborn, y por M. W. F. Gerdes Oosterbeek, I. J. Milborn.

Por el Perú, Emil Hector.

Por Persia: Fahimed Dowleh y E. Pire.

Por la República de Polonia: Dr. Alfred Wysocki y Dr. Marjan Blachier.

Por Portugal: Enrique Mousinho D'Albuquerque y Adalberto da Costa Veiga.

Por las Colonias portuguesas de Africa, Juvenal Elvas Floriano Santa Bárbara.

Por las Colonias portuguesas de Asia y Oceanía, Joaquim Pires Ferreira Chaves.

Por Rumania, George Lecca.

Por la República de San Marino, Percival Kalling.

Por El Salvador:

Por el territorio del Sarre, P. Courtlet.

Por el Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos: Dragutin Dimitrijevic, Sava Tutundzic, Milos Kovacevic y Stojisa Krbavac.

Por el Reino de Siam, Phya Sanpakitch Preecha.

Por Suecia: Julius Jublin y Gustaf Kihlmark, Gunnar Lager y Thore Wennqvist.

Por Suiza: P. Dubois y C. Roches.

Por Checoslovaquia: Judr. Otakar Ruzicka y Joseph Zabrodsky.

Por Túnez: F. Gentil y Barbarat.

Por Turquía: Por Mehmed Sabry, Béha Taly, y Béha Taly.

Por la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas:

Por el Uruguay, Adolfo Agorio.

Por los Estados Unidos de Venezuela, Luis Alejandro Aguilar.

Protocolo final del Acuerdo.

En el momento de proceder a la firma del Acuerdo relativo a paquetes postales, ajustado en el día de hoy, los infrascritos Plenipotenciarios han convenido en lo siguiente:

I

Explotación del servicio por Empresas de transportes.

Todo país en que el Correo no se encargue actualmente del transporte de paquetes postales y que se adhiera al Acuerdo antes citado, tendrá la facultad de hacer cumplir las cláusulas del mismo por las Empresas de ferrocarriles y de navegación.

Podrá al mismo tiempo facilitar este servicio a los paquetes postales procedentes de o destinados a localidades servidas por estas Empresas.

La Administración de Correos de

este país deberá entenderse con las Empresas de ferrocarriles y navegación para asegurar la completa ejecución, por estas últimas, de todas las cláusulas del Acuerdo, especialmente para organizar el servicio de cambio.

La misma Administración les servirá de mediadora para todas sus relaciones con las Administraciones de Correos de los demás países contratantes y con la Oficina Internacional.

II

Tránsito.

Se concede provisionalmente a Persia, a las Colonias portuguesas de Africa y a la Colonia del Congo Belga, la facultad de no asegurar el transporte de los paquetes postales en tránsito por su territorio.

Sin embargo, esta cláusula no se aplicará a los paquetes procedentes de o destinados a las Colonias francesas del Tehad, del Oubangui-Chari y Congo Medio.

III

Sobreporte de tránsito.

Como excepción a las disposiciones del artículo 3.º del Acuerdo:

a) El derecho de tránsito terrestre podrá ser elevado provisionalmente a un franco para Brasil, la República de Colombia, Ecuador, Perú, y los Estados Unidos de Venezuela.

1,25 francos para China.

2,50 francos para Turquía Asiática. Este sobreporte podrá elevarse a cuatro francos para los paquetes de y para Persia que atraviesen la vía Trebisonda, Erzerum y Bayezid.

b) Podrá aplicarse un sobreporte de 50 céntimos por la República de Panamá a los paquetes por el transporte a través del Istmo.

c) Podrá aplicarse un sobreporte de 3,60 francos por paquete, a título de tránsito terrestre, por la Administración argentina, a los paquetes que hayan de ser transportados por el ferrocarril trasandino.

d) Egipto (por Sudán) tendrá la facultad de elevar a 1,20 francos, con respecto a los paquetes de tipo de un kilogramo, y a 1,40 francos, con respecto a los paquetes de tipo de cinco kilogramos, el derecho terrestre aplicable a los paquetes de y para el Congo Belga en tránsito por Sudán.

e) El Congo Belga tendrá la facultad de elevar, respectivamente, a 60 céntimos, dos francos y cuatro francos, según el tipo de paso, el derecho de transporte terrestre aplicable a los paquetes procedentes de o destinados a las Colonias francesas del Tehad, del Oubangui-Chari y del Congo Medio.

Este derecho será susceptible de

modificación en virtud de acuerdo entre las dos Administraciones interesadas.

f) La Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas tendrá la facultad de elevar a dos francos por paquete el derecho de tránsito por el transporte en la parte europea y a dos francos por paquete en la parte asiática de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas.

g) Podrá aplicarse un sobreporte de 1,25 francos por paquete, a título de tránsito terrestre, por la Administración chilena a los paquetes que deban transportarse por el ferrocarril trasandino.

IV

Sobreportes terminales.

El sobreporte previsto por el artículo 8.º podrá elevarse, a título excepcional y provisionalmente, a:

40 céntimos por la República Dominicana.

50 céntimos por Bulgaria, la República de Haití e Islandia.

75 céntimos, como máximo, por cada una de las Administraciones designadas a continuación: República Argentina, Austria, Chile, China, Finlandia, Grecia, Guatemala, Indochina para ciertas oficinas lejanas, India británica, Nicaragua, Noruega, República de Panamá, Polonia, El Salvador, Siam, Suecia, Turquía asiática y Uruguay.

El sobreporte de 0,75 concedido a Turquía asiática podrá elevarse a dos francos para los paquetes dirigidos a las oficinas alejadas de los ferrocarriles y de las costas y cuyo transporte se efectúe por correos terrestres.

Un franco por Egipto (en lo que se refiera a los oficinas del Sudán) y para las partes europea y asiática de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, consideradas separadamente.

1,25 francos por Brasil, Ecuador, Perú, Estados Unidos de Venezuela y por las Oficinas argentinas de la Costa del Sur, Tierra de Fuego e islas adyacentes.

1,50 por las colonias neerlandesas.

Bolivia tendrá la facultad de imponer, a título provisional, los tres sobreportes siguientes: 3,00, 7,00 y 14,00 francos, respectivamente, por los paquetes de cada uno de los tres tipos de peso, procedentes o destinados a otras localidades que La Paz y Oruro.

La República de Colombia tendrá la facultad de imponer, con carácter provisional, los sobreportes siguientes:

tes: 1,25 francos por cada paquete con destino a puertos de mar, y un franco por kilogramo o fracción de kilogramo por los paquetes con destino a otras localidades.

Etiopía tendrá la facultad de aplicar provisionalmente los sobreportes de 40 céntimos, 1,25 francos y 1,70 francos, respectivamente, a los paquetes de cada uno de los tres tipos de peso.

La Colonia del Congo belga, Persia y las Colonias portuguesas de Angola y Mozambique estarán autorizadas para aplicar a los paquetes postales por el transporte más allá de sus oficinas de cambio, un sobreporte que no podrá exceder de la tarifa aplicable a los paquetes de su servicio interior.

V

Sobreportes especiales.

1. El transporte entre Francia continental, de una parte, y de la otra Argelia y Córcega, dará lugar a percibir un sobreporte igual al derecho aplicable al transporte marítimo que no exceda de 500 millas marinas.

2. La Administración española estará autorizada para percibir un sobreporte de 25 céntimos por el transporte entre España continental de una parte; las islas Baleares, Posesiones españolas del Norte de Africa y las oficinas de la Zona española de Marruecos de otra parte, y de 50 céntimos por el transporte entre España continental y las islas Canarias.

3. La Administración portuguesa tendrá la facultad de percibir un sobreporte de 1,50 francos por paquete hasta cinco kilogramos por el transporte entre Portugal continental y las islas Madera y Azores.

4. El transporte entre Indochina, de una parte, y el territorio de Kuang-Cheu-Uan, de otra parte, da lugar al percibo de un sobreporte igual al derecho marítimo que no exceda de 500 millas marinas.

VI

Tarifas especiales.

La India británica tendrá la facultad de aplicar a los paquetes procedentes de su país con destino a otros países una tarifa graduada que corresponda a distinto tipo de peso, con la condición de que el porte medio no exceda del porte normal, incluso el sobreporte al cual tenga derecho.

Esta última facultad se concederá asimismo a los países que se adhieran al acuerdo en el intervalo hasta el próximo Congreso.

VII

Paquetes con valor declarado.

Como derogación de las disposiciones del artículo 33:

a) La Colonia del Congo belga estará autorizada a limitar a 500 francos el máximo de la declaración de valor.

b) La Administración argentina estará autorizada para percibir un derecho suplementario de 10 céntimos por cada 300 francos o fracción de 300 francos por los paquetes con valor declarado procedentes de o destinados a las oficinas de la costa del Sur, Tierra de Fuego e islas adyacentes.

c) El transporte entre Francia continental de una parte, Argelia y Córcega de otra parte, dará lugar, a expensas del remitente y por los paquetes con valor declarado, a un derecho suplementario de seguro de 10 céntimos por cada 300 francos o fracción.

d) La Administración indochina estará autorizada para cobrar un derecho suplementario de 10 céntimos por cada 300 francos o fracción de 300 francos, por los paquetes con valor declarado procedentes de o destinados a las oficinas del territorio de Kuang-Cheu-Uan.

e) La Administración de Correos de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas estará autorizada para cobrar del remitente un porte suplementario de seguro de 15 céntimos por cada 300 francos o fracción de 300 francos por los paquetes con declaración de valor destinados a la parte asiática de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas.

Todo paquete con declaración de valor procedente de o destinado a Córcega y Argelia dará lugar, a cargo del remitente y a título de derecho terrestre corso o argelino, a un porte suplementario de seguro de cinco céntimos por cada 300 francos o fracción.

VIII

Dimensiones y volumen.

Grecia, Túnez y Turquía asiática, provisionalmente, tendrán la facultad de no admitir los paquetes cuyas dimensiones o volumen excedan del máximo autorizado para los envíos marítimos en el Reglamento.

IX

Excepciones a las disposiciones referentes al percibo del derecho de reembolso y formación de las cuentas.

Como medida transitoria en las relaciones con los países en que el servicio de paquetes postales no se eje-

cute por la Administración de Correos, el percibo del derecho de reembolso y la formación de cuentas podrán estar sometidos a las disposiciones del Convenio de Madrid, relativo al servicio de paquetes postales.

En fe de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios han redactado el presente Protocolo, que tendrá igual fuerza e igual valor que si sus disposiciones estuvieran insertas en el texto mismo del Acuerdo a que se refieren, y lo han firmado en un ejemplar que quedará depositado en los Archivos del Gobierno de Suecia, y del cual se entregará una copia a cada país.

Hecho en Estocolmo, a 28 de Agosto de 1924.

(Siguen las mismas firmas que figuran a continuación del Acuerdo.)

UNION POSTAL UNIVERSAL REGLAMENTO DEL ACUERDO RELATIVO A PAQUETES POSTALES

ÍNDICE DE MATERIAS

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales.

- Artículo 1.º—Transporte.
Artículo 2.º—Modos de transmisión.
Artículo 3.º—Datos a proveer a las Administraciones.
Artículo 4.º—Vías de transmisión y portes.
Artículo 5.º—Fijación de equivalencias.

CAPITULO II

Disposiciones aplicables a todos los paquetes.

- Artículo 6.º—Paquetes embarcables.
Artículo 7.º—Acondicionamiento de los paquetes.
Artículo 8.º—Embalajes especiales.
Artículo 9.º—Boletines de expedición y declaraciones de Aduanas.
Artículo 10.º—Paquetes francos de derechos.
Artículo 11.º—Aviso de recibo.
Artículo 12.º—Aviso de recibo pedido con posterioridad a la imposición.

CAPITULO III

Paquetes gravados contra reembolso.

- Artículo 13.º—Indicación del reembolso.
Artículo 14.º—Etiqueta.
Artículo 15.º—Giro de reembolso (impreso H).
Artículo 16.º—Conversión del importe del reembolso.
Artículo 17.º—Plazo del pago.
Artículo 18.º—Reducción o anulación del reembolso.
Artículo 19.º—Reexpedición.
Artículo 20.º—Emisión del giro de reembolso.
Artículo 21.º—Anulación o sustitución de libranzas de giros de reembolso.
Artículo 22.º—Giros de reembolso.

CAPITULO IV

Paquetes con valor declarado.

- Artículo 23.º—Indicación del importe de la declaración.

Artículo 24.—Etiquetas y sellos de Correos.

Artículo 25.—Marca de los lacres.

Artículo 26.—Indicaciones del peso.

CAPITULO V

Paquetes urgentes.

Artículo 27.—Etiqueta.

Artículo 28.—Transmisión y contabilidad.

CAPITULO VI.

Operaciones a la salida y a la llegada.

Artículo 29.—Número de origen y oficina de imposición.

Artículo 30.—Aplicación del sello de fechas.

31.—Paquetes a entregar por propio.

Artículo 32.—Devolución de los boletines de franqueo. Reembolso. Cobro de los derechos anticipados.

Artículo 33.—Reexpedición.

Artículo 34.—Paquetes sobrantes. Avisos de detención.

Artículo 35.—Paquetes sobrantes. Instrucciones del remitente.

Artículo 36.—Devolución de paquetes sobrantes.

Artículo 37.—Venta. Destrucción.

Artículo 38.—Recogida. Modificación de señas.

Artículo 39.—Reclamaciones de paquetes o de giros de reembolso.

CAPITULO VII

Cambio de paquetes.

Artículo 40.—Hoja de ruta.

Artículo 41.—Comprobación por las oficinas de cambio. Comprobación de irregularidades que no comprometan la responsabilidad de las Administraciones.

Artículo 42.—Comprobación de irregularidades que comprometan la responsabilidad de las Administraciones.

CAPITULO VIII

Contabilidad. Rendición de cuentas.

Artículo 43.—Cuenta de bonificaciones.

Artículo 44.—Liquidación de cuentas.

Artículo 45.—Cuenta de los giros de reembolso.

Artículo 46.—Boletines de franqueo. Cuenta de los derechos de Aduana, etcétera.

Disposiciones diversas.

Artículo 47.—Impresos. Idioma.

Artículo 48.—Comunicaciones y notificaciones.

Disposiciones finales.

Artículo 49.—Entrada en vigor y duración del Reglamento.

PROTOCOLO FINAL DEL ACUERDO

Artículo único.—Paquetes embarazosos. Excepciones.

UNION POSTAL UNIVERSAL

REGLAMENTO DE EJECUCION DEL ACUERDO RELATIVO A LOS PAQUETES POSTALES,

celebrado entre Albania, Alemania, República Argentina, Austria, Bélgica, Colonia del Congo Belga, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Chile, China, República de Colombia, República de

Costa Rica, República de Cuba, Dinamarca, Ciudad libre de Dantzig, República Dominicana, Egipto, Ecuador, España, Colonias Españolas, Estonia, Etiopía, Finlandia, Francia, Argelia, Colonias y Protectorados franceses de Indo-China, el conjunto de las demás Colonias francesas, Grecia, Guatemala, República de Haití, República de Honduras, Hungría, India británica, Islandia, Italia, el Conjunto de las Colonias italianas, Japón, Corea, el Conjunto de las demás dependencias japonesas, Letonia, República de Liberia, Lituania, Luxemburgo, Marruecos (a excepción de la Zona española), Marruecos (Zona española), Nicaragua, Noruega, República de Panamá, Paraguay, Países Bajos, Indias neerlandesas, Colonias neerlandesas en América, Perú, Persia, Polonia, Portugal, Colonias portuguesas de Africa, Colonias portuguesas de Asia y Oceanía, Rumania, República de San Marino, El Salvador, Territorio del Sarre, Reino de los Servios, Croatas y Eslovenos, Reino de Siam, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Túnez, Turquía, Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, Uruguay y Estados Unidos de Venezuela.

Los infrascritos, visto el artículo 4.º del Convenio Postal Universal celebrado en Estocolmo el 28 de Agosto de 1924, han adoptado de común acuerdo y en nombre de sus Administraciones respectivas, las medidas siguientes, con objeto de asegurar la ejecución del Acuerdo relativo a los paquetes postales.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º

Transporte.

1. Cada Administración estará obligada a transportar por las vías y medios que para sus propios paquetes utilice aquellos que le sean entregados por otra Administración para ser expedidos en tránsito por su territorio.

2. Los paquetes mal dirigidos se reexpedirán a su verdadero destino por la vía más directa de que pueda disponer la Administración reexpedidora.

Artículo 2.º

Modos de transmisión.

1. El cambio de paquetes entre países limítrofes o unidos entre sí por medio de un servicio marítimo directo se efectuará por las oficinas y en los locales designados por las Administraciones interesadas.

2. Salvo acuerdo en contrario, la

transmisión de paquetes entre países no limítrofes se efectuará al descubierto.

Las Administraciones interesadas podrán entenderse para establecer cambios en sacas, cestones o compartimentos cerrados con hojas de ruta directas; en este caso, dichas Administraciones fijarán de común acuerdo las medidas necesarias.

3. Sin embargo, será obligatorio formar recipientes cerrados cuando el número de paquetes sea tal que entorpezca las operaciones de una Administración intermediaria, según declaración de esta Administración.

Los recipientes deberán llevar la indicación muy legible de la Oficina de origen y de un número de orden.

Su peso no podrá exceder de 60 kilogramos si se trata de sacas y 80 kilogramos si se trata de otros recipientes.

Deberán devolverse vacíos a la Administración remitente a vuelta de correo.

La Administración reexpedidora hará mención en sus hojas de ruta de los números de los recipientes devueltos y será responsable de la pérdida de aquellos cuya devolución no pueda probar.

Los cestones, sacas y otros recipientes semejantes, necesarios para el cambio de paquetes serán de cuenta, por partes iguales, de las Administraciones que se sirvan de ellos en sus relaciones recíprocas.

4. En las relaciones entre países separados por uno o varios territorios intermedios, los paquetes deberán seguir las vías que hayan convenido las Administraciones interesadas.

5. Cuando durante el transporte se detengan de oficio paquetes, sea por Correos, sea por Aduanas, el remitente será invitado por medio de un aviso de detención a dar sus instrucciones. Sin embargo, esta disposición no será obligatoria en caso de fuerza mayor.

Artículo 3.º

Datos a proveer a las Administraciones.

1. Las Administraciones que sostengan servicios marítimos regulares indicarán a las demás Administraciones los servicios que puedan estar afectos al transporte de paquetes, indicando las distancias.

2. Las Administraciones que sostengan entre sí cambios directos, se notificarán recíprocamente por medio de cuadros conformes al modelo A adjunto:

a) La nomenclatura de los países

a los cuales puedan encaminar los paquetes que se les entreguen.

b) Las vías abiertas al transporte de dichos paquetes a partir de la entrada en sus territorios o servicios.

c) El total de derechos que deban serle acreditados por cada destino.

d) El número de declaraciones de Aduana que hayan de acompañar a cada paquete.

3. Cada Administración deberá, además, participar directamente a la primera Administración intermediaria para qué países se propone entregarle paquetes.

Artículo 4.º

Vías de transmisión y portes.

Cada Administración determinará, con arreglo a los cuadros A recibidos de las que con ella se relacionen directamente, las vías que hayan de emplearse para la transmisión de sus paquetes y los portes a cobrar de los remitentes, según las condiciones en que se efectúe el transporte intermedio.

Artículo 5.º

Fijación de equivalencias.

1. Las Administraciones percibirán sus portes con arreglo a las equivalencias que hayan fijado, según las indicaciones del cuadro modelo O adjunto, y que deberán notificar a la Oficina Internacional por mediación de la Administración de Correos suiza.

2. En caso de cambio del sistema monetario en alguno de dichos países, la Administración del expresado país deberá entenderse con la Administración de Correos suiza para modificar las equivalencias; corresponderá a esta última Administración el notificar la modificación a todas las demás Administraciones de la Unión por mediación de la Oficina Internacional.

3. Toda Administración tendrá la facultad de recurrir, si lo juzga necesario, al acuerdo previsto en el párrafo anterior en caso de modificación importante en el valor de su moneda.

CAPITULO II

DISPOSICIONES APLICABLES A TODOS LOS PAQUETES

Artículo 6.º

Paquetes embarazosos.

1. Se considerarán como embarazosos:

a) Los paquetes una de cuyas dimensiones exceda de 1,50 metros, o los paquetes cuya longitud sumada al mayor contorno tomado en un sentido distinto que el de la longitud, exceda de tres metros.

b) Los paquetes que por su forma,

volumen o fragilidad no se presten a ser cargados fácilmente con otros paquetes o que exijan precauciones especiales, así como las plantas y arbustos en cestos, jaulas vacías o con animales vivos, cajas de cigarros vacías u otras cajas formando fardos, muebles, cestería, jardineras, cochecitos de niños, "rouets", velocipedos, etc.

2. Las Administraciones que se encarguen de servicios marítimos tendrán la facultad de considerar como embarazoso todo paquete que utilice estos servicios, y cuyo volumen exceda de 55 decímetros cúbicos, o una de cuyas dimensiones sea superior a 1 m. 25.

3. En lo que se refiere al cálculo exacto del volumen, peso o dimensión, prevalecerá, salvo error evidente, la opinión de la oficina de origen.

Artículo 7.º

Acondicionamiento de los paquetes.

Para que sea admitido al transporte, todo paquete deberá:

a) Llevar la dirección exacta del destinatario en caracteres latinos.

No se admitirán las direcciones escritas con lápiz; sin embargo, se aceptarán los paquetes cuya dirección esté escrita con lápiz-tinta, sobre un fondo previamente humedecido. La dirección deberá estar escrita en el paquete mismo o en una etiqueta atada sólidamente a este último, de modo que no pueda desprenderse. Se recomienda la inclusión en el envío de una copia de la dirección, mencionando la dirección del remitente.

b) Estar empaquetado de un modo que responda a la duración del transporte y que preserve eficazmente el contenido, a fin de que sea imposible atentar contra el mismo sin dejar huellas visibles de violación. Sin embargo, se aceptarán sin embalaje los objetos que puedan ser enchufados o reunidos y sujetos por una atadura sólida, provista de marchamos o sellos de lacre, de modo que formen un solo y único paquete que no pueda disgregarse. Tampoco se exigirá embalaje para los paquetes de una sola pieza, como trozos de madera, piezas metálicas, etc., que no es costumbre emplear en el comercio.

Los objetos que puedan lesionar a los funcionarios de Correos o perjudicar a los demás envíos, deberán estar embalados de manera adecuada para evitar todo peligro.

c) Estar sellados con lacre, con sellos idénticos, marchamos o por otro medio, con cifra o marca especial y uniforme del remitente.

Artículo 8.º

Embalajes especiales.

1. El embalaje de los paquetes para los países de Ultramar deberá ser especialmente sólido y bien acondicionado, en razón de los numerosos transportes y manipulaciones que deberán soportar estos envíos. Particularmente cuando el contenido se componga de metales preciosos, de objetos de metal o mercancías pesadas, será indispensable el empleo, para el embalaje, de cajas de metal resistente o cajones de madera, por lo menos de un centímetro de espesor.

2. Los líquidos y los cuerpos que puedan liquidarse fácilmente deberán ser expedidos en un doble recipiente. Entre el primero (botella, frasco, vasija, caja, etc.) y el segundo (caja de metal, de madera resistente o de cartón ondulado de calidad sólida) se dejará, en cuanto sea posible, un espacio que deberá llenarse de aserrín, salvado o cualquier otra materia absorbente o protectora.

Esta última condición será obligatoria cuando el primer recipiente sea extremadamente frágil.

Las materias colorantes, como la anilina, etc., no se admitirán más que en cajas resistentes de hojalata, colocadas a su vez en cajas de madera con aserrín entre los dos embalajes; los polvos secos no colorantes deberán ser colocados en cajas de metal, madera o cartón; estas cajas mismas deberán ser encerradas en un saco de tela o pergamino.

3. Cuando se admitan por las diversas Administraciones llamadas a intervenir en el transporte, paquetes que contengan fósforos, capsulas y cartuchos metálicos largos para armas de fuego portátiles y elementos de cohetes de artillería inexplosibles, deberán ser embalados sólidamente, interior y exteriormente, en cajones o barriles. El contenido habrá de indicarse, además, tanto en el boletín de expedición como en el envío mismo.

Artículo 9.º

Boletines de expedición y declaraciones de Aduanas.

1. Cada paquete se acompañará de un boletín de expedición de cartón resistente y de las declaraciones de Aduana, conformes o análogas a los modelos B y C adjuntos; las declaraciones de Aduanas se unirán sólidamente al boletín de expedición.

El remitente podrá añadir en el talón del boletín de expedición notas relativas al envío. Deberá indi-

car asimismo en el reverso del boletín de expedición la forma en que deberá procederse con el paquete en caso de que no pueda efectuarse la entrega. Esta anotación, que habrá de redactarse en francés o en una lengua conocida en el país de destino, se reproducirá en la cubierta del paquete.

Solamente se admitirán las instrucciones siguientes:

a) Que el paquete sea inmediatamente devuelto.

b) Que el paquete sea expedido al mismo destinatario en otra localidad.

c) Que el paquete se entregue a otro destinatario eventualmente, sin percibo del importe del reembolso, mediante el pago de una cantidad inferior a la indicada primitivamente).

d) Que se avise que el paquete se halla pendiente de entrega.

e) Que se venda el paquete por su cuenta y riesgo o se considere como abandonado.

2. Un sólo boletín de expedición y una sola declaración de Aduana podrá servir para varios paquetes ordinarios hasta el número de tres, impuestos por el mismo remitente, sometidos al mismo porte y destinados a la misma persona. Esta disposición no será aplicable a los paquetes expedidos contra reembolso, con declaración de valor o que deban entregarse a los destinatarios francos de todos los derechos o francos de los de Aduana solamente, para los cuales no se admitirán documentos colectivos.

Cualquier país podrá exigir, sin embargo, un boletín de expedición y una declaración de Aduana por paquete.

3. Las Administraciones no asumirán responsabilidad alguna en lo que concierne a las declaraciones de Aduana.

Artículo 10.

Paquetes francos de derechos.

1. Los paquetes que hayan de entregarse a los destinatarios francos de todo derecho o francos de derechos de Aduanas solamente, deberán llevar en la dirección, así como en los boletines de expedición, una etiqueta de color amarillo con la indicación, en gruesos caracteres: "franc de tous droits", o "franc des droits de douane seulement". La misma indicación se consignará por los remitentes en los boletines de expedición.

2. Todo paquete expedido "franc de droits" se acompañará de un boletín

de franqueo conforme al modelo E adjunto, confeccionado con cartulina de color amarillo y cuyo anverso se llenará por la oficina de origen, ateniéndose a la contextura del impreso. El boletín de franqueo se unirá sólidamente al boletín de expedición.

Artículo 11.

Aviso de recibo.

1. Los paquetes por los cuales los remitentes pidan aviso de recibo llevarán la indicación muy ostensible "Avis de réception" o la marca "A. R." por medio de un sello. La misma indicación se reproducirá en los boletines de expedición.

2. Estos envíos irán acompañados de un impreso conforme o análogo al modelo C unido al Reglamento del Convenio. Este impreso se formulará por la oficina de origen o por cualquier otra oficina que designe la Administración remitente, y se unirá al boletín de expedición del paquete a que se refiera. Si no llegara a la oficina de destino, ésta formulará, de oficio, un nuevo aviso de recibo.

3. La oficina de destino, después de haber cumplimentado debidamente el impreso C, lo devolverá, al descubierto y con franquicia de porte, a las señas del remitente del paquete.

4. Cuando el remitente reclame un aviso de recibo que no le haya sido devuelto dentro de los plazos prescritos, se procederá de acuerdo con las reglas fijadas en el artículo siguiente. En este caso no se percibirá un segundo derecho y la oficina de origen inscribirá en el encabezamiento del impreso C la indicación "Dupli-satá de l'avis de réception", etc.

Artículo 12.

Aviso de recibo pedido con posterioridad a la imposición.

Quando el remitente pida aviso de recibo con posterioridad a la imposición del paquete, la oficina de origen formalizará un impreso C que a continuación unirá a una reclamación (modelo N adjunto), reintegrada previamente con sellos de correos por valor del derecho previsto en el artículo 49 del Convenio.

La reclamación, acompañada del impreso C, se cursará con arreglo a las prescripciones del artículo 39 siguiente, con la sola excepción de que en caso de la entrega del paquete sin reserva, la oficina de destino conservará el impreso N y devolverá el impreso C al origen en la forma prescrita por el párrafo 3 del artículo precedente.

Sin embargo, en los países en que el servicio de paquetes postales no se

ejecute por la Administración de Correos, el percibo del derecho se hará constar en el impreso N, ya por medio de una viñeta, ya por la indicación del importe percibido.

CAPITULO III

PAQUETES GRAVADOS CONTRA REEMBOLSO

Artículo 13.

Indicación del reembolso.

1. Los paquetes gravados con reembolso y los boletines de expedición correspondientes, deberán llevar en la parte de la dirección la palabra "Remboursement", escrita e impresa de una manera visible y seguida del importe del reembolso, que deberá estar indicado en caracteres latinos, con todas sus letras y en guarismos árabes, sin raspaduras ni enmiendas, aunque fueren salvadas.

2. El remitente deberá indicar además en el paquete y en el anverso del boletín de expedición su nombre y señas, asimismo en caracteres latinos.

Artículo 14.

Etiqueta.

Los paquetes gravados con reembolso, así como sus boletines de expedición, deberán estar provistos de una etiqueta de color anaranjado, conforme al modelo D unido al Reglamento del Convenio.

Artículo 15.

Giro de reembolso (impreso H).

Todo paquete expedido contra reembolso se acompañará de una libranza de giro de reembolso, conforme o análoga al modelo H adjunto. Esta libranza, que se unirá al boletín de expedición, deberá llevar la indicación del importe del reembolso en moneda del país de origen e indicar, como regla general, al remitente del paquete como beneficiario del giro. Sin embargo, cada Administración quedará facultada para dirigir a las oficinas de origen de los paquetes, o a otras de sus oficinas, los giros relativos a los envíos procedentes de su servicio. El talón del giro de reembolso deberá indicar el nombre y la dirección del destinatario del paquete, así como el lugar y la fecha de imposición de dicho envío.

Artículo 16.

Conversión del importe del reembolso

Salvo acuerdo en contrario, el importe del reembolso se convertirá en moneda del país destinatario por la Administración de este país, que utilizará a este efecto el tipo de conversión que emplee para la conversión de

giros postales destinados al país de origen de los paquetes.

Artículo 17.

Plazo del pago.

El importe del reembolso deberá pagarse en un plazo de siete días, a contar desde el día siguiente al de la llegada del paquete a la oficina de destino.

Este plazo se ampliará hasta quince días en las relaciones de los países de Europa con los países de fuera de Europa y de estos últimos entre sí.

Los plazos podrán ampliarse hasta un máximo de veintiocho días para las Administraciones cuya legislación así lo exigiera.

Transcurridos estos plazos, el paquete se considerará como sobrante, de acuerdo con las disposiciones del artículo 34 siguiente. El remitente, sin embargo, tendrá la facultad de pedir la devolución inmediata del paquete a su dirección si el destinatario se negara a pagar el importe del reembolso en el acto de la primera presentación. Esta petición figurará en el paquete y al dorso del boletín de expedición y deberá estar redactada en francés o en una lengua conocida en el país de destino.

Artículo 18.

Reducción o anulación del reembolso.

Las peticiones de reducción o de reducción del importe del reembolso se ajustarán a las reglas y formalidades prescritas por el artículo 41 del Reglamento del Convenio.

Toda petición de reducción del importe del reembolso deberá ir acompañada de un nuevo giro de reembolso que indique el importe rectificado.

Artículo 19.

Reexpedición.

Los paquetes gravados con reembolso podrán ser reexpedidos si el país del nuevo destino ejecuta, con el de origen el servicio de paquetes de esta categoría. En este caso los paquetes se acompañarán de libranzas de giros de reembolso formuladas por el servicio de origen. La Administración del nuevo destino procederá a la liquidación de los reembolsos como si los paquetes te hubieran sido expedidos directamente.

Artículo 20.

Emisión de los giros de reembolso.
Inmediatamente después de haberse cobrado el importe del reem-

bolso la oficina de destino o cualquier otra oficina designada por la Administración destinataria llenará la parte "Indications de Service" del giro de reembolso, y después de haber estampado su sello de fechas, lo devolverá, con franquicia, a la oficina de imposición del paquete o a la oficina que haya sido designada especialmente por la Administración de origen en el giro mismo.

Los giros de reembolso se pagarán a los remitentes de los paquetes en las condiciones determinadas por cada Administración.

Artículo 21.

Anulación o sustitución de libranzas de giros de reembolso.

1. Las libranzas de giros de reembolso anuladas o sustituidas, se destruirán por la Administración destinataria de los paquetes.

2. Las libranzas de giros relativas a los paquetes gravados con reembolso que, por un motivo cualquiera, se devuelvan al origen, deberán anularse por la Administración que efectúe la devolución.

3. Cuando las libranzas relativas a los paquetes gravados con reembolso se extravíen, pierdan o destruyan antes del cobro del reembolso, la oficina destinataria extenderá duplicados de ellas en los cuales hará constar las indicaciones que la oficina de origen hubiera consignado.

Artículo 22.

Giros de reembolso.

1. Las libranzas de giros de reembolso extraviadas, perdidas o destruidas después de cobrado el reembolso se sustituirán por duplicados o autorizaciones de pago, una vez comprobado por las Administraciones interesadas que los giros no han sido ni pagados ni reembolsados.

2. Los giros de reembolso cuyo pago no hayan reclamado los beneficiarios en los plazos de validez fijados por el Reglamento de cambio de giros postales y los que no hubieran podido ser entregados a los beneficiarios, se tratarán con arreglo a las disposiciones del artículo 34 del Reglamento del Convenio.

CAPÍTULO IV

PAQUETES CON VALOR DECLARADO

Artículo 23.

Indicación del importe de la declaración.

Los paquetes con valor declarado y sus boletines de expedición deberán llevar la indicación del importe de la declaración de valor en la moneda del

país de origen. Esta indicación deberá estar hecha en caracteres latinos, con todas sus letras y guarismos árabes, sin raspadura ni enmienda, aun salvadas.

El importe de la declaración deberá convertirse, además, en francos oro por el remitente o por la Administración de origen. El resultado de la conversión se indicará con nuevas cifras colocadas al lado o debajo de las que representen el importe de la declaración en la moneda del país de origen.

El importe en francos-oro se subrayará con un trazo grueso en lápiz de color.

Artículo 24.

Etiquetas y sellos de Correos.

Los paquetes con valor declarado, así como los boletines de expedición, llevarán una etiqueta roja con la indicación "Valcur déclaré" en caracteres latinos.

Cuando los paquetes contengan monedas, objetos de oro o de plata u otros objetos preciosos, los sellos de laque o marcas, así como las etiquetas de toda especie y, si procediere, los sellos de franqueo adheridos a los paquetes, deberán estar espaciados, de modo que no puedan ocultar lesiones en el embalaje. Las etiquetas y, en su caso, los sellos de Correos, no deberán tampoco estar doblados sobre dos caras del embalaje de forma que cubran el borde.

Artículo 25.

Marca de los lacres.

Además de la indicación del valor prescrita por el artículo 23, el boletín de expedición que acompañe a cada paquete con valor declarado deberá llevar una reproducción exacta de la marca o signo especial del remitente, previsto en el artículo 7.º, letra c).

Artículo 26.

Indicación del peso.

El peso exacto en gramos de cada paquete con valor declarado deberá inscribirse por la Administración de origen:

- a) En la dirección del paquete.
- b) En el boletín de expedición, en el lugar reservado para ello.

CAPÍTULO V

PAQUETES URGENTES

Artículo 27.

Etiqueta.

Los paquetes urgentes y sus boletines de expedición deberán llevar una etiqueta con la indicación muy visible "Urgente".

Artículo 28.

Transmisión y contabilidad.

Las Administraciones que ejecuten el cambio de paquetes urgentes se pondrán de acuerdo para asegurar la transmisión rápida y, en cuanto sea posible, directa, de estos paquetes; dichas Administraciones adoptarán de común acuerdo las medidas necesarias para la contabilidad.

CAPITULO VI

OPERACIONES A LA SALIDA Y A LA LLEGADA

Artículo 29.

Número de origen y oficina de imposición.

Cada paquete, así como el boletín de expedición que a él se refiera, deberá estar provisto de una etiqueta conforme al modelo D adjunto que indique el número de imposición y el nombre de la oficina de origen. La misma oficina no podrá emplear el mismo tiempo dos o más series de etiquetas, salvo el caso en que las series estén provistas de un signo que las distinga.

Artículo 30.

Aplicación del sello de fechas.

El boletín de expedición se sellará por la oficina de origen, por el lado de la dirección, con el de fechas que indique el lugar y la fecha de imposición.

La oficina de origen deberá indicar, además, el tipo de peso del paquete o el peso de este paquete en kilogramos.

Artículo 31.

Paquetes a entregar por propio.

Los paquetes a entregar por propio, así como los boletines de expedición correspondientes, llevarán la marca de un sello o adherida una etiqueta que consigne en gruesos caracteres la palabra "Expres".

Artículo 32.

Devolución de los boletines de franqueo. Cobro de los derechos anticipados.

1. Después de la entrega al destinatario de un paquete franco de derechos, la oficina que ha hecho el anticipo de los derechos de Aduana u otros por cuenta del remitente completará, en lo que a ella respecta, las indicaciones que figuren al dorso del boletín de franqueo y remitirá este último acompañado de los justificantes, bajo sobre cerrado, sin indicación del contenido, a la oficina de origen del paquete.

Sin embargo, toda Administración tendrá el derecho de efectuar, por

medio de oficinas designadas al efecto, la devolución de los boletines de franqueo gravados con los gastos y pedir que los boletines le sean remitidos a una oficina determinada. En este último caso, el nombre de la oficina a la cual deban ser devueltos los boletines se consignará por la oficina remitente del paquete en el anverso del boletín de franqueo.

2. Cuando un paquete que lleve la etiqueta "franc de tous droits" o "franc des droits de douane seulement" llegue al servicio de destino sin boletín de franqueo, la oficina encargada del despacho en Aduanas extenderá un duplicado del boletín, cuidando de substituir el nombre del país de origen del envío por aquél al cual corresponde dicha oficina. Cuando el boletín de franqueo se pierda después de la entrega del paquete se extenderá un duplicado en idénticas condiciones.

3. Los boletines de franqueo correspondientes a los paquetes que por un motivo cualquiera se devuelvan al origen, deberán anularse por la Administración que haya efectuado la devolución y se unirán a los boletines de expedición.

4. Al recibirse un boletín de franqueo que indique los gastos desembolsados por el servicio de destino, la Administración de origen convertirá el total de estos gastos en su propia moneda al cambio que determine ella misma y que no deberá ser superior al cambio fijado para la emisión de giros postales destinados al país que proceda. El resultado de la conversión se indicará en el centro de dicho impreso y en el talón lateral; se confirmará por la firma del agente que ha realizado la conversión. Después de haber percibido el total de los gastos, la oficina de origen entregará al remitente el talón del boletín y, si procediere, los justificantes.

Artículo 33.

Reexpedición.

1. Los paquetes postales reexpedidos por causa de dirección errónea, no podrán gravarse con derechos de Aduana u otros por la Administración reexpedidora.

Cuando esta última devuelva un paquete a la Administración que se lo ha transmitido en último lugar, le reintegrará los derechos que le hayan sido acreditados y señalará el error por medio de un boletín de comprobaciones.

En los demás casos y si el total de los derechos que se le hayan acreditado es insuficiente para cubrir los gastos de reexpedición que le corres-

pondieran, la Administración reexpedidora acreditará a la Administración a la que entregare el paquete los derechos de transporte que requiera su curso; se acreditará seguidamente la cantidad por la que se encuentre en descubierto, por medio de un cargo contra la oficina de cambio que le hubiera transmitido en último lugar el paquete erróneamente dirigido. El motivo de este cargo se notificará a esta oficina por medio de un boletín de comprobaciones.

2. Cuando un paquete haya sido mal admitido a la expedición a consecuencia de error imputable al servicio postal y deba ser por esta causa devuelto al país de origen, la Administración que restituya el paquete acreditará a la Administración que se lo haya entregado las bonificaciones que por ello hubiera recibido.

Cuando la devolución sea por consecuencia de un error del remitente o de una de las prohibiciones previstas en el artículo 14 del Acuerdo, los gastos de transporte que resulten de la operación quedarán a cargo de los remitentes. Cada Administración se acreditará su parte alícuota por medio de un cargo conforme con lo indicado en el párrafo 3 siguiente para los paquetes reexpedidos.

3. Los paquetes reexpedidos a causa de cambio de residencia de los destinatarios o de error imputable al remitente, se gravarán a cargo de los destinatarios por la Administración que se los entregue, con un porte que represente las partes alícuotas correspondientes a las diferentes Administraciones que hayan tomado parte en el transporte de reexpedición.

La Administración reexpedidora se acreditará su parte alícuota con cargo a la Administración intermediaria o con cargo a la Administración del nuevo destino. En caso de que el país de reexpedición y el de nuevo destino no fueran limítrofes, la primera Administración intermediaria que reciba un paquete reexpedido se acreditará el importe de su parte alícuota y la de la Administración reexpedidora contra la Administración a quien entregue el envío, y si ésta, a su vez, no es más que intermediaria, repetirá contra la Administración siguiente su propia parte alícuota, acumulada con la que hubiere aceptado de la Administración precedente. La misma operación se repetirá en las relaciones entre las diferentes Administraciones que participan en el transporte hasta que el paquete llegue a la Administración de término.

Cuando el derecho de transporte se pague en el momento de la reexpedi-

ción, se tratará el paquete como si se enviara directamente por el país reexpedidor al país del nuevo destino. En este caso no se cobrará porte alguno del destinatario.

El detalle de los gastos cargados deberá indicarse en el boletín de expedición o, en su defecto, en una factura aneja a este documento.

4. Los paquetes se reexpedirán con su embalaje primitivo y acompañados del boletín de expedición formulado por la oficina de origen. Si el paquete, por cualquier motivo, tuviera que ser embalado de nuevo o si el boletín de expedición primitivo tuviera que ser reemplazado por un boletín suplementario, será indispensable que el nombre de la oficina remitente del paquete y su primitivo número de origen figuren, tanto en el paquete, como en el boletín de expedición.

Artículo 34.

Paquetes sobrantes. Avisos de detención.

1. Cuando el remitente haya pedido por medio de anotación consignada en el dorso del boletín de expedición y en el paquete, que si fuera declarado sobrante se le avise, la Administración destinataria transmitirá a la Administración de origen, después de haberlo completado, un aviso de detención conforme al modelo J adjunto. Este aviso, al que se acompañará el boletín de expedición original, deberá indicar, en su caso, el importe de los derechos de Aduana y otros de que estuviese gravado el paquete y aquéllos de que pudiera ser gravado aún, en razón de un almacenaje prolongado. El aviso se devolverá a la oficina que lo ha formulado con las instrucciones del remitente y con el boletín de expedición.

2. También se formulará un aviso modelo J para notificar a la Administración de origen los paquetes pendientes de entrega a causa de avería, sustracción o cualquiera otra de la misma naturaleza.

3. Como regla general, los avisos de detención se cambiarán entre la oficina de destino y la de origen. Sin embargo, cada Administración podrá pedir que los avisos relativos a su servicio se remitan a su Administración central o a una oficina especialmente designada. Corresponde a la Administración de origen avisar al remitente. El cambio de avisos de detención se hará rápidamente en la medida de lo posible, por todas las oficinas interesadas.

4. Cuando los paquetes que hayan sido objeto de un aviso sean retirados reexpedidos antes de recibirse las

instrucciones del remitente, la oficina de origen deberá ser informada inmediatamente a fin de que lo ponga en conocimiento del remitente.

5. Cuando un paquete se devuelva al origen sin que el aviso de detención previsto en el párrafo 1 del presente artículo haya sido formulado, la Administración destinataria estará obligada a tomar a su cargo los gastos de la devolución.

Artículo 35.

Paquetes sobrantes. Instrucciones del remitente.

1. En respuesta al aviso de detención que se le haya enviado con arreglo a las disposiciones del artículo anterior, el remitente podrá pedir:

a) Que se avise nuevamente al primitivo destinatario.

b) Que se rectifique o complete la dirección del paquete.

c) Que el paquete sea entregado a otro destinatario o que se reexpida a otra localidad para ser entregado al primitivo destinatario o a otra persona.

d) Que un paquete gravado con reembolso se entregue a otra persona mediante el cobro del importe del reembolso indicado o que se entregue al primitivo destinatario o a otra persona sin cobrar el importe del reembolso o mediante el pago de una cantidad inferior a la primitivamente indicada. Si se redujera el importe del reembolso, se formalizará un nuevo Impreso H de conformidad con las disposiciones del artículo 18.

e) Que se entregue el paquete al destinatario primitivo o a otra persona sin cobrar los derechos de Aduana y otros gastos con que estuviera gravado. En este caso se formalizará un boletín de franqueo de acuerdo con las disposiciones del artículo 10.

f) Que el paquete le sea devuelto inmediatamente.

g) Que el paquete se venda a cuenta y riesgo del remitente o tratado como abandonado.

No se admitirán instrucciones distintas a las consignadas anteriormente.

2. Después de recibidas las instrucciones del remitente, éstas serán las únicas válidas y ejecutivas.

Artículo 36.

Devolución de paquetes sobrantes.

1. Todo paquete cuyo destinatario se haya marchado a un país no adherido al Acuerdo relativo a paquetes postales, será considerado sobrante, a no ser que la Administración del primer destino esté en condiciones de avisarlo a su destino.

2. Si el remitente hubiera formu-

lado una petición no prevista en el artículo 35, la Administración de destino podrá devolver inmediatamente el paquete a la oficina de origen sin formular nuevo aviso. Se procederá del mismo modo cuando el remitente rehuse satisfacer el derecho previsto por el párrafo 3 del artículo 19 del acuerdo.

Si el remitente no respondiera al aviso de detención, se le devolverá el paquete al terminarse el plazo fijado en el párrafo 3 de dicho artículo 19.

3. La oficina que devuelva un paquete al remitente deberá indicar de un modo claro y conciso en lengua francesa, la causa por la que no fué entregado, adoptando la forma siguiente:

"Inconnu", "refusé", "en voyage", "parti", "non-reclame", "décédé" o una expresión semejante. Esta indicación podrá hacerse manuscrita, o por medio de la impresión de una estampilla o la aplicación de una etiqueta. Cada Administración tendrá la facultad de añadir la traducción en su propia lengua de la causa por qué no fué entregado y las demás indicaciones que estime convenientes.

4. Los paquetes que se devuelvan al remitente se anotarán en la hoja de ruta con la indicación "Rebuts" en la columna "Observations". Se tratarán y portearán como envíos reexpedidos a consecuencia de cambio de residencia de los destinatarios.

Artículo 37.

Venta. Destrucción.

1. Cuando se venda o se destruya un paquete con arreglo a las prescripciones del artículo 21 del Acuerdo, se levantará acta de la venta o de la destrucción. Se remitirá a la oficina de origen una copia del acta, acompañada del boletín de expedición.

2. El producto de la venta servirá, primeramente para cubrir los gastos que graven el paquete. Si hubiere lugar, el sobrante se remitirá a la oficina de origen para ser entregado al remitente, que soportará los gastos de envío.

Artículo 38.

Recogida. Modificación de señas.

Las peticiones de recogida de paquetes y modificación de señas se someterán a las reglas y formalidades prescritas por los artículos 41 y 42 del Reglamento del Convenio.

Artículo 39.

Reclamaciones de paquetes o de giros de reembolso.

1. Para las reclamaciones de paquetes o de giros de reembolso no re-

elbidos devueltos, se hará uso de un impreso conforme o análogo al modelo N. adjunto. La Administración del país de origen transmitirá este impreso directamente a la Administración de destino.

2. Sin embargo, en las relaciones con los países de Ultramar y de estos países entre sí, la reclamación se transmitirá de oficina a oficina, siguiendo la misma vía de transmisión que el envío objeto de la reclamación.

3. En el caso previsto en el párrafo 1 anterior, la Administración destinataria, si estuviera en condiciones de informar sobre la suerte definitiva del paquete o del giro de reembolso, completará el impreso N y lo devolverá a la Administración de origen.

Si la Administración destinataria no encontrará huella del paquete o del giro, devolverá el impreso a la Administración de origen agregando una declaración del destinatario atestiguando que no ha recibido el envío. La Administración de origen completará el impreso indicando en él los datos de transmisión a la primera Administración intermediaria y lo enviará a esta Administración, la que consignará en él sus observaciones y lo transmitirá, eventualmente, a la Administración siguiente. La reclamación se cursará de este modo: de Administración a Administración, hasta que la suerte del envío reclamado quede comprobada.

La Administración que haya efectuado la entrega al destinatario o que, en su caso, no pueda demostrar ni la entrega ni la transmisión regular a otra Administración, hará constar este hecho en el impreso y lo devolverá a la Administración de origen.

4. En el caso previsto en el párrafo 2 precedente, se proseguirán las investigaciones desde la Administración de origen hasta la Administración de destino. Cada Administración consignará en el impreso N los informes relativos a la transmisión a la Administración siguiente. Si esta transmisión no pudiera demostrarse, el impreso, debidamente informado, se remitirá a la Administración del país destinatario. Esta procederá a continuación como se ha dicho en el aparte último del párrafo precedente.

5. El impreso N deberá ir acompañado, siempre que sea posible, de un facsímil de la dirección. Se cursará sin carta de envío, bajo sobre cerrado.

Un mismo impreso N podrá utilizarse para dos o tres paquetes que ha-

yan sido objeto de un boletín de expedición colectiva.

Cada Administración podrá pedir, por medio de notificación dirigida a la Oficina Internacional, que las reclamaciones que se refieran a su servicio se transmitan, ya a su Administración central, ya a una oficina especialmente designada, ya directamente a la oficina de destino, o si estuviese interesada solamente a título de intermediaria, a la oficina de cambio, a la cual el paquete hubiera sido expedido.

6. Siempre que una Administración intermediaria transmita un impreso N a la Administración siguiente, estará obligada a remitir a la Administración de origen una copia de este impreso debidamente completada con las indicaciones de transmisión del paquete.

CAPÍTULO VII

CAMBIO DE PAQUETES

Artículo 40.

Hoja de ruta.

1. Los paquetes se anotarán por la oficina de cambio remitente en una hoja de ruta conforme al modelo F adjunto, con todos los detalles que este modelo exige. Sin embargo, las Administraciones que se correspondan podrán convenir que los paquetes ordinarios se anoten en conjunto en las hojas de ruta, con indicación sucinta de los importes a bonificar. Los boletines de expedición, los giros de reembolso, las declaraciones de Aduana y, si procediere, los demás documentos exigidos (facturas, certificados de origen, de sanidad, etc.), así como los boletines de franqueo y los avisos de recibo se unirán a la hoja de ruta.

Las oficinas de cambio intermediarias no estarán obligadas a comprobar los documentos que acompañen a las hojas de ruta.

2. Los paquetes para el servicio de los prisioneros de guerra se anotarán en la misma hoja de ruta, pero sin indicación de bonificación, excepto cuando se trate de paquetes gravados con reembolso.

3. En las relaciones marítimas las oficinas de cambio remitentes, salvo acuerdo en contrario, deberán numerar las hojas de ruta en el ángulo superior izquierdo, siguiendo una serie anual para cada oficina de origen y para cada oficina de destino, mencionando, siempre que sea posible, debajo del número, el nombre del buque transportador. El último número del año se mencionará en la primera hoja de ruta del año siguiente

Artículo 41.

Comprobación por las oficinas de cambio.—Comprobación de irregularidades que no comprometan la responsabilidad de las Administraciones.

1. Al recibir una hoja de ruta, la oficina de cambio destinataria procederá a comprobar los paquetes y los diversos documentos que los acompañen. Esta comprobación será contradictoria siempre que sea posible.

2. Si comprobábase errores u omisiones en la hoja de ruta, realizará las rectificaciones necesarias, teniendo cuidado de borrar con un trazo de pluma las indicaciones erróneas, de modo que se puedan conocer las inscripciones primitivas. Estas rectificaciones se efectuarán con el concurso de dos funcionarios. A menos de error evidente prevalecerá sobre la declaración original.

Además se formulará por la oficina destinataria un boletín de rectificaciones, conforme al modelo G adjunto, que se enviará sin dilación, bajo pliego certificado a la oficina de cambio remitente.

3. Las diferencias de poca importancia respecto al volumen, dimensiones y peso de los paquetes, así como las irregularidades que no comprometan de un modo evidente la responsabilidad de las Administraciones respectivas, se harán constar por medio de un boletín de rectificaciones.

4. Después de examinado, la oficina de cambio remitente devolverá el boletín de rectificaciones con sus observaciones si procediere. Este boletín se unirá entonces a las hojas de ruta a que se refiera. Las correcciones hechas en una hoja de ruta que no estén apoyadas por documentos justificativos se considerarán nulas.

Artículo 42.

Comprobación de irregularidades que comprometan la responsabilidad de las Administraciones.

1. La comprobación, sea de una falta, sea de una alteración o irregularidad de tal naturaleza que pueda comprometer la responsabilidad de las Administraciones respectivas, dará lugar a la formación de un boletín de rectificaciones que se remitirá bajo sobre certificado, a la oficina de cambio remitente.

Cuando se trate de un paquete con valor declarado, se formalizará, además, un acta, que se remitirá bajo pliego certificado de oficio a la Administración central del país al cual pertenece la oficina de cambio remitente, acompañado, si ha lugar, de las cuerdas, lacres o marchamos que ce-

rraban el recipiente en el que los paquetes estuvieran contenidos. Un duplicado del acta se dirigirá al propio tiempo a la Administración central de que dependa la oficina de cambio destinataria o a cualquier otro organismo de dirección designado por esta última Administración.

2. Si el caso lo exigiera, la oficina de cambio remitente podrá, además, ser avisada por telegrama, a expensas de la Administración que lo expida.

3. Cuando la oficina de cambio destinataria no haya remitido a la oficina de cambio remitente por el primer correo, después de la comprobación, un boletín haciendo constar errores o irregularidades cualesquiera, se considerará, hasta probarse lo contrario, que ha recibido los paquetes.

4. Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del párrafo 1, la oficina de cambio que reciba de otra oficina, con la cual no esté en relación inmediata, un paquete insuficientemente embalado o averiado, deberá darle curso después de haberlo embalado de nuevo, si hubiere lugar, conservando, en tanto que sea posible, el embalaje primitivo.

Si la avería es tal que el contenido del paquete hubiera podido ser sustituido, la oficina deberá proceder, desde luego, a la apertura de oficio del paquete y a la comprobación de su contenido.

En ambos casos se hará constar el peso del paquete antes y después del nuevo embalaje y se indicará en la cubierta misma del envío. Esta indicación irá seguida de la mención "Remballé à..." y de la firma de los agentes que hayan efectuado el reembalaje.

CAPITULO VIII

CONTABILIDAD.—RENDICIÓN DE CUENTAS

Artículo 43.

Cuenta de bonificaciones.

1.—Cada Administración hará formular mensualmente por sus oficinas de cambio y para todos los envíos recibidos de una sola y misma Administración, un estado, conforme al modelo K adjunto, de las cantidades totales inscritas en las hojas de ruta.

a) A su Haber, por su parte y si ha lugar, por la de cada una de las Administraciones interesadas, en los portes cobrados por la Administración remitente.

b) A su Debe, por la parte que corresponda a la Administración reexpedidora y a las Administraciones intermediarias en caso de reexpedición y de devolución, en los portes a percibir de los destinatarios

2. Los estados K se recapitularán en una cuenta L, cuyo modelo es igualmente adjunto.

3. La cuenta L, acompañado de los estados K de las hojas de ruta y, en su caso, de los boletines de rectificaciones respectivos, se someterá al examen de la Administración correspondiente, dentro del mes que siga a aquél a que se refieran.

Los totales no se rectificarán nunca. Los errores que pudieran advertirse deberán ser objeto de estados de diferencias.

4. Una vez comprobadas y aceptadas las cuentas L, se resumirán en una cuenta general trimestral formulada por la Administración acreedora. No obstante, esta cuenta podrá formularse por semestros o por años, previo acuerdo entre las Administraciones interesadas.

Artículo 44.

Liquidación de cuentas.

1. El saldo que resulte del balance de las cuentas generales se pagará por la Administración deudora a la Administración acreedora en la forma prevista en el artículo 66 del Reglamento del Convenio.

2. La formación, envío y pago del saldo de una cuenta general habrá de efectuarse en el plazo más breve posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses después de la terminación del período a que la cuenta se refiera. Este plazo se ampliará a seis meses en las relaciones con los países de Ultramar.

Artículo 45.

Cuenta de los giros de reembolso.

1. Salvo acuerdo en contrario, la cuenta relativa a los giros de reembolso pagados por cada Administración por cuenta de otra Administración, se efectuará por medio de anejos a las cuentas particulares (modelo M adjunto) de giros postales.

En estas cuentas, a las cuales acompañarán los giros de reembolso pagados y finiquitados, se inscribirán los giros por orden alfabético de oficinas de emisión y por orden numérico de inscripción en los registros de estas oficinas. La Administración que formule la cuenta, deducirá de la suma total de su crédito un 4 por 100 aumentado con la mitad del derecho fijo de reembolso previsto en el artículo 25 del Acuerdo.

En el caso en que dos Administraciones no perciban un derecho fijo de reembolso de la misma cuantía, la parte alieuta que se haya de abonar a la Administración correspondiente se calculará sobre la base del derecho menor.

3. El saldo de la cuenta M. se agregará, en cuanto sea posible, al de la cuenta particular de giros postales formulada por el mismo período. La comprobación y liquidación de estas cuentas se efectuará según las reglas fijadas por el Reglamento de giros postales.

Artículo 46.

Boletines de franqueo.—Cuenta de los derechos de Aduana, etc.

1. La cuenta relativa a los derechos de Aduana, etc., desembolsados por cada Administración por cuenta de otra, se efectuará por medio de cuentas particulares mensuales conformes al modelo E bis adjunto, que se formularán por la Administración deudora en la moneda del país acreedor. Los boletines de franqueo se inscribirán por orden alfabético de oficinas que hayan adelantado los gastos y según el orden numérico que les haya sido dado.

2. La cuenta particular, acompañada de los boletines de franqueo se transmitirá a la Administración acreedora, a más tardar, al final del mes siguiente a aquel al cual se refiera. No se formularán cuentas negativas.

3. La comprobación de las cuentas se efectuará según las reglas fijadas por el Reglamento de giros postales.

4. Las cuentas darán lugar a una liquidación especial. Cualquier Administración podrá pedir, sin embargo, que estas cuentas se unan, ya a las cuentas de giros postales, ya a las cuentas L. o M.

DISPOSICIONES DIVERSAS

Artículo 47.

Impresos.—Idioma.

Para la aplicación de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 31 del Convenio, se considerarán como impresos para uso del público, los impresos B, C, H, J y N.

Artículo 48.

Comunicaciones y notificaciones.

1. Las Administraciones, tres meses antes de poner en ejecución el acuerdo, deberán comunicar o notificar a las demás Administraciones, por medio de la Oficina Internacional:

a) Las disposiciones que hayan adoptado en lo que se refiera:

- 1.º Al límite de peso.
- 2.º A la declaración de valor.
- 3.º A los paquetes embarazosos.
- 4.º A los reembolsos.

5.º A los paquetes a-entregar por propio y a los paquetes urgentes.

6.º Al número de paquetes que puedan ir acompañados de una sola declaración de Aduana.

7.º A las comunicaciones manuscritas en el boletín de expedición.

8.º A las dimensiones y volumen de los paquetes postales transportados por vía marítima.

9.º A las lenguas en las que puedan redactarse las declaraciones de Aduanas.

b) A la lista de los objetos prohibidos a la importación o al tránsito y aquéllos que se admitan condicionalmente al transporte en sus servicios respectivos.

c) Todos los portes y todos los derechos elementales aplicados en su servicio.

d) El aviso de que los paquetes se admitirán para todas las localidades o, en caso contrario, la lista de las localidades que estén autorizadas.

e) Un extracto en lengua alemana, inglesa, española o francesa de las disposiciones de sus leyes o reglamentos aplicables al transporte de los paquetes.

2. Toda modificación posterior de las disposiciones arriba mencionadas deberá notificarse sin retraso y de la misma manera.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 49.

Entrada en vigor y duración del Reglamento.

El presente Reglamento será ejecutivo desde el día en que se ponga en vigor el Acuerdo de paquetes postales.

Tendrá la misma duración que este Acuerdo, a menos que no sea renovado de común acuerdo entre las Partes interesadas.

Hecho en Estocolmo el 28 de Agosto de 1924.

(Siguen las mismas firmas que figuran a continuación del Acuerdo.)

Protocolo final del Reglamento.

En el momento de proceder a la firma del Reglamento de ejecución del Acuerdo de Paquetes postales, ajustado por el Congreso Postal Universal de Estocolmo, los infrascritos Plenipotenciarios han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO ÚNICO

Como derogación de la disposición del artículo 6.º, párrafo 1, letra a) del Reglamento, Egipto (por las oficinas del Sudán) y Noruega, tendrán la facultad, en sus relaciones con los demás países, de considerar como embarazosos los paquetes en los que cualquier dimensión exceda de un metro 10 centímetros o en los que la suma de la longitud y del mayor contorno, tomado en sentido distinto al de lon-

gitud, exceda de un metro 85 centímetros.

En fe de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios han formulado el presente Protocolo final, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuvieran insertas en el propio texto del Reglamento al que se refieren, y lo han firmado en un ejemplar que quedará depositado en los Archivos del Gobierno de Suecia, y del cual se entregará una copia a cada Parte.

Hecho en Estocolmo el 28 de Agosto de 1924.

(Siguen las mismas firmas que figuran a continuación del Acuerdo.)

Este Acuerdo ha sido ratificado por Su Majestad el 22 de Agosto de 1925, y el oportuno instrumento depositado en Estocolmo el 21 de Septiembre de 1925.

PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO MILITAR

EXPOSICION

SEÑOR: El Estatuto provincial que V. M. tuvo la bondad de sancionar el día 20 de Marzo último señala a las Diputaciones, en su título IV, capítulo III, obligaciones mínimas que las compete en orden al interés general de la salud pública.

Desenvolver estos preceptos en los necesarios detalles para su aplicación más acertada y eficaz es la principal finalidad del presente proyecto de *Reglamento de Sanidad provincial*.

Afirmase y ratifica en él, en primer término, la alta función inspectora de todos los servicios sanitarios provinciales, confiada por las disposiciones vigentes al Inspector provincial de Sanidad, como el más genuino representante técnico del Estado en cada provincia, en todos los asuntos pertinentes a la higiene y salubridad de las mismas.

La actual constitución de las Juntas provinciales de Sanidad se modifica en este Reglamento, segregándola de elementos extraños a la defensa y fomento de los intereses sanitarios de los pueblos, y su reorganización se hace a base exclusiva de personal técnico que haga más acertada y provechosa la gestión encomendada a estos organismos sanitarios, llamados hoy a realizar importantes funciones médico-sociales.

En la lucha contra las enfermedades infecciosas, que tan alta cifra de morbosidad y mortalidad dan a nues-

tras estadísticas, se obliga a las Diputaciones provinciales a organizar y proveerse de cuantos medios de combate son actualmente recomendados por la Ciencia sanitaria, a cuyo efecto, recogiendo felices iniciativas de los Inspectores provinciales, se fusionan en Centros de mayores y más completos recursos profilácticos, como han de ser los Institutos provinciales de higiene, las Brigadas sanitarias creadas por algunos de aquellos funcionarios a base de la Mancomunidad municipal. Asegúrase de este modo la vida y desarrollo de estos organismos de defensa sanitaria capacitándoles de mayor dotación de medios materiales, que permitirán combatir con más seguro éxito las enfermedades evitables, impedir las epidemias y mejorar la vida y salud de los pueblos.

No se olvida en este Reglamento cuanto hace referencia al régimen sanitario de los establecimientos benéficos de carácter provincial, señalándose igualmente las normas a que deben sujetarse en su funcionamiento técnico-social las organizaciones sanitarias de este carácter, impuestas por el Estatuto como obligatorias a las Diputaciones provinciales. Nos referimos, Señor, a los Dispensarios y Sanatorios, que tan importante papel preventivo tienen en la lucha social contra la tuberculosis, y no menor, respecto de los primeros, contra las enfermedades venéreas, como asimismo a los Institutos de Puericultura y Maternología, de tan positiva eficacia contra la mortalidad infantil, cuya aterradora cifra estadística constituye hoy una de nuestras mayores desdichas nacionales.

Tal es, Señor, a grandes rasgos, el contenido del presente proyecto de Reglamento de Sanidad provincial, aparte de otros detalles que hacen referencia a las obras sanitarias subvencionadas por las Diputaciones y el régimen sanitario que se considera preciso establecer en las Islas Canarias.

El Presidente del Directorio Militar que suscribe, de acuerdo con éste, se honra en someterlo a la aprobación de V. M.

Madrid, 20 de Octubre de 1925.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en aprobar el adjunto Reglamento de Sanidad provincial.

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

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

REGLAMENTO DE SANIDAD PROVINCIAL

TITULO PRIMERO

De la organización provincial sanitaria.

CAPITULO PRIMERO

DE LAS AUTORIDADES SANITARIAS

A) Del Gobernador civil.

Artículo 1.º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del Estatuto provincial, los Gobernadores civiles son los representantes del Gobierno en las provincias, y entre las facultades inherentes a su cargo están la de velar muy especialmente por el exacto cumplimiento de las leyes sanitarias e higiénicas, adoptando en casos necesarios, bajo su responsabilidad y con toda premura, las medidas que estimen convenientes para preservar la salud pública de epidemias, enfermedades contagiosas, focos de infección y otros riesgos análogos, dando cuenta inmediatamente al Gobierno.

Artículo 2.º Para todos los efectos del artículo anterior reclamarán, siempre que lo juzguen preciso, el asesoramiento e informes técnicos del Inspector provincial de Sanidad y de la Junta provincial de este Ramo.

B) De los Inspectores e Inspecciones provinciales de Sanidad.

Artículo 3.º Para la administración y régimen de los fines sanitarios del Estado, y como representación técnica del mismo en todos los asuntos pertinentes a higiene y salubridad de las provincias, habrá en cada una de éstas, y en la región del Campo de Gibraltar, una Inspección provincial de Sanidad, que dependerá del Ministerio de la Gobernación por intermedio de la Dirección general de Sanidad. Su residencia estará en la capital respectiva.

Artículo 4.º Al frente de cada una de dichas Inspecciones habrá un Inspector provincial de Sanidad, al que corresponderá asesorar, informar y cumplimentar las órdenes y ejecutar los acuerdos del Gobernador respecto a los servicios de Sanidad e higiene, régimen interior de los Institutos, Establecimientos, Corporaciones, funcionarios y Facultativos que quedan adscritos a dichos servicios y ordenamiento de los mismos con relación a otros órganos administrativos, a los administrados, a las Entidades y a particulares que, ora deban coadyuvar, ora someterse a las exigencias y conveniencias sanitarias. Asimismo, los Inspectores provinciales tendrán delegación permanente de la Autoridad gubernativa en todo cuanto concierne a los expresados servicios.

Igualmente los Inspectores podrán sancionar las infracciones de las disposiciones vigentes en materia de Sanidad imponiendo multas hasta de 500 pesetas.

Contra estas sanciones cabrá recurso

ante el Ministerio de la Gobernación, en la forma y procedimiento establecido para impugnar las multas impuestas por los Gobernadores civiles.

Artículo 5.º Los Inspectores provinciales de Sanidad continuarán rigiéndose, en cuanto a su organización, derechos y deberes, por la ley y Reglamento de Funcionarios civiles y el especial de su Cuerpo.

Artículo 6.º Los Gobernadores civiles podrán revocar los acuerdos o desestimar las propuestas de los Inspectores provinciales de Sanidad y Juntas del Ramo; pero tendrán que hacerlo en providencia escrita y razonada y bajo su más estrecha responsabilidad. Por lo demás, las Autoridades gubernativas y sus Agentes prestarán todo el apoyo de sus medios de acción a las resoluciones que en el orden sanitario adopten los Inspectores.

CAPITULO II

DE LAS JUNTAS PROVINCIALES DE SANIDAD

Artículo 7.º En cada capital de provincia residirá una Junta provincial de Sanidad, cuyo cometido y funciones serán las siguientes:

a) Redactar, en el plazo de seis meses desde la fecha de su constitución, un Reglamento orgánico en el que, además del régimen interior de la propia Junta, se detalle y precise el modo de cumplir las atribuciones y deberes que aquí se indican. Este Reglamento será remitido a la Dirección general de Sanidad para su aprobación por el Ministerio de la Gobernación.

b) La vigilancia, consulta y complemento de los cometidos asignados a la Sanidad e higiene municipal, informando, antes de su aprobación por los Ayuntamientos, los Reglamentos de las Juntas municipales.

c) Informar todo proyecto de carácter sanitario municipal que reclame subvención del Estado.

d) Asesorar en asuntos de su competencia a la Diputación provincial y demás entidades que reclamen su informe.

e) Velar por la higiene de los servicios de Vías públicas provinciales y de suministro y conducción de aguas y por la constitución, reparación y régimen sanitario de los establecimientos de todo orden que dependan de la Administración provincial o sean sostenidos o subvencionados por fondos provinciales.

f) Cuidar del cumplimiento de todas las disposiciones sanitarias y de protección a la infancia muy especialmente, respecto a las primeras, las que se refieren a la defensa de las enfermedades evitables, y de un modo singular, en cuanto a las segundas, las que afectan a la mujer embarazada, vigilancia de los expositos y de su lactancia y régimen dentro y fuera del Establecimiento.

g) Vigilar e intervenir en la organización técnica y administrativa de la profilaxis pública contra las enfermedades venéreo-sifilíticas.

h) Conocer de los derechos sanitarios que se obtengan en su respectiva provincia, informando siempre los proyectos o presupuestos de aplica-

ción de la parte de aquellos que se destinen a fines sanitarios de carácter provincial.

i) Fiscalizar la gestión sanitaria que realicen las Juntas municipales de Sanidad de la respectiva provincia y la de todos los demás organismos de carácter sanitario en ella existentes.

j) Proponer al Gobernador la designación de Comisiones inspectoras extraordinarias en el interior de la provincia, exponiendo y razonando el motivo que las justifique.

k) Declarar oficialmente las epidemias de las enfermedades infecciosas no exóticas, e informar al Real Consejo de Sanidad, por medio de la Dirección general del Ramo, para las exóticas o de naturaleza aún no conocida, pero de gran mortalidad, cuya declaración corresponde al Gobierno.

Artículo 8.º Las Juntas provinciales de Sanidad se constituirán del modo siguiente:

I.—Presidente nato: El Gobernador civil de la provincia.

II.—Vicepresidente: El designado, cada seis años, por mayoría absoluta de la Junta en pleno.

III.—Secretario general: El Inspector provincial de Sanidad.

IV.—Secretario de actas: El Subdelegado de Sanidad, Vocal de la Junta, que designe el Inspector provincial de Sanidad.

V.—Vocales, que serán:

a) El Presidente de la Diputación provincial.

b) El Alcalde de la capital.

c) El Médico de Sanidad Militar, Jefe del Hospital Militar de la plaza.

d) El Director técnico del Instituto de Higiene.

e) El Jefe Médico de la Sección de Epidemiología del mencionado Instituto.

f) El Decano o Jefe Médico de la Beneficencia provincial.

g) El Inspector de Higiene y Sanidad pecuarias.

h) Un Catedrático de Química de la Universidad, si la hubiere, o, en su defecto, el de Física o Química del Instituto provincial de Segunda Enseñanza.

i) El Catedrático de Higiene de la Facultad de Medicina, si la hubiere.

j) El Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia.

k) El Arquitecto Jefe del Catastro.

l) El Jefe provincial de Estadística.

II) El Inspector provincial de primera enseñanza (el de mayor categoría donde hubiere varios).

m) El Vicepresidente de la Junta provincial de Beneficencia.

n) El Vicepresidente de la Junta provincial de protección a la infancia.

ii) El Abogado del Estado (Asesor del Gobierno civil).

o) El Inspector provincial del Trabajo.

p) El Subdelegado de Medicina, el de Farmacia y el de Veterinaria que acrediten mayores méritos en materia sanitaria, donde hubiere varios.

q) El Médico Director de la Estación sanitaria del puerto en las poblaciones marítimas.

Artículo 9.º Para su mejor funcionamiento, la Junta se dividirá en tantas Comisiones o Subcomisiones,

como estime conveniente, considerándose de inexcusable y constante funcionamiento una, que se llamará Comisión permanente, la cual estará encargada de dictaminar en todos los asuntos que no requieran informe de la Junta en pleno y de actuar como Ponencia en el seno de ésta, siempre que no haya designada Comisión especial.

Esta Comisión permanente estará compuesta de siete Vocales de la Junta, a saber: El Vicepresidente de la misma, el Inspector provincial, el Abogado Asesor del Gobierno civil, y otros cuatro Vocales, elegidos por la misma Junta de entre los más especializados en las materias en que han de entender.

Artículo 10. El Inspector provincial de Sanidad, como Secretario general de la Junta, lo será igualmente de todas las Comisiones que se formen, a las cuales asistirá con voz y voto.

Artículo 11. Las Juntas provinciales se reunirán cuantas veces lo acuerden el Gobernador o la Comisión permanente y siempre que lo soliciten tres Vocales. Tanto la Junta como cualquiera de sus Comisiones podrán requerir el informe de personas extrañas de notoria competencia. Las personas consultadas no tendrán voto en las deliberaciones. La información reclamada podrá también hacerse por escrito.

Artículo 12. De conformidad a lo preceptuado en el artículo 53 de la ley de Sanidad, la Diputación provincial considerará en sus presupuestos una cantidad no menor de 750 pesetas para gastos de escritorio de la Secretaría de la Junta provincial de Sanidad.

CAPITULO III

DE LOS INSTITUTOS PROVINCIALES DE HIGIENE

Artículo 13. Las actuales Brigadas sanitarias, Laboratorios provinciales e Institutos provinciales de Higiene organizados y sostenidos por Mancomunidades municipales, refundirán sus servicios en los Institutos de Higiene que están obligados a organizar y sostener las Diputaciones provinciales, conforme al apartado C) del artículo 128 del Estatuto.

Estas Corporaciones consignarán en sus presupuestos los créditos necesarios para completar los servicios sanitarios que tuviesen establecidos: dichas Mancomunidades, en el grado que impone el Estatuto.

Artículo 14. Al fusionarse unos y otros organismos se respetarán los derechos adquiridos por el personal facultativo y auxiliares técnicos, siempre que los nombramientos se deban a oposición o concurso de méritos ratificados mediante examen de aptitud. En este caso, los interesados conservarán sus cargos y jefaturas dentro de las Secciones correspondientes del nuevo Instituto de Higiene, cuya alta inspección estará atribuida en todo momento al Inspector provincial de Sanidad, como Jefe técnico de los servicios sanitarios de la provincia y del personal adscrito a los mismos.

Este mismo funcionario será el encargado de la dirección efectiva

del Instituto, siempre que cumplidamente acredite ante la Diputación provincial, mediante actas de la Comisión administrativa de la disuelta Brigada sanitaria y certificaciones de servicios personalmente prestados, que ejercía dicho cargo en la mencionada Brigada.

Contra el acuerdo negativo de la Corporación provincial podrá el interesado recurrir en alzada ante el Ministerio de la Gobernación, quien resolverá en definitiva, oyendo previamente a la Dirección general de Sanidad y a la de Administración local.

En ocasión de vacante de una Inspección provincial de Sanidad que lleve inherente la vacante de la dirección técnica y efectiva del Instituto de Higiene, no se cubrirá ni anunciará a oposición esta última plaza hasta la toma de posesión del nuevo Inspector provincial de Sanidad, quien tendrá a ella preferente derecho si en la provincia de que procede hubiere estado encargado igualmente de dicha dirección en el Instituto de Higiene correspondiente.

En todos los demás casos de vacante se estará a lo dispuesto en el artículo 16 de este Reglamento.

Artículo 15. Las Diputaciones provinciales, al cumplimentar los servicios estatutarios del Instituto de Higiene podrán, sin embargo, aumentar en el grado que estimen conveniente dicho personal facultativo y auxiliar y designar también, entre el de nuevo ingreso o el que tuviere ya la Brigada, al que haya de desempeñar las funciones de Médico Subdirector inmediatamente responsable del buen funcionamiento del Instituto provincial de Higiene, si considerasen conveniente la creación de este cargo.

Artículo 16. Los nombramientos del nuevo personal facultativo y técnico-auxiliar deberán hacerse mediante ejercicios prácticos de oposición, que se celebrarán en Madrid en la forma y ante el Tribunal que determine la Dirección general de Sanidad.

Artículo 17. Una vez fusionadas las Brigadas en los Institutos de Higiene, las Diputaciones provinciales redactarán el Reglamento a que ha de acomodarse el régimen interior de los Institutos, con audiencia previa de los Inspectores respectivos, señalando sus servicios y el modo de realizarlos, deberes y derechos del personal adscrito a los mismos, y obligaciones de la Diputación y de los Ayuntamientos en cuanto a los medios económicos precisos para su sostenimiento. Dicho Reglamento será aprobado por el Ministerio de la Gobernación.

Artículo 18. Cuando no hubiere Brigada ni servicio sanitario análogo establecido por Mancomunidades municipales, la Diputación provincial procederá inmediatamente a organizar el Instituto de Higiene en la forma y con los cometidos prescritos en el Estatuto provincial.

Artículo 19. El régimen administrativo de los Institutos de Higiene estará a cargo de las Diputaciones provinciales. Su dirección técnica, cuando proceda, y siempre la alta inspección, corresponderá a los Inspectores provinciales de Sanidad, quienes podrán disponer libremente y en todo momento de los elementos sanitarios y de transporte del Instituto que estimen precisos para el cumplimiento de sus funciones oficiales.

Artículo 20. Al hacerse la fusión de las Brigadas en los Institutos de Higiene, se llenarán cuantas formalidades escriturarias se acuerden entre las Diputaciones provinciales y Junta administrativa de aquéllas, inventariando detalladamente todos los bienes, material, dinero en caja y créditos pendientes de cobro y pago y haciéndose constar igualmente el material que tuvieren en calidad de depósito procedente del Estado.

Artículo 21. Las Diputaciones provinciales podrán conceder intervención en el régimen administrativo de los Institutos de Higiene a los Ayuntamientos de la provincia por medio de los Alcaldes o Concejales que ellos designen.

Artículo 22. Por ningún concepto se utilizarán ingresos procedentes de la extinguida Brigada o del Instituto provincial de Higiene para pago de servicios o atenciones que no sean las del propio organismo sanitario.

Los sueldos o gratificaciones que se asignen al personal facultativo del mencionado organismo no serán nunca inferiores al que disfrutasen en la Brigada sanitaria de que proceden. Igualmente, los Inspectores provinciales de Sanidad que sean nombrados Directores efectivos de los Institutos percibirán en concepto de gratificación, compatible con su sueldo, la que ya les tuviese asignada la Mancomunidad municipal o acuerde señalarles la Diputación provincial respectiva.

Artículo 23. En ningún caso, no siendo por motivo excepcional, se destinará el personal facultativo del Instituto, procedente de las Brigadas sanitarias, a otros servicios sanitarios o benéficos distintos de aquellos para los cuales ingresaron en dichas Brigadas.

Artículo 24. La Comisión designada por la Diputación para entender en el régimen administrativo del Instituto provincial de Higiene, formulará anualmente el proyecto de presupuestos de dicho Centro, asesorada por el Director técnico. La aprobación del presupuesto corresponde a la Diputación provincial.

Artículo 25. Las Diputaciones podrán hacer efectivos los créditos de las extinguidas Brigadas sanitarias, contra los Ayuntamientos, conforme al artículo 270 del Estatuto provincial.

Artículo 26. Los Institutos provinciales de Higiene constarán, cuando menos, de las siguientes Secciones:

1.ª Epidemiología y desinfección.

2.ª Análisis (clínicos, higiénicos y químicos).

3.ª Vacunaciones.

De la Sección de Epidemiología y desinfección dependerá cuanto se relacione con el diagnóstico y la profilaxis de las enfermedades infecciosas e infectocontagiosas, investigación epidemiológica de sus causas y medidas de todo género que deben adoptarse, como asimismo será la encargada de practicar las operaciones de desinfección y esterilización precisas en cada caso y de aislamiento y transporte de los enfermos infecciosos y de los de grave urgencia, completando y supliendo las necesidades de los Municipios en cuanto a estos servicios se refiere.

Todos los servicios de esta Sección tendrán el carácter de urgencia inexcusable.

En las provincias en que exista una epidemia palúdica de consideración con focos importantes o repartidos en grandes extensiones de terreno, se establecerá en esta misma Sección un servicio destinado al estudio del paludismo y lucha antipalúdica.

Cuando en una provincia existan zonas declaradas palúdicas, este servicio obrará en relación directa con la Comisión provincial antipalúdica, y en todo caso, cuando la Comisión central de esta especial lucha organice servicios en la provincia o verifique trabajos de cualquier naturaleza en relación con sus fines, el servicio del paludismo de la Sección de Epidemiología y Desinfección del Instituto provincial de Higiene, tendrá la obligación de cooperar y trabajar de acuerdo con los técnicos de dicha Comisión central antipalúdica.

De la Sección de Análisis dependerán todos los de orden higiénico y, en especial, los bacteriológicos, serológicos, histológicos y clínicos, los de alimentos, bebidas, condimentos, productos industriales, drogas, medicamentos y materiales que se consideren peligrosos o sospechosos de producir perjuicios a la salud.

La Sección tercera, o de Vacunación, organizará debidamente los servicios de vacunación e inoculaciones preventivas, de un modo preferente los antirrábicos, antivariolíticos y antiftíricos, sin perjuicio de ir extendiendo su acción profiláctica o curativa a otras enfermedades igualmente infecciosas, a medida que lo consienta el desenvolvimiento económico y científico del propio Instituto y la organización del personal pericial y dotación del material adecuado.

Será misión del Instituto en conjunto organizar una propaganda activa y adecuada y ordenar las estadísticas que juzgue convenientes, evitando en este punto la duplicidad de servicios.

Publicará una hoja mensual en que consten los servicios prestados durante el mes y cuantas notas y datos crean beneficiosos para la

salud de la provincia. Dicha hoja establecerá intercambio con los demás Institutos de Higiene, siendo obligatoria su remisión a la Dirección general de Sanidad.

Artículo 27. El Instituto provincial de Higiene tendrá relaciones oficiales e intercambio científico con los organismos sanitarios de su clase y con el nacional de Alfonso XIII, que servirá a todos de Centro consultivo. También deberá establecerlas con las Delegaciones provinciales de la Cruz Roja española, para cuanto se refiere al traslado y transporte de enfermos y de heridos graves.

Artículo 28. El Instituto de Higiene, de acuerdo con el Inspector provincial de Sanidad, organizará anualmente cursillos de ampliación de conocimientos sanitarios y de divulgación de conocimientos higiénicos para los Inspectores municipales de Sanidad de la provincia, siendo tal función docente una de las que con más celo e interés deberá atender el Instituto. Los cursillos de estas enseñanzas, así como las conferencias y demás trabajos de vulgarización y de propaganda sanitaria que realice el Instituto, estarán a cargo del personal técnico de toda su Sección.

Artículo 29. Cada Instituto de Higiene dispondrá como mínimo del material que los Inspectores provinciales de Sanidad juzguen indispensable.

Artículo 30. Serán funciones y atribuciones inherentes al Inspector provincial de Sanidad, desempeñe o no la dirección técnica del Instituto provincial de Higiene, las siguientes:

a) Ordenar y dirigir los trabajos de profilaxis de las enfermedades transmisibles, efectuados por el Instituto en toda la provincia.

b) Acordar el orden de prelación de los servicios sanitarios de urgencia que soliciten al Instituto dos o más Ayuntamientos simultáneamente.

c) Informar sobre la adquisición, reforma, reparación, etc., del material técnico sanitario, así como también acerca de las condiciones que reúnen los locales y dependencias del Instituto.

Artículo 31. Las Subbrigadas o equipos sanitarios creadas en las cabezas de distrito judicial o pueblos de mayor vecindario por las Brigadas sanitarias pasarán a depender de los Institutos de Higiene, respetándose, sin embargo, la organización técnica que tuvieran y los derechos del personal facultativo que hubiese acreditado su suficiencia mediante pruebas de aptitud.

La Diputación provincial procurará organizar Subbrigadas sanitarias en todas las cabezas de partido judicial y poblaciones de la provincia de alguna importancia, procurando siempre que el personal adscrito a sus servicios obtenga su nombramiento en virtud de concurso-oposición.

En el concurso-oposición que se verifique para proveer la Jefatura

técnica de las Subbrigadas sanitarias, serán méritos preferentes los de haber seguido algún cursillo de práctica de Laboratorio o de desinfección en el Instituto Nacional de Higiene de Alfonso XIII o en las propias Brigadas provinciales, y los de ser o haber sido Subdelegado de Medicina en propiedad o Inspector municipal de Sanidad.

Cuando esté en funciones la Escuela Nacional de Sanidad, el mérito más sobresaliente, a estos efectos, será el poseer un diploma de aptitud expedido por dicho Centro.

Artículo 32. La Diputación provincial de Cádiz establecerá una Subbrigada sanitaria en el campo de Gibraltar. Será su inmediato Jefe el Inspector regional de Sanidad que tiene su residencia oficial en Algeciras.

Artículo 33. Los Ayuntamientos de capital de provincia y de poblaciones mayores de 20.000 almas que tengan bien organizados los servicios sanitarios a que les obliga el Estatuto y Reglamento de Sanidad municipal, podrán ser relevados de contribuir con el 1 por 100 de su presupuesto ordinario de ingresos al sostenimiento del Instituto provincial de Higiene, siempre que se demuestre ante la Junta provincial de Sanidad, en Pleno, que disponen de material y organización sanitarias suficientes para por sí solos diagnosticar y combatir las enfermedades infecto-contagiosas que aparezcan en su término municipal, prevenir las epidemias y combatir las cuando se presenten, y que cuenten con locales de aislamiento, medios de asistencia y aparatos de desinfección en la medida proporcionada a sus necesidades y recursos.

Será además necesario que el presupuesto total de estos servicios importe, cuando menos, el 1 por 100 del de gastos de la Corporación.

Relevados los Ayuntamientos en este caso del pago de dicha cuota, no lo estarán, sin embargo, de su obligación de cooperar con el Instituto provincial de Higiene a los fines sanitarios a éste encomendados, coordinando a tal fin los servicios que tuvieran y prestando su personal y material la ayuda que, en caso necesario, les fuere reclamada por el Inspector provincial de Sanidad, a cuya inspección técnico-sanitaria quedarán igualmente subordinados.

Artículo 34. La Administración central se reserva el derecho de intervenir y de completar con sus servicios propios los que, en el orden sanitario, pudieran tener organizados las Diputaciones provinciales.

Artículo 35. Todo proyecto de Mancomunidad interprovincial de servicio sanitario precisará antes de su aprobación por el Ministerio de la Gobernación informe previo de las Juntas provinciales de Sanidad respectivas y de la Dirección general de Sanidad.

Artículo 36. De la Comisión gestora de las obras y servicios sanita-

rios a que afecte dicha Mancomunidad formará parte, como asesor técnico, el Inspector provincial de Sanidad de la circunscripción en que aquéllos han de establecerse.

CAPITULO IV

DEL RÉGIMEN SANITARIO DE LOS ESTABLECIMIENTOS BENÉFICOS PROVINCIALES

Artículo 37. Las Diputaciones provinciales dispondrán que en cada uno de los Establecimientos provinciales de Beneficencia haya un pequeño local o pabellón de aislamiento para los primeros casos de enfermedades infecciosas o infectocontagiosas que pudieran presentarse entre los asilados de los respectivos establecimientos.

También establecerán en cada uno de éstos los medios de desinfección y de desinsectación necesarios para evitar la difusión de posibles contagios.

Artículo 38. Sin perjuicio de estos medios preventivos propios y obligatorios para todos los establecimientos y con independencia de ellos, la Diputación provincial, oyendo al Inspector provincial de Sanidad, organizará los mismos servicios de aislamiento de enfermos infecciosos y de desinfección, con carácter general, para prevenir y complementar las deficiencias de que adoleciesen los servicios municipales en orden a la profilaxis contra las infecciones y epidemias.

A tales efectos deberá contar con un pabellón general de aislamiento para enfermos infecciosos, con el consiguiente personal facultativo y hospitalario y de asistencia, medios de transporte suficientes y adecuados y todo el material de desinfección y de desinsectación fijo y móvil que fuese necesario.

Artículo 39. Siendo actualmente elemento indispensable para el diagnóstico y tratamiento del cáncer una buena y completa instalación de rayos X, la Diputación provincial procurará contar con ella en sus servicios hospitalarios, de forma que pueda ser igualmente utilizada, no sólo en beneficio de los enfermos que estén hospitalizados, sino también de los que acudan a las consultas de los Dispensarios antituberculosos y anticancerosos que vienen obligadas a crear, por virtud del Estatuto, dichas Corporaciones provinciales.

Artículo 40. Estarán obligadas las Diputaciones a destinar una sola Sala del Hospital provincial o un departamento o pabellón adecuado para la hospitalización de las meretrices enfermas.

Artículo 41. Todo Hospital provincial o sostenido con fondos provinciales tendrá una Sala especial o un pabellón aparte para enfermos avanzados de tuberculosis pulmonar, con el fin de procurar su mayor aislamiento.

Artículo 42. Todos los servicios de laboratorio y de análisis clínicos podrán centralizarse en el Instituto provincial de Higiene.

Artículo 43. La vigilancia sanitaria de todos estos servicios y el régimen higiénico de toda clase de establecimientos benéficos de la provincia, aunque sean de fundación particular, corresponde al Inspector provincial de Sanidad, el cual cuidará en todos ellos del cumplimiento de las

prescripciones generales de higiene que no se refieran al tratamiento particular de cada asilado, dando cuenta al Gobernador, a la Junta provincial de Sanidad o a la Dirección general del ramo, según los casos, de las faltas que notare y cuyo remedio intentado no consiguere.

Artículo 44. Los servicios de los establecimientos benéficos provinciales se organizarán en su aspecto técnico con audiencia previa del respectivo personal facultativo, de cuya Jefatura médica dependerá cuanto afecta a la disciplina, orden de los servicios, régimen de alimentación, etcétera.

Será de la exclusiva competencia de la Administración provincial y de la respectiva de dichos establecimientos cuanto haga referencia a los medios económicos precisos para realizar sus fines.

CAPITULO V

DE LAS ORGANIZACIONES SANITARIAS DE CARÁCTER SOCIAL

I.—De los Dispensarios.

Artículo 45. Las Diputaciones provinciales organizarán Consultorios públicos gratuitos de enfermedades generales y, especialmente, para pre-tuberculosos y tuberculosos pobres y enfermos de afecciones venéreo-sifilíticas.

Los servicios y el funcionamiento de estos Dispensarios tendrán lugar en locales distintos y, de no poder ser, en días u horas diferentes, adscribiendo a cada uno de ellos personal técnico y auxiliar debidamente especializado.

Artículo 46. En el Dispensario antituberculoso no se admitirá en consulta ni se dispondrá tratamiento a otra clase de enfermos que los propiamente tuberculosos, si bien podrán establecerse dentro del propio Dispensario las consultas correspondientes a las diversas localizaciones de la tuberculosis.

Artículo 47. La principal misión del Dispensario antituberculoso consistirá en el diagnóstico precoz de los enfermos tuberculosos que a él acudan, en la educación higiénica de estos mismos enfermos y en la mayor propaganda posible de toda acción profiláctica contra esta dolencia.

La vigilancia sanitaria e investigación domiciliaria de los propios enfermos que asistan al Dispensario y de las demás personas que les rodean será también objeto preferente de la función médico-social encomendada a estos Centros.

Asimismo, se procurará adscribir a los Dispensarios enfermeras visitadoras u otras personas, técnicas o no técnicas, pero de reconocido altruismo, debidamente preparadas en cuestiones de higiene antituberculosa, para la investigación profiláctica domiciliaria.

Artículo 48. El Dispensario provincial antituberculoso estará en relación constante con los demás de su clase que existan en la capital o en pueblos de la provincia, estableciéndose entre todos ellos y con los de otras capitales un intercambio científico-social de los diversos factores que integran el complejo problema de la lucha contra la tuberculosis.

Artículo 49. El Dispensario antivenéreo de carácter provincial realizará su misión médico-social extendiendo su acción curativa y profiláctica no sólo al segmento prostibulario, sino igualmente a cuantos hombres y mujeres se hallen afectados de enfermedades venéreo-sifilíticas; para lo cual y, en primer término, no se hará inscripción nominal alguna, debiendo llevarse únicamente un Registro de fichas numeradas con los indispensables datos clínicos.

Será función principal de este Dispensario el diagnóstico y tratamiento gratuito de dichas enfermedades, procurando realizar preferentemente la esterilización terapéutica de los portadores de gérmenes.

Artículo 50. De igual modo que el Dispensario antituberculoso con los de su clase, el antivenéreo establecerá relaciones oficiales de servicios con los demás que de su género existan en la capital y pueblos de la provincia, e incluso con los de otras, y muy singularmente con el de Azúa, de Madrid, que, por depender del Comité Central contra las enfermedades venéreas, deberá servir a todos de Centro consultivo.

Artículo 51. Si alguno de los Dispensarios antivenéreos existentes en capitales de provincia, dependientes de las Juntas de Sanidad respectivas, no contase con medios o recursos suficientes para su buen funcionamiento, la Diputación provincial podrá tomarlo a su cargo, completando con sus propios recursos los de la Junta.

Se respetará, sin embargo, en estos casos, el personal facultativo que estuviese nombrado en virtud de oposición, así como la Jefatura técnica, confiada por las disposiciones vigentes, al Inspector provincial de Sanidad, con las gratificaciones que unos y otros disfruten.

Artículo 52. Por ningún concepto que se refiera al reconocimiento y tratamiento de las prostitutas enfermas se abonará derecho alguno. Estos reconocimientos se harán siempre en el Dispensario y serán gratuitos.

Artículo 53. En aquellas provincias del Mediodía o de Levante en que el "tracoma" tiene por su extensión e intensidad los caracteres de verdadera plaga social, sus Diputaciones estarán obligadas a crear Dispensarios antitracomatosos y Escuelas especiales para esta clase de enfermos, destinando igualmente en los Hospitales provinciales alguna Sala o Departamento especial para su aislamiento y tratamiento.

Artículo 54. Será asimismo obligación de las Diputaciones provinciales aislar y cuidar a los enfermos de "lepra" que hubiere en sus respectivas provincias, recluyéndoles en las leproserías que tuvieren o con las que hubiesen contratado este servicio, a cuyos respectivos Establecimientos oficiales o privados abonarán el importe de las estancias que causen estos enfermos.

Artículo 55. Todos estos Consultorios o Dispensarios se establecerán en locales que reúnan las condiciones adecuadas y las higiénicas propias de su destino; estarán dotados de los medios precisos, y su organización deberá atenerse a las prescripciones, reglas y fines especiales a cada uno de ellos.

II.—De los Sanatorios.

Artículo 56. Las Diputaciones que por sí solas no puedan establecer un Sanatorio provincial para enfermos curables de tuberculosis, deberán concertarse con las que le tuvieren, abonando el importe de las estancias que causen dichos enfermos.

Podrán asimismo organizar, en las épocas oportunas, colonias de niños enfermos o predispuestos de dicha dolencia que hubiere en sus Establecimientos benéficos para llevarlos a los Sanatorios marítimos o de montaña, oficiales o particulares, abonando igualmente los gastos de su viaje y estancia.

Dos o más Diputaciones podrán concertarse para establecer, con cargo a sus presupuestos, un Sanatorio antituberculoso de carácter regional.

III.—Institutos de Puericultura y de asistencia infantil.

Artículo 57. Las Diputaciones provinciales organizarán un Instituto de Maternología y de Puericultura que sirva de enseñanza higiénica a la mujer en todo cuanto se refiere a los cuidados del embarazo y crianza de los hijos.

Estos Institutos constarán, principalmente, de los siguientes departamentos o Secciones:

- a) Comedor de embarazadas y de madres lactantes.
- b) Gota de leche.
- c) Casa-cuna.

Al frente de cada una de estas Secciones habrá el personal técnico y auxiliar necesario, debiendo estar dotadas de los elementos y auxilios propios.

Artículo 58. Los Inspectores provinciales de Sanidad, auxiliados por los de distrito y por los municipales, vigilarán atentamente cuanto hace referencia a la lactancia de niños confiados a nodrizas mercenarias, efectuando las visitas de inspección que estimen convenientes, y denunciando, ante quien corresponda, las infracciones a la ley de Protección a la Infancia y Reglamentos de ella derivados.

Esta misma vigilancia se hará más extremada respecto a las nodrizas y niños procedentes de Maternidades y Hospicios.

Artículo 59. Será cometido de las Diputaciones provinciales prestar gratuitamente el debido asilo o asistencia hospitalaria a todo niño pobre, lisiado o impedido, cualquiera que sea la causa de su invalidez, aplicando a su corrección o curación posible cuantos medios terapéuticos sean precisos.

Artículo 60. Para el sostenimiento de todas estas organizaciones sanitarias, las Diputaciones provinciales estimularán la acción social fomentando las Instituciones de este carácter que hubiera en la provincia.

TITULO II

De las obras sanitarias subvencionadas.

Artículo 61. Las cantidades consignadas en los presupuestos provinciales para subvencionar obras de carácter sanitario que realicen los Ayun-

tamientos de la provincia se destinarán preferentemente a las que tengan por objeto abastecimiento de aguas, evacuación de excretas o inmundicias, saneamiento de zonas palúdicas y de viviendas. Después de éstas, cualesquiera otras que de modo evidente tiendan al mejoramiento sanitario e higiénico de las poblaciones. Lo presupuestado para tales fines no será nunca menor del 2 por 100 del presupuesto provincial.

Artículo 62. Cuando dos o más Ayuntamientos soliciten a un mismo tiempo subvención de la Diputación provincial para obras sanitarias comprendidas en el artículo anterior, la preferencia para la concesión guardará el mismo orden de importancia que el de las obras enumeradas, y dentro de la igualdad de estas obras merecerá mayor preferencia el Municipio cuya estadística de mortalidad arroje mayor cifra proporcional y disponga de menores recursos económicos.

Artículo 63. Las Diputaciones provinciales no acordarán concesión alguna de este carácter sin el previo informe de la Comisión provincial de Sanidad local.

La Diputación provincial podrá encargar a los Inspectores provinciales de Sanidad de la vigilancia y fiscalización de las obras sanitarias municipales por ella subvencionadas.

Artículo 64. Siempre que la Diputación provincial proyecte obras de saneamiento higiénico o agrícola en zona de paludismo endémico, procederá de acuerdo con los servicios correspondientes de la Sección de Epidemiología del Instituto de Higiene y con la Comisión central antipalúdica. Del propio modo atenderá cualquier indicación o propuesta de los indicados servicios antipalúdicos que se refieran a obras de saneamiento del terreno.

TITULO III

Del régimen sanitario de las Islas Canarias.

Artículo 65. Los Cabildos insulares, en virtud de lo dispuesto en el artículo 188 del Estatuto provincial, tendrán las funciones, derechos y obligaciones que dicha ley asigna a las Diputaciones provinciales, y aislada o mancomunadamente, cumplirán las obligaciones mínimas enumeradas en su capítulo III, en materia de Beneficencia, Higiene y Sanidad.

Artículo 66. A los efectos de orden sanitario y de organización de servicios de este carácter, se dividirá el archipiélago canario en dos grupos: 1.º Occidental, que comprende las Islas de Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro, y cuya capital será Tenerife; y 2.º Oriental, al cual pertenecerán Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, y cuya capital será Las Palmas.

Por consiguiente, todo cuanto sobre los indicados servicios se exige a las Diputaciones provinciales y queda reseñado en el presente Reglamento, será aplicable a cada uno de estos dos grupos insulares.

Artículo 67. Para la mejor organización y realización de servicios habrá en Las Palmas un Inspector del Grupo insular Oriental, con los mis-

mos derechos, atribuciones y deberes que el residente actualmente en Tenerife, el cual no tendrá, en lo sucesivo, mayor jurisdicción sanitaria que la correspondiente al grupo Occidental de dichas islas. De igual modo que éste, el designado para el grupo Oriental pertenecerá al Cuerpo de Inspectores provinciales de Sanidad.

Artículo 68. En caso de vacantes, ausencias o enfermedades de estos funcionarios serán sustituidos, respectivamente, por los Médicos Directores de Sanidad de los puertos de Tenerife y Las Palmas.

Artículo 69. En la capital respectiva de estos dos grupos residirá y funcionará una Junta de Sanidad con análogos elementos técnicos señalados a las provinciales, y en los que tendrán, desde luego, representación proporcional los Cabildos de las islas de cada grupo.

Las funciones, atribuciones y deberes de estas Juntas de Sanidad serán iguales a los de las Juntas provinciales.

Artículo 70. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al cumplimiento de este Reglamento.

Aprobado por S. M.—Madrid, 20 de Octubre de 1925.—El Presidente del Directorio Militar, Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

REALES DECRETOS

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Vicealmirante de la Armada francesa monsieur Emile Paul Aimable Guepatte, por servicios especiales prestados a la Marina.

Dado en Palacio a diez y nueve de Octubre de mil novecientos veinticinco.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo rojo, al Contralmirante de la Armada francesa monsieur Jules Emile Hallier.

Dado en Palacio a diez y nueve de Octubre de mil novecientos veinticinco.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede la nacionalidad española a D. Miguel Keygún Molokanov, súbdito ruso.

Artículo 2.º Esta concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado renuncie a su nacionalidad anterior, jure la Constitución de la Monarquía y se inscriba como español en el Registro civil.

Dado en Palacio a veintidós de Octubre de mil novecientos veinticinco.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede la nacionalidad española a D. Vsevolod Marchenko, súbdito ruso.

Artículo 2.º Esta concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado renuncie a su nacionalidad anterior, jure la Constitución de la Monarquía y se inscriba como español en el Registro civil.

Dado en Palacio a veintidós de Octubre de mil novecientos veinticinco.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se concede la nacionalidad española a D. Nicolás Ragozin Deijmann, súbdito ruso.

Artículo 2.º Esta concesión no producirá efecto alguno hasta que el interesado renuncie a su nacionalidad anterior, jure la Constitución de la Monarquía y se inscriba como español en el Registro civil.

Dado en Palacio a veintidós de Octubre de mil novecientos veinticinco.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe de Mi Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en disponer que el Inspector Jefe del Cuerpo y de los Servicios Sanitarios del Departamento de Ferrol, D. Juan Navarro Cañizares, cese en este cargo el día 30 del ac-

tual, por cumplir en dicho día la edad reglamentaria para el pase a la reserva.

Dado en Palacio a veintidós de Octubre de mil novecientos veinticinco

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe de Mi Gobierno, Presidente del Directorio Militar,

Vengo en disponer que el Inspector de Sanidad de la Armada, don Juan Navarro Cañizares, pase a situación de reserva el día 30 del actual, por cumplir en dicha fecha la edad reglamentaria.

Dado en Palacio a veintidós de Octubre de mil novecientos veinticinco.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

REALES ORDENES

Excmo. Sr.: Vista la instancia presentada por la Sociedad anónima "Primeras Materias para la Industria", de Barcelona, solicitando, entre otros extremos, que se conceda un plazo de ampliación al otorgado por Real orden de 8 de Agosto último y finido en 13 del actual, para la información pública sobre creación de una Agencia Oficial del Depósito Franco de Barcelona, por no haber podido publicar la Memoria que justifica la creación de la mencionada Agencia hasta mediados del próximo pasado mes de Septiembre, cuyo retraso evitó que sus argumentos pudieran ser tenidos en cuenta por cuantos acudieron anteriormente a la primera información,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por ese Consejo, se ha servido disponer que se conceda un nuevo plazo de treinta días, a contar desde la publicación de la presente, para la información pública sobre creación de una Agencia oficial de Depósito franco en Barcelona, en iguales condiciones que regularon el otorgado por Real orden de 8 de Agosto último, cuyos anejos deben tenerse por válidos para la nueva información que hoy queda abierta.

Te Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Octubre de 1925.

PRIMO DE RIVERA

Señor Vicepresidente Jefe de los Servicios del Consejo de la Economía Nacional.

Excmo. Sr.: Por existir vacantes y reunir las condiciones reglamentarias,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

1.º Se conceda el reintegro por segunda vez, y a los Ministerios que se indica, a los siguientes Porteros quintos cesantes:

Al Ministerio de Fomento.

Agustín Rubio Fernández, procedente del Ministerio de Fomento. El único dato que esta Presidencia tiene respecto a su domicilio es que sirvió su último cargo en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Julio Curieros Criado, procedente del de Hacienda. Respecto a su residencia, el único antecedente que existe en esta Presidencia es que sirvió su último cargo en la Dirección general de Aduanas.

Epifanio García Berrocal, procedente del de Fomento. Respecto a su domicilio, el único dato que obra en esta Presidencia es que sirvió su último cargo en la Sección Agronómica de Canarias.

Miguel Sota Jiménez, procedente del de Fomento. El único dato que obra en esta Presidencia respecto a su domicilio, es que sirvió su último cargo en la Sección Agronómica de Toledo.

Luis Cañón Ballesteros, procedente del de Fomento. Respecto a su residencia, el único dato que existe en esta Presidencia es que sirvió su último cargo en la segunda División de Ferrocarriles.

Al Ministerio de Instrucción pública.

Domingo González González, procedente del Ministerio de Fomento. Respecto a su domicilio, el único dato que existe en esta Presidencia es que sirvió su último cargo en la Estación de Industrias derivadas de la leche en Santander.

José Navarro Gómez, del de Fomento. El único dato que existe en esta Presidencia es que sirvió su último cargo en la Jefatura de Obras públicas de Huelva.

Bernardo Carrascoso Afonso, del de Fomento. El único dato que obra en esta Presidencia respecto a su domicilio es que sirvió su último cargo en la Sección Agronómica de Barcelona.

Agrícola Martínez Peña, del de

Fomento. Respecto a su residencia, el único dato que obra en esta Presidencia es que sirvió su último cargo en la Sección Agronómica de Vizcaya.

Félix Angel Valdeita y Benito, del de Fomento. El único dato que obra en esta Presidencia respecto a su residencia es que sirvió su último cargo en la Jefatura de Obras públicas de Huelva. La posesión de este Portero estará condicionada a que presente su partida de nacimiento y que demuestre con ella que tenía en 24 de Febrero de 1924 menos de veinticuatro años de edad y que en la actualidad tiene menos de sesenta y cinco, cuya partida quedará unida a su expediente personal.

Eladio Martínez González, del de Fomento. El único dato que existe en esta Presidencia respecto a su domicilio, es que sirvió su último cargo en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Estará condicionada su posesión igual que el anterior.

2.º Los Ministerios correspondientes les darán destino en el plazo de tres días, a contar de la publicación de esta Real orden, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 5.º de la Real orden de esta Presidencia de 25 de Noviembre último (GACETA del 26) y que la conveniencia del servicio impide su destino a Madrid, por ser muchos los que sobran en esta Corte y existir peticionarios activos; y

3.º El Ministerio de Fomento cubrirá con estos cesantes las vacantes que en la actualidad tenga por cubrir, por no tener peticionarios, aunque las tenga anunciadas a esta Presidencia, y el Ministerio de Instrucción pública los destinará a servir en los Centros que de él dependen en Granada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Octubre de 1925.

P. D.,
MUSLERA

Señores Subsecretarios encargados de los Ministerios de Fomento, Hacienda, Instrucción pública, Oficial mayor y Ordenador de Pagos de la Presidencia del Gobierno.

Excmo. Sr.: Vista la Instancia del Portero del Consejo de Estado Francisco Eugenio Carmona, que con carácter de forzoso fué a prestar sus

servicios al Consejo de Economía Nacional, en súplica de que sea reintegrado a su destino, por existir en el Consejo de Estado Portero más moderno,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el expresado Portero se reintegre a su destino y se nombre para el Consejo de Economía Nacional al Portero más moderno del Consejo de Estado, en calidad de agregado y con carácter forzoso, José Abellido Mauriz.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Octubre de 1925.

P. D.,
MUSLERA

Señores Presidente del Consejo de Estado, Oficial mayor y Ordenador de Pagos de la Presidencia del Gobierno.

Excmo. Sr.: Por existir vacante y reunir las condiciones reglamentarias,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien conceder el ingreso en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios civiles al Portero cuarto, excedente, procedente del Ministerio de la Gobernación, Luis Mariana Albiol.

Es asimismo la voluntad de S. M. que este Portero sea destinado a uno de los Centros dependientes de Instrucción pública en Granada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Octubre de 1925.

P. D.,
MUSLERA

Señores Subsecretario encargado del Ministerio de Instrucción pública, Oficial mayor y Ordenador de Pagos de la Presidencia del Gobierno.

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

GRACIA Y JUSTICIA

REAL ORDEN

Excmos. e Ilmos. Sres.: Creado el Colegio de Huérfanos de Médicos, denominado del Príncipe de Asturias, por Real decreto de 15 de Mayo de 1917, y habiéndose provisto a los gastos de aquella institución benéfica con

el producto de la venta de los sellos que obligatoriamente deben adherirse a las certificaciones facultativas, según se ordena en la misma disposición, el Real decreto de 25 de Septiembre último (GACETA del 30), que es su complemento, estatuye, en su artículo 13, que las Autoridades administrativas y judiciales no darán curso a los expedientes en que se exija alguna certificación facultativa sin que en ella se ponga el sello correspondiente de dos pesetas para las certificaciones generales y de 0,50 céntimos de peseta o de una peseta, según los casos, en las de defunción.

Y en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 17 del último Real decreto citado, para la mejor observancia del mismo,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que la Presidencia y Fiscalía del Tribunal Supremo de Justicia, por las Presidencias y Fiscalías de las Audiencias territoriales, por la Dirección general de los Registros, por la Inspección general de Prisiones y por la Oficialía mayor de esta Subsecretaría, se den las órdenes oportunas para que en todas las oficinas y dependencias de su cargo se cumplan estrictamente las disposiciones del artículo 13 del Real decreto de 25 de Septiembre último, en relación con el de 15 de Mayo de 1917.

De Real orden lo digo a V. EE. e V. II. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. EE. e V. II. muchos años. Madrid, 23 de Octubre de 1925.

El Subsecretario encargado del Ministerio,
GARCIA-GOYENA

Señores Presidente y Fiscal del Tribunal Supremo de Justicia, Presidentes y Fiscales de las Audiencias territoriales, Jefe superior de los Registros y del Notariado, Inspector general de Prisiones y Oficial mayor de esta Subsecretaría.

FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Para la redacción de los proyectos de puentes metálicos riga actualmente la Instrucción aprobada por Real orden de 25 de Mayo de 1902, documento notable, fruto de concienzudos estudios y que acredita la sabiduría de los Ingenieros de Caminos que la redactaron, pero que es inactual. Las cargas y sobrecargas que

en ella se prescriben, muy prudentes para la época que se fijaron, no se acomodan a la realidad, y menos aún ofrecen garantías para lo futuro, dada la marcha progresiva y rápidamente creciente del peso y de la velocidad de los vehículos que recorren carreteras y ferrocarriles.

El Ingeniero de Caminos, Profesor de la Escuela Especial del Cuerpo, D. Domingo Mendizábal, ha realizado por propia iniciativa, y ha ofrecido al Estado, por conducto del Director de la expresada Escuela, su "Estudio para la redacción de una nueva Instrucción para el cálculo de tramos metálicos".

Según el informe del Consejo de Obras públicas, la Instrucción redactada por el Sr. Mendizábal es un trabajo importantísimo y completo que debe aprobarse y promulgarse, y es acreedor a la gratitud nacional, por lo que propone se le otorgue una recompensa honorífica que, si ha de ser proporcionada al merecimiento, deberá ser muy señalada y solemnemente discernida.

Como los documentos que integran el referido estudio son de gran extensión, por requerirlo así la índole del asunto de que se trata, es conveniente hacer de ellos una tirada especial y con la debida separación.

Por todo lo expuesto,

S. M. el REY (q. D. g.), de conformidad con la Presidencia del Directorio Militar, se ha servido aceptar el ofrecimiento del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Profesor de la Escuela Especial, D. Domingo Mendizábal, aprobar su proyecto de "Instrucción para el cálculo de tramos metálicos", y promulgarlo, una vez hechas las correcciones que aparecen en el acejo correspondiente, proponer al Ministerio de Instrucción pública la concesión de la Cruz de Alfonso XII para el mencionado Ingeniero, y, por último, disponer que se publique en la GACETA DE MADRID la Instrucción propiamente dicha, con la supresión de los dibujos que a la misma se acompañan, y el dictamen emitido por el Consejo de Obras públicas como ampliación de aquélla.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Septiembre de 1925.

El Subsecretario encargado del despacho,

VIVES

Señor Director general de Obras públicas.

CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS

ESTUDIO PARA LA REDACCIÓN DE UNA NUEVA INSTRUCCIÓN PARA EL CÁLCULO DE TRAMOS METÁLICOS

DICTAMEN DEL CONSEJO

Remitido el trabajo del Sr. Mendizábal a informe de la Jefatura de la primera División de Ferrocarriles y Jefatura de Estudios y Construcciones de ferrocarriles del Nordeste de España, los respectivos Jefes D. Angel Gómez Díaz y D. José María Fuster, han consignado, en un dictamen común concienzudamente redactado, su opinión completamente favorable a la adopción de las nuevas, de las cuales hacen efusivo elogio. Las tres observaciones que ponen término al informe, y que conviene tener en cuenta, se refieren a deficiencias de escasa importancia, puede decirse, que a errores materiales de copia o a ligeras discrepancias observadas entre lo que expresa la Memoria y lo que expresa el articulado.

D. Domingo Mendizábal es Ingeniero Subjefe de Vía y Obras en la Compañía ferroviaria de Madrid a Zaragoza y Alicante y viene ocupándose desde hace veinte años en la delicada labor de sustituir o reforzar tramos metálicos en diversas líneas de la importante Compañía citada, labor impuesta por la variación que en las características de las explotaciones ferroviarias ha determinado la notoria intensificación del tráfico en los dos últimos decenios, intensificación traducida en mayor peso del material móvil y en su incremento de velocidades.

En un libro muy bien editado de 1919, recopilación de artículos publicados en la *Revista de Obras públicas*, consignó el Sr. Mendizábal el fruto de sus estudios y de su labor en la materia.

La Instrucción vigente en España para el cálculo de los tramos es la de 25 de Mayo de 1902, documento notable, fruto de concienzudos estudios y que acredita la sabiduría de los Ingenieros de Caminos que la redactaron; pero es inactual. Las cargas y sobrecargas que en ella se prescriben, muy prudentes para la época en que se fijaron, no se acomodan a la realidad, y menos aún ofrecen garantías para época futura, dada la marcha progresiva y rápidamente creciente del peso y de la velocidad de los vehículos que recorren carreteras y ferrocarriles.

Se notó ya claramente la deficiencia hace quince o diez y seis años. Las grandes Empresas ferroviarias, forzadas entonces a iniciar una era de intensificación de servicios, hubieron de prestar singular atención al urgente problema del refuerzo de puentes, porque al contrastar los datos que la realidad imponía como fundamento indispensable de los cálculos de resistencia, y al presentir, primero, y luego al observar, la rapidez del incremento de los transportes, hubieron de proceder, por cuenta e iniciativa propias, a rebasar las bases legales vigentes: es decir, las prescriptas por la Instrucción, y adoptar otras como base de los refuerzos y sustituciones, a fin de que quedaran garantizadas en el

presente y para lo porvenir la resistencia, estabilidad y rapidez de las estructuras metálicas.

El Sr. Mendizábal consagró a esta importante labor la casi totalidad de su vida profesional.

Celoso del cumplimiento de su misión, acumuló un gran caudal de conocimientos teóricos y prácticos, y con los resultados de su experiencia, con un estudio concienzudo de cuanto en tan transcendental materia se había hecho y se hacía dentro y fuera de España, especialmente en aquellas naciones en las que el perfeccionamiento de los transportes, la modernidad de los elementos integrantes del problema, la intensidad del tráfico y la intervención magistral de grandes capacidades técnicas, ofrecían campo en que espigar fructuosamente, adquirió singular competencia.

El año 1920, la Dirección general de Obras públicas le encomendó el estudio y redacción de una Colección de modelos de tramos metálicos para carreteras de tercer orden. Esta labor fué simultánea con otra similar, que los eminentes Ingenieros Zafra y Ribera realizaron, en relación con obras de hormigón armado y de fábrica. Los tipos de sobrecargas adoptados por los tres Ingenieros fueron, como es lógico, los mismos, y los determinaron previo estudio de las características del tráfico moderno en las carreteras.

Por Real orden de 21 de Marzo de 1922, resolvió la Superioridad, de acuerdo con dictamen del Consejo de Obras públicas, aprobar la colección presentada por el Sr. Mendizábal; consignándose en dicha Real orden haberse estimado digna del mayor elogio su labor; y en ella, en la Real orden se dispuso, asimismo de acuerdo con el dictamen del Consejo, que el Sr. Mendizábal se encargase de reformar parcialmente la Instrucción de 1902, redactando de nuevo, al efecto, los artículos 5.º y 8.º para acodarlas a las normas básicas de la Colección aprobada.

Remitió a la Superioridad los mencionados artículos en su nueva redacción, y aprovechó la oportunidad para llamar acerca de la conveniencia de realizar labor análoga, en lo referente a las sobrecargas aplicables a los cálculos de puentes metálicos para ferrocarriles.

Por Real orden de 15 de Febrero de 1923, de acuerdo con el Consejo de Obras públicas, se aprobó la redacción de los artículos 5.º y 8.º y se le encomendó nueva redacción del artículo 20.

El Consejo de Obras públicas, al dictaminar sobre aquellos textos, fijó su atención en la conveniencia de generalizar la reforma de la Instrucción de 1902 y acordó someter al juicio de la Superioridad la conclusión siguiente:

"Procede acordar se modifiquen los artículos de la Instrucción vigente para redactar los proyectos de puentes metálicos para ferrocarriles, acomodando las sobrecargas a las que actualmente corresponden a los trenes tipos, encomendando el trabajo al citado Ingeniero D. Domingo Mendizábal, quien siendo el poseer de las principales Compañías respecto al asunto de las dichas sobrecargas, propondrá a la Superioridad la reforma que es-

time oportuna, del mismo modo que lo ha hecho con gran acierto para la Instrucción de carreteras."

Esta propuesta del Consejo no ha causado hasta ahora resolución alguna del Gobierno.

Por Real orden de 29 de Abril de 1922, se encomendó al Sr. Mendizábal el estudio de nueva Colección de tramos metálicos para caminos vecinales, y la nueva colección fué aprobada también en 7 de Diciembre de 1923.

La conclusión del dictamen del Consejo, que vemos copiada, era justificada y tenía actualidad; parece raro que no sirviera de base a una resolución urgente en virtud de la cual se abordara en toda su integridad el problema de la modernidad, ya inaplazable, de la Instrucción vigente. Tal omisión queda subsanada merced a la iniciativa del Sr. Mendizábal.

Percaído de la necesidad y de la urgencia de la reforma, ha puesto al servicio de labor tan interesante su claro talento, sus excepcionales conocimientos en la materia, su experiencia, su altruismo, su buena voluntad, un impropio trabajo de muchos años y hasta unos cuantos miles de pesetas, y ha llevado a término una obra de mérito sobresaliente, que ofrenda ahora generosamente a su patria y que es ciertamente oportuna.

El eminente compañero explica en la Escuela la asignatura de "Materiales metálicos"; bajo su inmediata dirección se ha montado en ella la moderna y completa instalación del Laboratorio de Metalografía.

La circunstancia de formar parte el Sr. Mendizábal del Claustro de Profesores, ha debido inducirle a llevar su trabajo al Director de aquélla, a fin de que éste sea quien la presente en la Dirección general.

Es detalle aparentemente nimio, puramente formal y de escasa importancia, pero en nuestro concepto es honrosamente significativo; el Sr. Mendizábal, dueño absoluto de un trabajo debido exclusivamente a su iniciativa y a su voluntad; trabajo ni solicitado ni exigido por nadie, tenía perfecto derecho a disponer de él y a ofrendarlo personal y directamente al Estado; pero creemos que su cariño al Cuerpo de Caminos y su amor a la Escuela han ejercido sobre él una verdadera coacción y le han inspirado el deseo de que ese Centro de nuestra enseñanza profesional en el que fué discípulo y es Maestro, y la colectividad a la que, honrándola, pertenece, participen en cierto modo de la paternidad de la obra.

El Sr. Machimbarrena, ilustre Director de la Escuela, dándose cuenta de la delicadeza del rasgo, que sólo agradecer, pero huyendo de regularizar una crítica que, dadas las circunstancias, ha estimado con razón impropio e innecesario, se ha contentado a hacer un resumen, propio para destacar la importancia y el valor del esfuerzo resumen que aparece en un capítulo elegido.

La Dirección general remite el trabajo del Sr. Mendizábal al Consejo, para que éste informe acerca de él.

Vamos a examinarlo:

En la extensa Memoria justificativa del texto que en definitiva propone el autor, Memoria acompañada de numerosos gráficos, el ca-

pítulo primero está dedicado a los tramos metálicos para ferrocarriles de vía normal.

Establece bases para el cálculo de momentos flectores y esfuerzos constantes, considerando al efecto los tramos subdivididos en dos grupos: los de 5 a 100 metros de luz y los de luz inferior a 5 metros, que reclaman mayores sobrecargas de cálculo.

Comienza por el estudio de las cargas permanentes, luego se ocupa de las sobrecargas, asunto que discute y analiza escrupulosa y exactamente para llegar a la determinación de los tres tipos que deben adoptarse como fundamento de los cálculos, y fijadas las sobrecargas, establece la equivalencia en cargas uniformemente repartidas, ordenándolas en cuadros, estudia la acción del viento, los efectos del frenado y rozamiento, los de las variaciones de temperatura, los de los choques laterales, los de la fuerza centrífuga, los dinámicos y los de montaje y lanzamiento.

Para el desarrollo de los cálculos, estudiando los equilibrios estáticos y elástico, las secciones de cálculo, el trabajo elástico de las piezas, la flexión por compresión, los esfuerzos alternativos de tracción y compresión y los secundarios.

Se ocupa de la calidad de los materiales y de las pruebas de cada uno de ellos, y en un cuadro abarca, para todos los materiales examinados (acero laminado, acero fundido y forjado, palastro y redondos para pernos y remaches, etcétera), las condiciones que deben satisfacer los elementos constitutivos de las estructuras.

Acertadamente prescribe el empleo del hierro.

Exige que los Ingenieros, hechas las pruebas, redacten actas detalladas de los resultados y de todos los ensayos y reglamenta éstos y aquéllas.

Establece prescripciones para el posible empleo de aceros especiales; da reglas para la determinación de las presiones sobre los apoyos; fija los coeficientes de trabajo de los metales; hace referencia especial a los materiales usados en los refuerzos de puentes, a fin de fijar la reducción de aquellos coeficientes en relación con los asignados a obras nuevas y estudia la estabilidad transversal contra la acción del viento y otros esfuerzos laterales, prescribiendo la adopción de las hipótesis más desfavorables.

Es muy importante el artículo dedicado a los esfuerzos combinados, base de la determinación de las secciones efectivas resultantes de cada uno de los elementos de la estructura. Se dan reglas de extrema prudencia para la combinación de los efectos de los diversos esfuerzos.

Trata también de la construcción de tramos de carácter provisional (provisión práctica), para los que admite previa justificación, coeficientes de trabajo superiores a los que como normales determina.

El apartado cuarto trata las "Disposiciones de proyecto", asunto de valor práctico también. Se ocupa de las de carácter general, conducentes a que todas las partes de obra sean accesibles a la vigilancia necesaria para favorecer las labores de conservación, para facilitar los desagües, etc. Establece un espesor mínimo para los elementos constitutivos de cualquiera estructura, la separación mínima entre centros de los orificios para remaches y limita el diámetro de éstos. El artículo 35 se refiere al piso en lo concerniente a las disposiciones de las vigas principales; el 37 a los arriostramientos y el 38 a los aparatos de apoyo.

El apartado quinto reglamenta las pruebas y la recepción. Da normas para la inspección en talleres, para el montaje en ésta y en otra y para el pintado. Los artículos referentes a pruebas se ordenan de suerte que los numerados del 43 al 53 corresponden a las de todas clases que deben realizarse en tramos de nueva construcción o que hayan sido objeto de importante reparación o refuerzo, y el 54 versa acerca de las pruebas periódicas que reglamentaria y obligadamente deben practicarse en los puentes en servicio.

Se prescriben obligaciones aplicables a la puesta en circulación de nuevos tipos de material móvil, tractor o remolcado, que no debe ser autorizada sin previas justificaciones.

El apartado sexto versa sobre cuestiones varias, define los gálhos y prescribe medidas de seguridad y de precaución en evitación de accidentes personales, etc.

El capítulo segundo está consagrado a los tramos metálicos para líneas de vía estrecha; y además de las previas referencias a prescripciones aplicables de entre las consignadas en el capítulo anterior, contiene las especiales que afectan a los tramos para vía de un metro, prescripciones que están informadas, como es lógico, por análogo criterio y justificadas en análoga forma que las primeras. El capítulo octavo está dedicado a los tramos para carreteras, a las que son aplicables las normas expuestas en el artículo 5.º y en la 9.ª al 41 de la Instrucción para ferrocarriles, además de las privativas, que en los siguientes artículos se detallan, y que se refieren a cargas permanentes y sobrecargas, etc. Se prescriben pruebas acomodadas al destino de las obras, a base de la formación de trenes tipos, que varían, según se trate de vigas de tramos independientes y de vigas continuas o de arcos, previniéndose que para tramos no incluidos en estas tres categorías, habrán de especificarse en el proyecto las pruebas a que hayan de ser sometidas.

Se prescribe que en los puentes para servicio mixto de carretera y ferrocarril habrán de aplicarse a los cálculos las hipótesis que, entre las establecidas para cada uso,

scan las más desfavorables, y asimismo en las pruebas.

Por último, el capítulo sexto versa sobre tramos metálicos de disposiciones especiales destinadas a servicios de la índole también especial, por ejemplo, para ferrocarriles de vía diferente de la normal y de la de un metro, para puentes colgados, "Gantilevers", u otros sistemas de singular finalidad y estructura.

El artículo 82 se refiere a tramos canales; se dispone que la carga permanente habrá de fijarse suponiendo que el nivel del agua se eleva hasta el máximo consentido por la capacidad del tramo; se determina la sobrecarga por metro cuadrado; se declaran aplicables las hipótesis admitidas para graduar los efectos del viento en los tramos para ferrocarriles y carreteras, y se agrega una descripción para atender al efecto del paso de un barco por el canal.

En lo que antecede, queda hecho un índice de la Instrucción. Da clara idea de la minuciosidad y de la magnitud de la labor realizada por el Sr. Mendizábal.

El estudio que ha hecho es concienzudo y de fondo; ha acudido, como a fuente de información, a la copiosa literatura moderna existente, y especialmente al exámen de las Instrucciones vigentes en naciones de gran cultura científica y técnica, y muy adelantadas en la materia, como por ejemplo: a la italiana, de 1909; americana, de 1910; Suiza, de 1915; Francia, de 1915; Argentina, de 1916; canadiense, de 1920; belga, del mismo año; India, de 1921, China y Alemania, de 1922. Entre las americanas, además de la oficial, que adopta los trenes tipos de la serie Cooper's, analiza los de Vaddell, eminente especialista, más usados en los cálculos que los de la colección oficial americana, y asimismo estudia y hace un juicio crítico de la adopción de los tramos tipos de la "Asociación de Interesados en Puentes Metálicos", colectividad integrada por constructores ferroviarios y proyectistas. Analiza también los tipos adoptados por la entidad denominada Compromise Standard. Inútil es decir que los tipos efectivos, extralegales, adoptados por las Compañías Norte y Madrid a Zaragoza y Alicante, españolas, ocupan lugar preminente en la investigación, así como que el punto de partida del análisis comparativo es la Instrucción muestra de 1902, que se trata de reformar.

Las escenas de pesos es grande y muy variados los tipos. Hecha la selección entre tan importantes documentos, y bien razonada y justificada, destaca por estimarlos especialmente dignos de atención, los tramos tipos de la serie alemana B, los argentinos, los de la serie 50 de Cooper's, los de igual serie de Vaddell, y los de Compromise Standard. Entre todas, le parece la más acomodada, en términos generales, a nuestras racionales provisiones, la Instrucción argentina.

Se distancian enormemente las cargas de las legales muestras de las de 1902.

Por eje de locomotora pasan de 13 toneladas a 22 ídem.

Por eje de tender pasan de 10,500 toneladas a 18 ídem.

Por eje de vagones pasan de 10,500 toneladas a 16 ídem.

Los pesos por metro lineal de locomotora, de 5,193 T a 9,555.

Los pesos por metro lineal de vagón de 3,900 T a 6,400 T.

Los aumentos en los momentos flectores para luces entre 10 metros y 100 metros, oscilan entre 46 por 100 y 94 por 100 entre los esfuerzos constantes de 46 por 100 a 100 por 100.

Descarta los trenes pesados alemanes; es un acierto. En esa serie, que es la E, los aumentos son excesivos y no responden a una previsión racional, aunque deba ser amplia, tratándose de España.

Claro es que no en todas las Instrucciones ha encontrado el Sr. Mendizábal que todos los temas estén tratados con el mismo criterio; pero en todo su cultivado espíritu analítico ha encontrado enseñanzas aprovechables.

Los resultados más fructuosos los ha hallado en el capital aumento de las sobrecargas, al que ha dedicado singular atención, según se comprueba con la lectura de la Memoria, que no debe omitirse.

En algunos aspectos las Instrucciones italianas, india y china, ofrecen escaso interés; la italiana detalla poco los preceptos; las otras dos son copias de la americana.

El Sr. Mendizábal está perfectamente preparado y capacitado para contrastar los aciertos y desaciertos de tales documentos; conoce bien la actualidad española y puede fundamentar prudentemente y sagazmente sus previsiones.

La determinación o graduación de éstas, es del mayor interés; porque se trata de obras destinadas a satisfacer exigencias del presente, pero también del futuro.

Atemerse estrictamente a la satisfacción de las necesidades actuales, constituiría un gran error económico. No sólo se puede pecar por exceso, sino también por defecto. Hay signos y datos que obligan a temer que si no se fuerzan un poco las provisiones reglamentarias, no habrá proporcionalidad entre los futuros aumentos probables de peso y velocidad de los instrumentos de transporte y la vida de las obras metálicas. Si se aspira, como se debe aspirar a que la amortización de los puentes metálicos se reparta en cuarenta y cinco o cincuenta años, es indispensable que durante ellos tengan buena vida asegurada, y al efecto, que las bases del cálculo no fallen por mezquindad; hay pues que alcanzar los límites que una racional previsión señala y redactar la Instrucción sobre bases que conduzcan al resultado apetecido. Se obtendrán así absolutas garantías y se ahorrará dinero, aunque de momento se gaste más de lo que a primera vista parezca suficiente. Como siempre, en un término medio está el acierto, y creemos que el Sr. Mendizábal se ha detenido en el fiel de la balanza.

zabal se ha detenido en el fiel de la balanza.

La necesidad efectiva de la variación de normas está en España demostrada y sancionada por la iniciativa de las dos grandes Compañías ferroviarias, y de ella y de la importancia que el Sr. Mendizábal concede a sus decisiones, se deriva, a nuestro juicio, una prueba de prudente ponderación.

Nadie acepta voluntariamente, en efecto, obligaciones, legalmente inexistentes y onerosas, si no está persuadido de que al rebasar los límites marcados por la ley satisface una imperiosa necesidad. Por otra parte, no es presumible que quien adopta determinaciones por exclusivo impulso de la propia conveniencia, vaya más allá del límite que las exigencias del momento y el racional y prudente desdoblamiento de las necesidades futuras, estimadas en relación con la duración de las obras, prescriban.

Las dos grandes Compañías citadas, técnicamente regidas por personal excepcionalmente competente, concedor además de las necesidades nacionales, se vieron forzados a precindir de la Instrucción de 1902 y a fijar trenes tipos considerablemente más desfavorables que los legales o reglamentarios. Sus determinaciones tienen, pues, a nuestro juicio, singular importancia y valor, y que de ellos se hayan deducido enseñanzas aprovechables es lógico. En esas determinaciones va envuelto el coeficiente de previsión racional de que hablamos.

Insistiendo un poco más en este punto, diremos que no estimaríamos como un acierto tender restrictivamente al límite poco amplio, por entender que las economías de momento deban constituir factor decisivo de moderación y por opinar que en último caso la acción del poder público puede siempre negar autorizaciones para poner en circulación material excesivamente pesado e incompatible con las resistencias, estabilidad y rigidez de las obras concluidas o aprobadas.

Tal determinación plantearía un dilema: o impedir el perfeccionamiento de los transportes, con pérdida neta para el interés nacional, o proceder en plazo quizás breve, a refuerzos y substituciones, difíciles, costosas, y en definitiva ruinosas.

En el trabajo del Sr. Mendizábal, según hemos visto, hay utilización indispensable, de ajenos conocimientos; la solución de problemas tan arduos y complejos como el que nos ocupa, no puede ser producto exclusivo de esfuerzos individuales, pero no es laborizable por un indocumentado la de analizar conscientemente, autorizadamente, acertadamente, el trabajo ajeno, y es muy difícil elegir y seleccionar para aceptar lo que más convenga y para formar un cuerpo de doctrina dictando normas trascendentes, en materia cuyo conocimiento es fruto de ciencia y a la vez de prolongada experiencia recogidas en el mundo entero. Por reconocerlo el señor Mendizábal, ha acudido a toda fuente de información, pero en su trabajo hay mucho suyo, personal y privativo, especialmente en lo referente

a la determinación de valores y coeficientes numéricos aplicables a los necesarios aumentos de las sobrecargas, y muy especialmente al estudio de los efectos de frenado (artículo 4.º), choques por cargas dinámicas (artículo 8.º), esfuerzos alternativos (artículo 11) y esfuerzos secundarios (artículo 15). Las observaciones y experimentos del Sr. Mendizábal, que corrigen algunos coeficientes de Instrucciones extranjeras, revisten importancia como contribución al estudio de los efectos de aquellos esfuerzos y materias cuyo examen iniciaron Ingenieros norteamericanos respecto a cargas dinámicas, y Waddell, en cuanto a esfuerzos secundarios.

Es, pues, el trabajo del Sr. Mendizábal, no sólo labor de análisis, de recopilación, de adaptación, de selección sino también fruto de un esfuerzo personal inteligentemente realizado.

También hay algo que notar, en este orden de ideas, respecto al concepto del Sr. Mendizábal en cuanto a cálculos de previsión de los que algo hemos indicado ya antes.

El examen de la marcha ascensional, rápida de las sobrecargas en estos últimos años, tan interesantes por la honda transformación de la economía mundial, ha llamado su atención y deduce el Sr. Mendizábal que pasados quince años se notarán claramente deficiencias en los tramos metálicos calculados con estricta aceptación de la realidad actual, estima, pues, necesario rebasar las sobrecargas actuales en un 35 por 100, aproximadamente.

Nota también que es elemento importante, el presumible adelanto de la industria siderúrgica; pero en esto ya hemos indicado que parece difícil profetizar, sin riesgo de error, porque sería imprudente prescribir características y condiciones de trabajo y empleo tratándose de materiales desconocidos.

De los nuevos tipos de sobrecargas incluidos en la Instrucción, claro es que se deducen notables aumentos de peso del metal constitutivo de los tramos. Las vigas principales en puentes de ferrocarril sufrirán un aumento, poco más o menos, del 66 al 100 por 100 en tramos mayores de diez metros y menores de 100. Al aumento debido a las cargas habrá de agregarse el correspondiente al frenado, rozamiento, esfuerzos laterales, fuerza centrífuga, choques, etc., y en definitiva las vigas principales pesarán del 90 al 120 por 100 más que las calculadas en la Instrucción de 1902.

Los nuevos pisos pesarán también más; quizás un 15 o un 20 por 100; de suerte que, englobados y promediados los aumentos, puede presumirse que las normas nuevas reclamen del 70 al 80 por 100 más material que las viejas.

Para estimar justificados plenamente estos aumentos, nos remitimos a la Memoria.

Resumiendo; la Instrucción redactada por el Sr. Mendizábal es, en nuestro entender, y como dice el Ilustre Director de nuestra Escuela, un trabajo importantísimo y completo.

La experiencia propia, un gran amor al estudio y una decidida afición al

problema que trata de reglamentarse, otorgan al eminente especialista verdadera autoridad.

Hemos creído impropio seguir paso a paso el desarrollo del trabajo, porque para hacerlo, dada la importancia de cada capítulo y artículo, y la sobriedad de las explicaciones que justifican la redacción del texto, nos hubiéramos visto obligados a reproducirlo.

El resultado asigna al autor, mejor dicho, afirma sus reconocidas dotes de competencia.

A juicio nuestro, ha recogido lo bueno de casa y de fuera, no para adoptarlo ciego y servil, sino racionalmente, justificadamente, amoldándolo al momento y a las necesidades presentes y a previsiones del porvenir, y lo ha hecho con criterio ilustrado, certero y prudente.

De propia cosecha, ha ofrecido copioso y sazonado fruto.

Opinamos que la Instrucción redactada por él debe aprobarse y promulgarse, élaros es que con la precaución de corregir leves erratas, que en la copia que hemos examinado se observan fácilmente; por ejemplo: en la página 17, línea 17, en vez de artículo 15, debe decir artículo 29; en la 27, línea 13, en vez de escuadra, debe decir escuadría; en el cuadro de la página 30 dice elasticidad, en donde debe decir calidad; en la 32, línea 10, debe escribirse trenes y no tramos; en la 40, línea segunda, dice vertical en vez de horizontal.

Por pensar que podría haber otras, la Sección ha rogado al Sr. Mendizábal que revise escrupulosamente el texto y lo emiende. Resultado de la revisión son las rectificaciones que aparecen en la hoja adjunta a este dictamen, en la cual se han incluido también las derivadas de las observaciones del dictamen de los Ingenieros Jefes Informantes.

Iniciativas como la del Sr. D. Domingo Mendizábal son excepcionales, y lo son, no tanto porque abundan poco los hombres dispuestos a realizar sacrificios de tiempo, de trabajo y de dinero, desinteresadamente a impulso, exclusivamente, de un generoso movimiento de la voluntad, sino porque es rarísimo encontrar juntos en una persona tales virtudes y además un entendimiento esclarecido, y un gran caudal de conocimientos, fruto de ardua labor.

En D. Domingo Mendizábal se ofrece ese consorcio y como a su Patria ha ofrecido generosamente el resultado de sus desvelos, es acreedor a la gratitud nacional.

Premiar a quien lo merece es obra de justicia, es también obra provechosa y transcendental, por cuanto envuelve un estímulo y un ejemplo.

Proponer algo que para tan generoso donante equivalga a un resarcimiento de quebrantos materiales, nos resaragna, no sólo porque esto supondría un empujamiento del donante y de la voluntad con que se ha ofrecido, sino porque temeríamos ofender la delicadeza de sentimientos del señor Mendizábal.

Pero sí proponemos, honrándonos al

formular la propuesta, que se le otorgue una recompensa honorífica que, si ha de ser proporcionada al merecimiento, deberá ser muy señalada y solómente discernida.

En su virtud, el Consejo acordó por unanimidad consultar a la Superioridad las siguientes conclusiones:

Primera. Procede aceptar el ofrecimiento del Ingeniero de Caminos, Profesor de la Escuela, D. Domingo Mendizábal, aprobar su proyecto de Instrucción para el cálculo de tramos metálicos, y promulgarlo, una vez hechas las correcciones que aparecen en el anejo correspondiente.

Segunda. Para premiar los excepcionales méritos contraídos por dicho Ingeniero, procede otorgarle una alta recompensa o distinción honorífica, que debe serle discernida con solemnidad; para su satisfacción y para estímulo y ejemplo de cuantos puedan aspirar a imitarle.

Madrid, 17 de Julio de 1925.—El Secretario general, Salvador Pérez de Laborda.—El Presidente interino, Antonio Fernández de Navarrete.

INSTRUCCION PARA LA REDACCION DE PROYECTOS DE TRAMOS METALICOS

CAPITULO PRIMERO

TRAMOS METÁLICOS PARA FERROCARRILES DE VÍA NORMAL

I.—Bases para el cálculo de los tramos metálicos.

Artículo 1.º

Carga permanente.—Para la determinación de la carga permanente que debe considerarse en los cálculos se fijarán por separado:

a) Los pesos, bien sobre toda la estructura, bien por metro cuadrado o metro lineal de la misma, de todos los elementos que constituyan la vía, paseos y cuantos elementos de construcción carguen en el mismo.

Estos pesos se deben determinar con toda exactitud por conocerse la disposición y detalle de todos sus elementos.

Se tomarán como pesos unitarios de los diversos elementos que pueden constituir la vía los siguientes:

Hierro soldado.....	7.800 Kg. m ³ .
Acero laminado.....	7.850 » »
Hierro fundido.....	7.250 » »
Acero moldeado.....	7.800 » »
Plomo.....	11.400 » »
Madera húmeda.....	1.050 » »
Balasto.....	1.500 » »
Hormigón de arena gruesa y grava.....	2.200 » »
Fábrica de ladrillo y cemento.....	2.700 » »
Hormigón armado.....	2.400 » »
Asfalto.....	1.750 » »

Los demás materiales, según su peso real.

b) El peso supuesto de la estructura metálica se determinará de un modo aproximado, utilizando fórmulas, diagramas de pesos o por la comparación con otros tramos de condiciones semejantes ya construidos.

Estos valores se tomarán como base

de los cálculos de los esfuerzos que han de resistir todas las piezas y elementos de la estructura.

Una vez terminado el cálculo y proyecto del nuevo tramo, se determinará el peso de la estructura, ya a la vista, de las dimensiones y perfiles de todos sus elementos.

Si este peso así determinado fuera idéntico al utilizado en el cálculo se conceptuará el tramo como bien calculado.

Si, por el contrario, este peso así determinado fuera mayor que el utilizado, se calculará nuevamente el tramo tomándole como base, y si los

esfuerzos que resulten para todos y cada uno de los elementos de la estructura sobrepasan a los límites admitidos en más del 3 por 100, se rectificará el proyecto hasta conseguir que los esfuerzos queden dentro de dichos límites, no rectificándose, por el contrario, y admitiéndose como buena la carga permanente primeramente utilizada, si los excesos de trabajos no rebasan el expresado 3 por 100.

En todo caso, después de terminado el proyecto, debe indicarse en su Memoria la carga permanente verdadera, determinada de un modo exacto,

to, y debe comparársela con la carga supuesta para el cálculo.

Artículo 2.º

Sobrecargas.—Trenes tipos y sobrecargas virtuales.—a) Para el cálculo estático de los tramos metálicos para vía ancha se utilizará un tren tipo, compuesto de dos locomotoras, con sus tenders, colocadas en cabeza y en sentido normal de marcha, seguidas de un número indefinido de vagones cargados.

Las dimensiones y pesos de las máquinas, tenders y vagones se indican en el cuadro siguiente:

CARACTERISTICAS DE	MAQUINA	TENDER	VAGON CARGADO
Longitud total.....	10,00 metros.	8,00 metros.	10,00 metros.
Número de ejes.....	5	4	4
Separación de las cabezas de los topes a los ejes extremos.....	1,50 metros.	1,50 metros.	1,00 metros.
Separación entre los ejes primero y segundo.....	2,50 —	1,50 —	1,50 —
Separación entre los ejes segundo y tercero.....	1,50 —	2,00 —	5,00 —
Separación entre los ejes tercero y cuarto.....	1,50 —	1,50 —	1,50 —
Separación entre los ejes cuarto y quinto.....	1,50 —	»	»
Carga del eje bisel.....	12.000 kilogramos.	»	»
Carga de los otros ejes.....	22.000 —	18.000 kilogramos.	16.000 kilogramos.
Peso total.....	100.000 —	72.000 —	64.000 —
Peso medio por metro lineal.....	10.000 —	9.000 —	6.400 —

Para el cálculo de los diversos elementos de las vigas principales se colocará el tren tipo en la posición que produzca efectos más desfavorables en el elemento que se considere.

Para los tramos de doble vía se utilizará la hipótesis de que pasen sobre el mismo dos trenes tipos en el mismo sentido, colocados ambos en la posición más desfavorable.

Podrán ser sustituidas en los cálculos las máquinas y vagones constituyentes del tren tipo por material móvil en servicio en la red en la que se encuentre el tramo que se considera, siempre que los efectos producidos por este material sean iguales o más desfavorables que aquéllos en los diversos elementos del tramo.

Se podrá sustituir el tren tipo descrito por una sobrecarga virtual uniformemente repartida, siempre que ésta produzca efectos superiores, o a lo menos iguales, a los producidos por aquél.

b) Para el cálculo estático de los tramos metálicos de pequeñas luces se utilizarán como sobrecarga móvil tres ejes separados 1,50 metros y con un peso por eje de 36,0 toneladas, siempre que los efectos producidos por éstos sean mayores que los que origina el tren tipo descrito en el párrafo precedente.

Esta sobrecarga, compuesta por los tres ejes descritos, se utilizará igualmente para el cálculo de todos los

elementos de los pisos de los tramos metálicos, cualquiera que sea su luz de cálculo

Tanto en uno como en otro caso, se situarán aquellos ejes en la posición que produzcan efectos más desfavorables al elemento que se considera.

c) Las sobrecargas uniformes por metro lineal de tramo equivalentes a estos dos trenes tipos, para el cálculo de los tramos metálicos de vía normal, se indican a continuación, tanto para la determinación de los momentos flectores como de los esfuerzos cortantes, debiéndose interpolar, entre las sobrecargas que se señalan, para las luces no indicadas en los cuadros:

LUCES	CALCULO de los momentos flectores	CALCULO de los esfuerzos cortantes	LUCES	CALCULO de los momentos flectores	CALCULO de los esfuerzos cortantes
—	—	—	—	—	—
Metros	Kg. : m. l.	Kg. : m. l.	Metros	Kg. : m. l.	Kg. : m. l.
1,00	52.000	52.000	45,00	9.710	10.500
2,00	26.000	32.500	50,00	9.540	10.250
3,00	19.500	26.000	55,00	9.360	10.060
4,00	19.500	24.375	60,00	9.180	9.870
5,00	18.720	21.840	65,00	9.010	9.710
10,00	12.800	14.900	70,00	8.850	9.550
15,00	11.620	13.170	75,00	8.710	9.420
20,00	10.780	11.950	80,00	8.580	9.290
25,00	10.310	11.560	85,00	8.470	9.180
30,00	10.120	11.260	90,00	8.360	9.070
35,00	9.930	11.020	95,00	8.260	8.980
40,00	9.890	10.750	100,00	8.170	8.900

Artículo 3.º

Acción del viento.—a) Para el cálculo estático de los diversos elementos

que forman la estructura de un tramo metálico, se supondrá la acción del viento como una fuerza horizontal en la mayoría de los casos, unifor-

memente repartida a razón de 270 kilogramos por metro cuadrado si se supone que aquél está descargado, y 170 kilogramos por metro cuadrado

si, por el contrario, se supone cargado, adoptándose para cada pieza de una u otra hipótesis la que sea más desfavorable.

b) En los tramos de piso superior, intermedio e inferior, en la hipótesis de que estén descargados, se determina la superficie de sus vigas principales sobre las cuales actúa la presión del viento, utilizando la fórmula siguiente:

$$S = (S'_t - S'_v) + (S''_t - S''_v) \frac{S'_v}{S'_t} +$$

$$+ (S'''_t - S'''_v) \frac{S''_v}{S''_t} + \dots$$

Representando:

S la superficie total que ha de entrar en los cálculos,

$$S'_t - S'_v - S''_t \dots$$

las superficies totales sin descontar huecos de la primera, segunda, tercera ... viga y

$$S'_v - S''_v - S'''_v \dots$$

las superficies de los huecos que presenten dichas vigas principales.

c) Si se supone el tramo cargado, conviene tener en cuenta dos casos:

1.º Si el tramo es de piso superior, deberá añadirse a la superficie de las vigas principales, calculada según se detalla en el párrafo anterior, la que presente el tren al viento, la que se representa por un rectángulo de 3,00 metros de altura colocado 0,50 metros sobre la superficie de rodadura de los carriles.

2.º Si el tramo es de piso inferior o intermedio, se descontará de la superficie del rectángulo que represente el tren, la parte de viga principal proyectada sobre el mismo, descontándose análogamente de la superficie calculada en el párrafo anterior, para las vigas principales segunda, tercera, etc., cuanto de ellas oculte el rectángulo del tren.

Tanto en este caso como en el anterior, este rectángulo se extenderá en toda la longitud o en parte del tramo, según cause efecto más desfavorable en la pieza o elemento que se calcule.

d) Se computarán, a los efectos correspondientes, cuantos elementos de la vía, piso, arriostros, etc., presenten superficies reales al viento, descontando de las superficies calculadas de las diversas vigas principales lo que de éstas oculten estos elementos.

e) Cuando se estudie la hipótesis de que los tramos se encuentren cargados, se supondrá para el cálculo de la estabilidad del tramo y apoyos que el material móvil circula vacío, con una sobrecarga por metro lineal de vía de 1.300 kilogramos.

f) Se podrá por los autores de los proyectos, y previa justificación, adoptar valores para la presión del viento sobre los tramos superiores o inferiores a los proyectados, siempre que las

circunstancias de lugar así lo justifiquen.

g) Debe tenerse en cuenta, para añadirlo a las sobrecargas reales, el efecto de torsión e incremento de aquéllas producidos sobre las vigas principales como consecuencia de la acción del viento.

h) Aunque generalmente los efectos más desfavorables corresponden a la dirección horizontal del viento, se puede, previa justificación del autor de un proyecto, adoptar la dirección que se considere en cada caso más desfavorable.

Artículo 4.º

Efecto del frenado y rozamiento.—Se tendrán en cuenta los efectos del frenado actuando sobre la superficie de rodadura de los carriles y en el sentido de la marcha, no solamente sobre los elementos que constituyen el tramo metálico, sino también sobre los estribos y pilas.

Se valorará dicho efecto en 1/7 del peso de los ejes de las máquinas, y 1/12 del de los ejes de los vagones situados sobre el tramo metálico para los ferrocarriles de adherencia.

Para los ferrocarriles de cremallera, funiculares, etc., se calcularán los efectos máximos de frenado que se puedan alcanzar.

Se tendrá igualmente en cuenta el efecto de arranque, que se valorará y considerará de igual modo, el que actuará en sentido contrario al anterior.

Para el cálculo de pilas y estribos, se sumarán a los efectos anteriormente considerados los producidos por el viento o variaciones de temperatura, adoptando el que sea más desfavorable.

Artículo 5.º

Efectos de las variaciones de temperatura.—Se considerará en el cálculo estático una variación de temperatura de 30º C en más o en menos de la temperatura media local.

Si en algún caso particular, y por causas especiales, los diversos elementos de una construcción estuviesen sometidos a temperaturas cuyas diferencias fuesen importantes, se tendrá en cuenta esta circunstancia en los cálculos de aquéllas y éstas.

Artículo 6.º

Efectos de los choques laterales.—

Para la determinación de la resistencia de los elementos del piso y sus arriostros, en el caso en que este esfuerzo exista, así como en los arriostros que unen las vigas principales, se tendrá en cuenta, con objeto de evitar deformaciones laterales de los expresados elementos, el efecto de choque producido al paso, especialmente, de las locomotoras sobre los carriles, introduciendo en los cálculos el efecto de una fuerza horizontal sobre cada carril, con un valor igual al 20 por 100 del peso de la rueda más cargada que circule por el tramo metálico, actuando en la posición que mayores o más desfavorables efectos produzca en el elemento que se considere.

Si la vía estuviera directamente sobre las vigas principales del tramo, se pueden, en general, despreciar los

efectos de estos choques laterales producidos sobre ellas.

Si la vía estuviese establecida en curva, no deben considerarse al mismo tiempo los efectos laterales producidos por estos choques y los de la fuerza centrífuga, debiéndose tener en cuenta únicamente los que produzcan efectos más desfavorables.

Artículo 7.º

Efectos de la fuerza centrífuga.—Cuando la vía se encuentre trazada en curva en los tramos metálicos, deberá tenerse en cuenta en el cálculo de todos los elementos de aquéllas la influencia de la fuerza centrífuga.

Esta fuerza se supondrá horizontalmente a una altura de 1,80 metros sobre la superficie de rodadura del carril.

Para el cálculo del valor de esta fuerza centrífuga se utilizará cualquier fórmula que proporcione resultados admisibles dentro de la aproximación necesaria, recomendándose, sin embargo, el empleo de la siguiente:

$$F = \frac{P \times v^2 \times \left(\frac{1.000}{60 \times 60} \right)^2}{9,81 \times r} = P \frac{v^2}{127 \times r}$$

Siendo P la carga móvil concentrada, v la velocidad máxima de los trenes que circulan por el tramo y r el radio de la vía.

La viga principal exterior y los elementos del piso deben calcularse con arreglo a esta prescripción, en tanto que la viga interior debe ser calculada por las sobrecargas en reposo, suprimiendo en este caso los incrementos debidos al cálculo de los efectos dinámicos.

Artículo 8.º

Efectos dinámicos o de choque.—

Los esfuerzos estáticos calculados para todos los elementos que constituyen las vigas principales de un tramo metálico por la acción de las sobrecargas prescritas en esta Instrucción, se aumentarán en un por ciento determinado por la fórmula:

$$F' = E \left(1 + \frac{1}{100} \right)$$

Siendo E' y E los esfuerzos, respectivamente, incrementados por la acción dinámica, y calculado como consecuencia de la acción de las sobrecargas.

Los diversos valores de I para las diferentes luces L, se hallarán por la fórmula

$$I = 140 - 0,56 \sqrt{500 l - F}$$

Cuando se tome en consideración el efecto dinámico o de choque, no se tendrá en cuenta, para el cálculo de los esfuerzos en las diversas piezas, los efectos suplementarios calculados, como, por ejemplo, los efectos laterales, longitudinales, de la fuerza centrífuga, viento, etc.

Artículo 9.º

Efectos del montaje y lanzamiento.—Si durante las operaciones de montaje, corrimiento y lanzamiento de un

tramo metálico, así como en cualquier circunstancia anormal o transitoria alguno de sus elementos estuviera sometido a esfuerzos anormales que hicieran trabajar a los mismos en condiciones más desfavorables que durante el servicio normal que aquél ha de realizar, se tendrán en cuenta en los cálculos de la resistencia de aquellos elementos, los expresados esfuerzos anormales, pudiéndose admitir para los mismos coeficientes de trabajo superiores en un 33 por 100 a los normales, y siempre que los trabajos reales sean menores que el límite de elasticidad de material de que estén formados.

Equilibrios estáticos y elásticos.—

Artículo 10.

Equilibrios estáticos y elásticos.—Deberá justificarse cumplidamente la estabilidad de los tramos metálicos, siempre que como consecuencia de la acción de causas exteriores se pueda producir una variación de la posición del conjunto o parte de su estructura.

Se calcularán los esfuerzos experimentados por todos los elementos de las estructuras, comprobando que el trabajo elástico correspondiente al valor máximo de acción, no rebasa los límites que se señalan en el artículo 29.

Artículo 11.

Sección de cálculo.—El cálculo del trabajo elástico se realizará utilizando la sección neta de cada pieza, descontando de la sección bruta cuantos orificios presente aquélla para remaches, tornillos, etc.

Artículo 12.

Trabajo elástico de las piezas.—Se deberán calcular por separado y para cada pieza de la estructura de un tramo metálico, los efectos producidos por las diversas causas de trabajo normales y anormales, reseñados en los artículos 1.º al 9.º, ambos inclusive, deduciendo los valores correspondientes por milímetros cuadrados de los trabajos elásticos correspondientes, empleando los métodos y principios corrientemente admitidos en la "Resistencia de materiales", teniendo en cuenta las observaciones y prescripciones que se indican en los sucesivos artículos para los casos particulares que se mencionan.

Artículo 13.

Flexión por compresión.—En las piezas sometidas a compresión en el sentido de su longitud, susceptibles de experimentar flexión a causa de su longitud, grande relativamente a sus dimensiones transversales, su trabajo elástico obtenido por división de aquéllas por su sección neta se multiplicará por el siguiente coeficiente de aumento:

$$1 + M \cdot N \cdot \frac{l^2}{r^2}$$

para contrarrestar aquella tendencia. La letra M designa un factor numérico que depende del modo de unión

de la pieza considerada con los elementos vecinos.

La letra N designa análogamente otro factor numérico que depende de la calidad del metal.

Las l y r designan, respectivamente, la longitud libre de la pieza y el radio de giro mínimo de la sección en la que la pieza es susceptible de flexión.

A título de ejemplo se indican a continuación los valores de los coeficientes M y N en varios casos de aplicación:

M = 1 Si la pieza está articulada en sus dos extremos.

$$M = \frac{1}{2} \text{ Si la pieza está articulada}$$

en un extremo y empotrada en el otro.

$$M = \frac{1}{4} \text{ Cuando los dos extremos}$$

de la pieza están empotrados.

M = 4 Si uno de los extremos está libre y el otro empotrado.

N = 0,0001 para el acero dulce laminado.

Artículo 14.

Esfuerzos alternativos.—Cuando algún elemento de la estructura de un tramo metálico esté sometido a esfuerzos alternativos de tracción y compresión, los coeficientes de trabajo normales fijados para la misma, según la naturaleza del material de que esté formado, en el artículo 29, se disminuirán con arreglo a la siguiente fórmula:

$$R_1 = \left(R - 2,50 \frac{A}{B} \right) \text{ Kg. : m/m}^2$$

Se designan por R y R₁ los coeficientes normal y reducido de trabajo, por A y B, respectivamente, los mínimos y máximos esfuerzos a los que en valor absoluto esté sometido el elemento considerado.

Para la determinación de estos esfuerzos se tendrán solamente en cuenta los debidos a la carga permanente y sobrecarga.

Artículo 15.

Esfuerzos secundarios.—En el cálculo de la resistencia de cuantos elementos constituyen la estructura de un tramo metálico, que por su disposición y realización práctica estén sometidos a esfuerzos secundarios, serán éstos tenidos en cuenta, debiéndose redactar los proyectos en forma que estos esfuerzos no existan o alcancen la menor importancia posible.

Cuando se sumen estos esfuerzos secundarios a los producidos por la carga permanente, sobrecarga, choque y fuerza centrífuga, se aumentarán en un 33 por 100 los límites de trabajo de las piezas consideradas.

Si se suman a todos ellos los esfuerzos producidos por las fuerzas laterales y longitudinales, aquel aumento en el valor de los límites de trabajo puede alcanzar el 50 por 100.

III.—Justificación de la estabilidad.

Artículo 16.

Calidad de los materiales.—Los di-

versos elementos que forman la estructura de los tramos metálicos han de estar constituidos por materiales que cumplan las condiciones de calidad que se detallan en los artículos siguientes:

Artículo 17.

Aceros laminados.—Condiciones generales.—Los aceros laminados deberán ser perfectamente homogéneos y estar exentos de sopladuras, impurezas y otros defectos de fabricación. Su fractura presentará una textura fina y granuda y las superficies exteriores estarán limpias y desprovistas de defectos.

Los aceros suministrados deberán someterse a las pruebas por tracción en caliente y en frío que se indican a continuación.

Estas pruebas se efectuarán, por lo menos, en una pieza por cada lote de veinticinco (25) piezas iguales o similares, y si cada uno de éstos estuviera compuesto de menor número de piezas se ensayará también como mínimo una pieza; si sus resultados no correspondieran a las prescripciones siguientes se procederá a nuevos ensayos sobre un número de ejemplares doble del que antes se ha indicado, o sea en dos piezas por cada lote de veinticinco (25).

Si los resultados de los nuevos ensayos no fueran satisfactorios, el lote o lotes correspondientes serán desechados.

Artículo 18.

Palastros.—a) Pruebas por tracción.—Las pruebas por tracción consistirán en determinar la carga de rotura por tracción directa y el alargamiento mínimo proporcional después de la rotura, tanto en el sentido del laminado como en el normal a éste.

Las barretas de prueba se cortarán en frío de las piezas destinadas al ensayo. La sección de aquéllas será un rectángulo del espesor de la pieza, cuyo ancho se fijará como sigue:

Treinta (30) milímetros para las piezas de tres a 10 milímetros de espesor

Veinticinco (25) milímetros para las piezas de espesor de 10 a 20 milímetros.

Veinte (20) milímetros para las piezas de espesor superior a 20 milímetros.

Las barretas de ensayo deberán tener doscientos (200) milímetros de longitud; sin embargo, cuando las condiciones de las piezas que se ensayan no permitan cortar en el sentido en que se debe efectuar el ensayo barretas de doscientos (200) milímetros, se hará la prueba en barretas de cien (100) milímetros de longitud. En consecuencia, siempre que el ancho de la pieza permita cortar en este sentido barretas de 100 milímetros de longitud, podrán exigirse los ensayos a la tracción en sentido transversal.

Las probetas no deberán ser recogidas en ningún caso.

Las cabezas o extremos de las probetas se acomodarán a las disposiciones de los órganos de sujeción de la máquina de ensayo, de sección rectangular por regla general, y para el enlace de dichas cabezas con la sección restante de las probetas se prepararán éstas de suerte que las superficies

curvas de unión tengan en su sección meridiana radios de diez (10) milímetros. Para la determinación del alargamiento se marcarán en el cuerpo de la barra dos trazos o señales, cuya separación en centímetros se fijará por medio de la fórmula

$$L = \sqrt{66,67 \times S}$$

siendo S el área en centímetros cuadrados de la sección recta de la probeta.

Sometidas las probetas a esfuerzos variables de tracción de cuarenta (40) kilogramos por milímetro cuadrado de su sección inicial, cuando menos, no deberán romperse aquéllas, sufriendo sin rotura un alargamiento mínimo proporcional del 25 por 100, medido entre las señales marcadas en la barra.

b) *Pruebas en frío.—Plegado.*—Los palastros se someterán, aunque aparezcan grietas, a ensayos de plegado por medio de martillo, verificándose el ensayo en probetas de veinte (20) centímetros de longitud por tres (3) de ancho, plegándose en forma tal que los dos extremos de la plancha se encuentren en contacto y que la mayor separación de las caras exteriores de la barra plegada quede reducida a cuatro veces su espesor.

Punzonado.—Otra barra de veinte (20) centímetros de longitud y seis (6) de ancho, punzonada en su punto medio, se plegará en frío, de manera que las caras exteriores formen un ángulo de 90°. Ninguna grieta ni hendidura deberá manifestarse durante esta prueba.

c) *Pruebas de temple.*—Los ensayos de temple del acero se efectuarán en probetas tomadas en los palastros, tanto en el sentido del laminado como en el normal. Las probetas preparadas para los ensayos no deberán tener redondeados sus bordes longitudinales; únicamente se tolerará que los ángulos se maten algo por medio de la lima.

Las probetas se calentarán uniformemente hasta el rojo cereza algo oscuro y se sumergirán en agua a la temperatura de veintiocho (28) grados.

Preparadas de este modo las probetas, deberán poder tomar, sin presentar señales de rotura, una curvatura cuyo radio medio, interiormente, sea poco menor que el grueso de la barra.

Artículo 19.

Aceros perfilados.—a) *Pruebas por tracción.*—Se sacarán probetas en la forma indicada anteriormente, en las alas si se trata de ángulos y en el alma si se trata de piezas en T, doble T y U, haciéndose las pruebas por tracción en el sentido del laminado, pruebas que deberán dar resultados idénticos a los señalados para los palastros.

b) *Pruebas en frío.*—Serán las mismas que las indicadas para los palastros.

c) *Pruebas en caliente.*—*Ángulos.*—Con una de las alas de un trozo de ángulo cortado de una barra se formará un manguito cilíndrico, cuyo eje perpendicular al plano de la segunda ala no curvada y cuyo diámetro sea igual a cinco veces el ancho del ala que se conserva plana.

Un segundo trozo de ángulo cortado en otra barra se abrirá por su arista hasta que las caras exteriores de las dos alas formen un ángulo de 135 grados. Un tercer trozo de cantonera se cerrará hasta que las caras exteriores de las dos alas formen un ángulo de 45 grados.

Todas estas pruebas han de poder realizarse sin que se presenten hendiduras, grietas ni desgarraduras en las piezas ensayadas.

Se comprobará si los trozos de una cantonera previamente rota se sueldan fácilmente, aunque se deformen en parte, debiendo presentar la soldadura una resistencia análoga a la de la pieza antes de su rotura.

Barras en simple T.—Se encorvará análogamente con buen resultado la extremidad de una barra en forma tal que el alma quede plana, formándose con la cabeza una superficie cilíndrica de un cuarto de círculo, con un radio igual a cinco veces la altura del alma.

Barras en doble T y en U.—Se empezará por hendir en frío la extremidad de una barra de manera que la hendidura divida longitudinalmente el alma en dos partes iguales, en una longitud igual a tres veces la altura de la sección transversal; para señalar el límite de dicha hendidura se abrirá de antemano un pequeño agujero en el alma de la pieza.

Una vez realizada esta operación, se encorvará con regularidad una de las mitades de la barra, hasta que la distancia entre los bordes interiores de las dos partes separadas en la extremidad de las mismas sea igual a la altura de la pieza.

También deberán sufrir estas piezas pruebas de apertura y cierre de sus alas, en la misma forma y condiciones que las anteriormente prescritas para los ángulos; todas estas pruebas han de dar resultados idénticamente favorables.

Artículo 20.

Redondos.—*Aceros redondos para pernos y remaches.*—Los trozos cortados de las barras habrán de resistir el plegado a noventa (90) grados y ser enderezados después sin presentar ninguna señal de grieta.

Se practicarán ensayos por tracción para determinar el coeficiente de rotura y el alargamiento proporcional, no bajando el primero de 38 kilogramos por milímetro cuadrado de la sección primitiva de la barra que se ensaye, y de 23 por 100 el alargamiento de la misma.

Artículo 21.

Acero fundido.—El acero colado deberá ser sano y perfectamente moldeado. Las piezas que antes o después del ajuste presenten sopladuras susceptibles de alterar la solidez, serán desechadas. Las piezas deberán siempre estar reconocidas antes de ser colocadas en obra.

Las piezas de acero moldeado se probarán por medio de barretas cortadas en las piezas mismas cuando su forma se presta a ello, y en caso contrario cortadas en frío en lingotes colados en arena seca, al mismo tiempo que las piezas.

Los ensayos comprenderán una

prueba por tracción y otra por choque.

a) *Pruebas por tracción.*—Se efectuarán por medio de probetas cilíndricas de ciento cincuenta milímetros cuadrados (0,000150) de sección y cien (100) milímetros de longitud, sometidas a ensayos de tracción, cuyos resultados no han de ser inferiores a los siguientes:

Carga de rotura: Cuarenta y cinco (45) kilogramos por milímetro cuadrado.

Alargamiento después de la rotura: Diez y ocho por ciento (18 por 100).

Se aceptará, sin embargo, una tolerancia de tres (3) kilogramos en la carga de rotura (o sea 42 kilogramos), siempre que el alargamiento correspondiente sea, por lo menos, de veintinueve por ciento (29 por 100). Se aceptará igualmente una tolerancia de tres (3) centésimas en el alargamiento (o sea de 15 por 100), siempre que la carga de rotura correspondiente sea, por lo menos, de cuarenta y ocho (48) kilogramos por milímetro cuadrado.

b) *Pruebas por choque.*—Las probetas de tres centímetros de escuadra y de veinte (20) centímetros de longitud, deberán soportar sin romperse el choque de una maza de diez y ocho kilogramos (18), cayendo de altura variable de cinco en cinco centímetros, desde un metro hasta un metro y medio. El peso del yunque será, por lo menos, de trescientos cincuenta (350) kilogramos, y la distancia entre los cuchillos de apoyo de la probeta, de diez y seis (16) centímetros.

Si en un primer ensayo las probetas dieran resultados satisfactorios, se podrá hacer sufrir a todas las piezas y al lingote de prueba de la misma colada un recalentamiento seguido de un enfriamiento lento, después de lo cual se efectuará una segunda serie de pruebas. Si este ensayo diera también resultados insuficientes, todas las piezas de la colada serán definitivamente desechadas.

Artículo 22.

Acero forjado.—Este material deberá estar exento de toda clase de defectos y satisfacer a las mismas pruebas por choque que las establecidas para el acero moldeado.

La carga mínima de rotura en los ensayos por tracción deberá ser de cincuenta y cinco (55) kilogramos por milímetro cuadrado de sección.

Los rodillos deberán poder soportar, sin experimentar ninguna deformación, una carga uniformemente repartida, correspondiente a cuarenta (40) kilogramos por centímetro cuadrado de sección longitudinal por el eje del rodillo.

Se podrá comprobar si esta condición está cumplida por medio de pruebas, sea directamente sobre los rodillos terminados, sea, en caso de imposibilidad, sobre muestras del mismo metal de treinta (30) centímetros de longitud, por lo menos.

Artículo 23.

Resumen.—Como resumen de cuanto se expone en los artículos anteriores, las condiciones que deben cumplir los materiales que constituyen las piezas que forman un tramo metálico son las siguientes:

MATERIALES	Valor mínimo de la carga de rotura — R = Kg. : m/m ²	TRACCION		Valor mínimo del coeficiente de calidad — R × 1	Compresión. Carga mínima de rotura — Kg. : m/m ²	Corte o tronchadura transversal — Kg. : m/m ²
		Alargamiento mínimo proporcional — 1 = %	Límite mínimo aparente de elasticidad — R = Kg. : m/m ²			
Acero laminado.....	40	25	25	10,5	»	»
Acero para remaches.....	38	28	25	11,0	»	27
Acero fundido.....	45	18	22	9,0	100	»
Acero forjado.....	55	20	25	12,50	»	40

Artículo 24.

Prohibición del empleo del hierro.—En ningún caso se construirá, a partir de la fecha en que entre en vigor esta Instrucción, tramo alguno que sus elementos sean de hierro.

Artículo 25.

Actas de los ensayos.—Se redactarán actas de los resultados de todos estos ensayos, las cuales, suscritas por los Ingenieros que los hayan realizado, se conservarán para su consulta siempre que fuese preciso.

Artículo 26.

Realización de los ensayos.—Los ensayos prescritos en todos los artículos anteriores, podrán realizarse utilizando las máquinas apropiadas, pudiéndose exigir por los Ingenieros inspectores que dichos ensayos se realicen en algún Laboratorio oficial, especialmente para contrarrestar los resultados obtenidos y asegurarse del buen funcionamiento de aquéllas.

Artículo 27.

Aceros especiales.—Si el autor del proyecto de tramo metálico estimase conveniente para la obra el empleo de aceros de calidad especial en toda o parte de la estructura, propondrá las condiciones de trabajo del nuevo material, según su composición y características, fundamentándolas debidamente.

Artículo 28.

Presiones sobre los apoyos.—Los aparatos de apoyo de los tramos metálicos descansarán sobre sillares de piedra dura de la mejor calidad que sea posible procurarse, dada la situación de cada obra. Estos sillares tendrán un espesor mínimo de 0,40 metros.

Las dimensiones de los aparatos de apoyo y de los sillares aludidos se calcularán, dados los valores de las cargas estáticas y dinámicas que los tramos metálicos transmitirán sobre aquéllos, teniendo en cuenta las acciones del viento, fuerza centrífuga y demás acciones accidentales, para que las presiones unitarias por c/m² de sillares y fábricas sobre las que éstos

se coloquen, no rebasen los siguientes valores:

Presiones sobre los sillares de apoyo.

Sobre sillares de granito 45 kg. por c/m²
Sobre sillares de caliza 30 " " "

Presiones sobre las fábricas.

Sobre mampostería de cemento..... 28 kg. por c/m²
En las obras construidas y tramos calculados con anterioridad a esta instrucción, se admiten tolerancias del 25 por 100.

Artículo 29.

Coefficientes de trabajos de los materiales.—Los coeficientes límites de trabajo por m/m² admitidos para estos materiales serán los siguientes: Acero laminado: 11,00 kilogramos a la extensión o compresión, será reducido en 1/5 cuando se trate de cortadura.

Acero para remaches: 8,00 kilogramos al esfuerzo cortante, si se calculara el esfuerzo de arranque de cabezas se reducirá este trabajo en 1/4.

Acero fundido: 11,00 kilogramos a la compresión y 8,00 ídem a la flexión.

Acero forjado: 12,50 kilogramos a la extensión o compresión.

Se entenderá que los coeficientes definidos anteriormente se refieren siempre a la sección mínima efectiva de cada pieza, después de haber sido descontados los orificios de los remaches.

Se evitará siempre que el coeficiente de trabajo exceda de la mitad del límite aparente de elasticidad.

Si las piezas que se estudian están sometidas a esfuerzos alternativos o flexión por compresión, se realizará en los coeficientes antes señalados las reducciones que se preciben en los artículos 13 y 14.

Artículo 30.

Materiales usados en los refuerzos de tramos.—Si un tramo metálico de construcción antigua, en el cual sus piezas son de hierro laminado o soldado, se tratará de reforzar, para proporcionarle la resistencia necesaria para el caso de un material mó-

vil más pesado que el que sirvió de base para su cálculo, los coeficientes de trabajo de sus diversas piezas no pasarán de los señalados en el artículo 29, con reducción de 1/3 de sus valores respectivos.

Artículo 31.

Coefficiente de estabilidad.—Debe comprobarse la estabilidad transversal del tramo metálico, bajo la acción del viento y cuantos esfuerzos laterales se admitan, tanto en el caso en que se considere aquel cargado como descargado, admitiendo las hipótesis más desfavorables en ambos casos, suponiendo en aquél el peso de un tren compuesto exclusivamente de vagones vacíos de tipo cerrados.

En ningún caso el coeficiente de estabilidad debe ser menor de 1,50 y si por circunstancias inevitables fuera preciso construir algún tramo metálico que no cumpliera esta condición, deberá anclarse o sujetarse con toda eficacia a los apoyos para evitar el vuelco.

Artículo 32.

Esfuerzos combinados.—Para la determinación de las secciones efectivas resistentes de cada uno de los elementos que constituyen la estructura de un tramo metálico se calcularán los esfuerzos que sobre cada uno de ellos producen las diversas causas de trabajo expresadas en los artículos 1.º a 9.º

Si se designan con las letras que a continuación se indican, aquellos esfuerzos deberán sumarse, haciendo con ellos las diversas combinaciones que igualmente se expresan:

Carga permanente.....	p
Sobrecarga	s
Viento:	
Tramo descargado.....	v
Tramo cargado.....	w
Temperatura	t
Frenado	f
Rozamiento al arranque.....	r
Fuerza centrífuga.....	c
Efecto de choque.....	i

$E = p + s + t + (f \text{ ó } r) + c. - 1.ª \text{ hipótesis.}$

$E' = p + s + w. - 2.ª \text{ hipótesis.}$

$E'' = p + v + t. - 3.ª \text{ hipótesis.}$

$E''' = p + s + f. - 4.ª \text{ hipótesis.}$

Los coeficientes de trabajo de los diversos elementos que constituyen el

tramo metálico se ajustarán por completo a las prescripciones del artículo 29, cuando el esfuerzo total calculado corresponda a la primera hipótesis. Cuando las hipótesis tenidas en cuenta son las segunda y tercera antes expresadas aquellos coeficientes se aumentarán en 0,50 kilogramos por m^2 .

Por último, cuando se toma en consideración la cuarta hipótesis, aquellos coeficientes de trabajo podrán ser aumentados en 3,00 kilogramos (tres) por m^2 .

Artículo 33.

Tramos de carácter provisional.—Si se tratara de un tramo de carácter provisional y transitorio, previa justificación, podrían adoptarse coeficientes de trabajos superiores a los expresados.

IV—Disposiciones del proyecto.

Artículo 34.

Disposiciones generales.—a) Se dispondrán las estructuras de los tramos metálicos en forma que todas sus partes sean accesibles para la debida vigilancia y posible pintura, con objeto de mantenerlas en un buen estado de conservación, evitándose a toda costa partes que durante el servicio no puedan ser visitadas.

b) Los diversos elementos de los tramos metálicos en los que pueda depositarse agua estarán provistos de orificios de desagüe, o bien se rellenarán de material que no absorba el agua, si no pudiera adoptarse aquella disposición.

c) El espesor mínimo de los elementos que constituyan una estructura será de 7 m/m , tanto se trate de palastros, planos, perfiles, etc.

d) La distancia entre centros de los orificios para remaches no será menor de tres veces su diámetro, ni mayor en el sentido de los esfuerzos a que se encuentren sometidas las piezas, de 150 m/m , cuando éstas estén formadas por perfilados y palastros.

Cuando se trate de piezas compuestas con perfiles angulares, en las cuales existan orificios en tresholillo en ambas alas, la distancia máxima entre centros de los orificios de un ala podrá llegar al doble de la antes indicada.

Quando se trate de unir varios palastros o planos entre sí, se coserán por remaches cuya distancia en cualquier dirección no sea mayor de 300 milímetros.

En piezas extendidas compuestas por ángulos o perfilados, se admitirá una distancia de 300 milímetros, entre los remaches que las aseguran y unen.

La distancia entre el centro del orificio para un remache y el borde del elemento cosido no será menor de 35 milímetros para los remaches de diámetro superior a 49 milímetros, y 25 milímetros para los remaches de 19 milímetros o menos de diámetro.

Dicha distancia no será mayor, en ningún caso, de ocho veces el espesor del elemento cosido.

El diámetro de los remaches que hayan de utilizarse para la unión de

escuadras o perfilados no pasará de la cuarta parte de la anchura del ala de dicho elemento.

Artículo 35.

Disposiciones concernientes al piso. Las viguetas deberán ser normales a las vigas principales, únicamente y por excepción se admitirán oblicuas, previa justificación y demostración de la necesidad de esta disposición.

Se exceptúan con carácter general, de esta prescripción, las viguetas extremas de los tramos oblicuos que deberán unirse a los montantes extremos, para aumentar la rigidez general de la estructura.

Los largueros serán en general normales a las viguetas, pudiendo ser rectilíneas o curvilíneas según el trazado de la vía, debiendo unirse directamente a aquéllas.

En el caso de los tramos para ferrocarril en que la vía se encuentre en curva, se arriostrarán entre sí las dos filas de largueros, mediante triangulación debidamente calculada, para evitar las deformaciones que pudieran producir la fuerza centrífuga al paso de los trenes.

Artículo 36.

Disposiciones concernientes a las vigas principales.—a) Se procurará proyectar todos sus elementos, en forma que los ejes de inercia de las diversas piezas coincidan con los ejes de simetría, cortándose en un punto aquéllos en las piezas que coinciden en un nudo.

b) La resistencia de las diversas uniones o nudos estará calculada para soportar los esfuerzos máximos que las piezas que se enlazan pueden soportar, aunque los que hayan servido para calcular sus diversas secciones sean menores.

c) La inclinación de las diversas barras que constituyen la estructura de una viga principal no deberá ser inferior a 45 grados con la horizontal.

d) Cuando se empleen palastros en la constitución de las cabezas superiores de una viga, uno de ellos por la menos deberá tener la longitud de la viga.

e) Sobre los apoyos y en los puntos donde se apliquen cargas concentradas se colocarán montantes, para refuerzo de las almas.

Artículo 37.

Disposiciones concernientes al arriostramiento.—Para el arriostramiento lateral, longitudinal y transversal se emplearán elementos rígidos.

Se emplearán bastidores de arriostramiento transversal en las entradas de los tramos, así como en los planos correspondientes a los montantes de las vigas principales; aquéllos y éstos estarán calculados para los esfuerzos que están llamados a resistir.

En los tramos de piso superior se colocan estos arriostrados con carácter obligatorio, y en los de piso inferior siempre que las dimensiones de la

sección transversal permita el paso del gálibo correspondientes.

En el caso en que no sea posible su proyecto y colocación, por no dejar libre paso al expresado gálibo, se adoptarán las disposiciones oportunas en la unión de los montantes verticales con los elementos del piso, para aumentar en cuanto sea posible la rigidez transversal del tramo.

Se proyectará una o dos vigas horizontales de arriostramiento lateral, las que se unirán a las cabezas superior e inferior de los tramos, según sea la situación del piso; en todo caso se proyectará éste y aquél, cuando el piso sea superior o inferior, permitiendo el paso del gálibo por debajo de la viga de arriostramiento.

Artículo 38.

Disposición de los aparatos de apoyo.—Se dotará a todos los tramos metálicos de aparatos de apoyo, debidamente calculados para permitir una dilatación o contracción por metro lineal de la estructura de $\pm 0,003$ metros.

Los aparatos de apoyo correspondientes a uno de los extremos del tramo serán fijos y se anclarán fuertemente en los estribos o pilas, en tanto que los correspondientes al otro extremo permitirán el libre movimiento del tramo como consecuencia de las variaciones de temperatura.

En el caso en que el tramo, por conveniencia de trazado, deba situarse en pendiente siguiendo el perfil de la línea, los aparatos fijos corresponderán al extremo más bajo de aquél.

La disposición de los expresados aparatos se ajustará con carácter general a las siguientes normas, las que pueden dejar de ser observadas previa justificación:

Para tramos de luces teóricas menores de 15,00 metros, los aparatos de apoyo móviles pueden ser placas lisas.

Para tramos de luces teóricas de 15,00 metros y mayores, aunque menores de 30,00 metros, los aparatos de apoyo móviles estarán dotados de rodillos cilíndricos en número suficiente.

Para los tramos de luces teóricas de 30,00 metros y superiores, los aparatos de apoyo, además de los rodillos cilíndricos prescritos para el grupo anterior de luces, tendrán una rótula central, tanto los fijos como los móviles.

Se calcularán cuidadosamente todos los elementos de estos aparatos de apoyo, no solamente los rodillos de dilatación y rótulas de giro, sino los cuerpos superiores e inferiores de los mismos.

Estos aparatos serán de acero moldeado, con excepción de los rodillos y rótulas, que serán de acero forjado y torneado.

Tanto los rodillos como las rótulas no tendrán en ningún caso un diámetro menor de 150 milímetros, debiendo aquéllos unirse solidariamente por elementos que permitan su libre movimiento.

Todas las partes de los aparatos de apoyo deben ser visitables, para buena conservación.

7.—Recepción y pruebas.

Artículo 39.

Inspección en taller.—Durante el trabajo de construcción y preparación en talleres tendrá el Ingeniero Inspector libre entrada para que en todo momento pueda comprobar la marcha de aquélla, asegurándose no solamente de la calidad y condiciones de los materiales, sino también de la mano de obra es cuidadosa, ajustándose la construcción a cuanto en el proyecto se ha establecido.

Señalará de un modo indeleble cuantas piezas haya examinado, marcando de modo diferente, bien claro, las piezas que considere aceptadas, así como las que rechaza, pudiéndose en todo momento separarse toda pieza no marcada.

Podrá exigir en la fábrica o taller las máquinas de ensayo, que deberán estar debidamente contrastadas para comprobar las condiciones de los materiales.

Podrá el Ingeniero Inspector pedir que se realicen ensayos en piezas terminadas, siendo de cuenta del fabricante los gastos que representaran estos ensayos, si los resultados fueran desfavorables, y, por el contrario, de cuenta del que pidiese aquéllos si los resultados fuesen satisfactorios.

Igualmente se comprobará en todo momento el corte de piezas, remachado, pintura, etc.

Artículo 40

Montaje en el taller y en obra.—Todo tramo metálico debe ser provisional y cuidadosamente montado en el taller, para asegurarse de la perfecta concordancia en el taladrado de los diversos elementos del mismo, que han de unirse.

Excepcionalmente se podrá autorizar que algún tramo no se monte por completo en el taller en alguno de los siguientes casos:

a) Cuando la estructura es de tamaño excepcional, no siendo suficientes los medios habituales y corrientes de que se pueda disponer para el manejo y colocación de los diversos elementos de la misma, pudiéndose en este caso autorizar el montaje por separado de las vigas principales y elementos del piso, colocando aquéllas acostadas en el suelo y aquél uniéndolo sus elementos a las cabezas de las mismas, con las que, según la disposición del tramo, hayan de unirse definitivamente.

b) Si se tratara de un lote de varios tramos idénticos, será preceptivo el montaje completo de uno para cada diez o menos tramos que constituyen aquél, debiéndose montar en los demás únicamente los elementos más importantes y delicados.

Deberán señalarse en el taller cuidadosamente todos los elementos que en obra han de montarse, para facilitar este trabajo, debiéndose acompañar planos y notas de montaje con suficiente detalle para que pueda realizar dicho montaje persona ajena al trabajo de taller

Se detallarán en el proyecto del nuevo tramo el procedimiento de montaje y disposición de los andamios que se considera ofrezcan el menor obstáculo posible, tanto al paso de las aguas como de los caminos que puedan pasar por debajo de aquél.

Artículo 41.

Pintura.—Antes del montaje provisional en el taller o definitivo en obra, todas las piezas y elementos metálicos que constituyan la estructura serán fuertemente raspados con cepillos metálicos para separar del metal toda huella de oxidación y cuantas materias extrañas pudieran tener adheridas.

Todas las superficies que hayan de quedar ocultas como consecuencia del remachado, bien en el taller o en obra, se recubrirán de una capa de minio de hierro diluido en aceite de linaza cocido con exclusión de esencia de trementina.

Antes de su salida del taller para su montaje en obra, deberán cubrirse todas las piezas con una capa de igual pintura, la que no podrá ser aplicada al aire libre, como no sea en tiempo perfectamente seco.

Durante el montaje deberán cubrirse con la misma pintura todas las superficies que hayan de quedar ocultas, así como las cubrejuntas, forros, cabezas de los remaches y todos los elementos colocados en obra.

Una vez seca esta pintura y evitando hacerlo en tiempo lluvioso o de bajas temperaturas, que pudiera perjudicar a la buena aplicación de la pintura, se aplicarán dos manos de la pintura que se elija.

Artículo 42.

Pruebas para los nuevos tramos.—Las pruebas que se prescriben a continuación corresponden a las que han de realizarse en los tramos metálicos de nueva construcción o que hayan sido objeto de importante reparación o refuerzo.

En el artículo 54 se prescriben las pruebas de carácter reglamentario que han de realizarse periódicamente en todo tramo metálico en servicio.

Artículo 43.

Caso en que las pruebas no son preceptivas.—En los tramos metálicos cuyas vigas principales, preparadas y montadas por completo en el taller, se conducen en una sola pieza a la obra, no será preceptiva su prueba, como por razones especiales no se señale por la Inspección, siendo revisados cuidadosamente en obra antes de permitir por ellos el paso de los trenes. Por el contrario, deberán ser probados todos los tramos metálicos cuyas vigas principales se conduzcan a la obra en trozos y se monten y unan en ésta.

Artículo 44.

Tren de pruebas.—El tren de pruebas estará formado, siempre que sea posible, por el mismo material que constituye el tren utilizado en los

cálculos; en caso contrario estará formado por dos locomotoras en sentido natural de marcha y con el máximo de carga que puedan admitir, segundas del suficiente número de vagones para cubrir la longitud de tramo que, según los diferentes casos, se señala a continuación.

El material móvil de que deberá estar formado dicho tren será el más pesado que pueda circular por la línea en la que se encuentre situado el tramo que ha de probarse, procurándose que el peso medio por metro lineal del tren de pruebas se aproxime cuanto sea posible al del tren que se ha utilizado en los cálculos.

Va longitud del tren de pruebas, medida entre ejes extremos, será por lo menos igual a la luz teórica del tramo de mayor luz, cuando haya de probarse uno o varios tramos independientes y la necesaria para cargar completamente los dos tramos contiguos de mayores luces, si se tratara de tramos de vigas continuas.

Artículo 45.

Nivelación de los tramos.—Antes de realizar estas pruebas se practicará una detenida nivelación del tramo, refiriéndola a puntos fijos próximos, fácilmente reconocibles y que no puedan ser objeto de modificación que altere su posición.

Si se tratara de tramos con vigas solidarias se efectuará la nivelación de los apoyos con gran precisión y detenimiento, para comprobar su horizontalidad o correspondencia con los supuestos del proyecto.

Los puntos nivelados (que no deben ser cabezas de remaches) se marcarán de un modo inequívoco y serán numerados.

Esta nivelación debe hacerse siempre que sea posible en tiempo cubierto; el tiempo y la temperatura ambiente durante la nivelación se harán constar en el acta que deberá redactarse.

Una vez terminadas las pruebas, se nivelarán nuevamente los tramos metálicos, refiriendo esta operación a los mismos puntos fijos que se utilizaran para la primera nivelación.

Artículo 46.

Clase de pruebas.—Las pruebas que deben realizarse serán de dos clases: estáticas y dinámicas.

En las pruebas estáticas las sobrecargas deberán quedar fijas en todas sus posiciones hasta que el tramo presente una flecha que permanezca estacionaria.

Las pruebas dinámicas se realizarán en todos los casos marchando el tren de pruebas primeramente con una velocidad de 10 kilómetros por hora, y posteriormente con la velocidad máxima que los trenes más ligeros hayan de circular por la obra, cuando ésta se encuentre en servicio normal y regular.

Las pruebas dinámicas pueden ser aplazadas hasta que la vía, en las proximidades de la obra, se encuentre convenientemente consolidada.

Artículo 47.

Pruebas estáticas.—a) Las pruebas

estáticas en los tramos rectos independientes se realizarán colocando el tren en las posiciones que, de acuerdo con el cálculo, produzca los mayores esfuerzos en los diversos elementos y la máxima deformación elástica, encontrándose en todo caso las dos máquinas en la cabeza del tren.

b) En las obras de tramos con vigas continuas se cargará cada tramo aisladamente, como se prescribe en el párrafo anterior, cortándose para ello el tren a la longitud necesaria.

Siempre que sea posible se cargará simultáneamente, y en toda su longitud con el tramo que se pruebe, el de mayor luz inmediato a uno de los dos contiguos a aquél.

Inmediatamente se cargarán, simultáneamente, los dos tramos contiguos a cada pila, con exclusión de los demás, por medio del tren de pruebas, al que se le dará la longitud necesaria, separando el material sobrante.

Artículo 48.

Pruebas dinámicas.—Las dos pruebas dinámicas se realizarán utilizando el mismo tren de pruebas que en las estáticas, pasando éste a las velocidades que señala el artículo 46.

Artículo 49.

Tramos para doble vía.—En los tramos metálicos en los que se encuentran colocadas dos vías, se realizarán las mismas pruebas prescritas en los artículos anteriores, circulando un tren por cada una de las dos vías, permaneciendo libre la otra, y posteriormente circulando, simultáneamente, trenes por las dos vías y en el mismo sentido, colocándolos en la disposición en que produzcan los máximos esfuerzos.

Artículo 50.

Tramos en arco.—En los tramos en arco se cargará, sucesivamente, en toda su longitud; después solamente su mitad, y, por último, la cuarta o tres cuartas partes de su longitud.

Artículo 51.

Tramos de diversos tipos.—Para los tramos metálicos de tipos no incluidos en las tres categorías señaladas o que tengan establecidas más de dos vías, se especificará en su proyecto el programa de las pruebas a las que han de someterse.

Artículo 52.

Medición de deformaciones, oscilaciones y flechas.—Durante las pruebas se medirán las deformaciones y oscilaciones generales y locales de la estructura con aparatos de precisión, registradores, siempre que sea posible.

Se apreciarán las modificaciones y deformaciones que hayan podido experimentar todas las piezas, uniones, remaches, etc., así como los aparatos de apoyo.

Se medirán igualmente los esfuerzos de las piezas de aquélla en las partes que correspondan a los máximos valores, con arreglo a la posición

del tren en cada una de las pruebas estáticas y dinámicas.

Independientemente de la deformación lateral elástica, la oscilación lateral de las vigas principales no debe pasar para un mismo lado del 1/8000 de la luz teórica.

La flecha permanente de los tramos de vigas rectas no debe rebasar el 1/5000 de la luz teórica.

La flecha elástica debida a la sobrecarga estática no debe rebasar, en general, en un 10 por 100 del valor obtenido por el cálculo.

La flecha elástica debida a la sobrecarga circulando por el tramo, según las prescripciones señaladas para las pruebas dinámicas, no debe rebasar a la anterior en más de un 25 por 100 de ésta.

En el caso en que las deformaciones no excedan los límites indicados ni los esfuerzos de las diversas piezas pasen de los valores fijados en el artículo 29, si los apoyos ofrecen toda clase de garantías podrá ponerse el tramo metálico en servicio normal.

En el caso en que los esfuerzos o deformaciones excedan los límites tolerados, el tramo será revisado cuidadosamente, computándose las dimensiones de sus diversos elementos con las propuestas en el proyecto; aprobado, revisándose nuevamente éste con todo detalle.

Se examinará si existen esfuerzos secundarios y su influencia sobre la estructura, si las uniones presentan algún defecto de construcción que puedan comprometer la estabilidad del tramo, y siempre que las flechas obtenidas en las pruebas sean en todo caso inferiores a las que daría el tren teórico empleado en los cálculos, se podrá poner provisionalmente en servicio el tramo metálico.

Al transcurrir un año en esta situación, si la estructura no ha experimentado deformaciones o averías de alguna importancia, se repetirán todas las pruebas que se realizaron en el tramo.

Si los resultados concuerdan con los obtenidos en aquéllas, el tramo puede ser aceptado definitivamente.

En caso contrario, será preciso sustituir el tramo por otro nuevo, o reforzarle en la forma conveniente para obtener resultados que concuerden con los exigidos.

Artículo 53.

Registro de los resultados.—Todos cuantos resultados se obtengan en las pruebas de un tramo metálico, así como todas las circunstancias que puedan interesar, se harán constar en un acta, que será firmada por Ingenieros de la Inspección y de la entidad explotadora o constructora.

Artículo 54.

Tramos en servicio y de construcción anterior a la vigencia de esta Instrucción.—Una vez que se establece el servicio normal en un tramo metálico e independientemente de la vigilancia y conservación de carácter ordinario que debe hacerse con toda atención, se realizarán revisiones periódicas de estas estructuras.

Los resultados de estas inspeccio-

nes se harán constar en documentos especiales, para formar con ellos la historia del tramo.

Durante la vigilancia normal se corregirá inmediatamente todo deterioro o avería susceptible de aumento o que pudiera comprometer la seguridad de la obra.

Debe renovarse la pintura de las partes descubiertas, y si es posible de las ocultas, tan frecuentemente como sea necesario para preservarlas de la oxidación.

Se realizará una revisión cada dos años de todos los tramos metálicos, la que tendrá principalmente por objeto comprobar el estado de los remaches, pernos, etc., comprobándose que las piezas sometidas a esfuerzos de compresión no han experimentado deformación permanente; se golpearán todas las piezas y remaches con el martillo para asegurarse no tienen grietas ni que éstos se encuentran flojos; igualmente se apreciará la posición de los aparatos de apoyo.

Cada diez años, además de la inspección que pudiera corresponderle, descrita en el párrafo anterior, se realizarán pruebas estáticas y dinámicas idénticas a las prescritas en los artículos 42 al 53 para los tramos metálicos nuevos, comprobándose los esfuerzos máximos a los que estén sometidas todas las piezas y las deformaciones y oscilaciones generales y locales de todos sus elementos.

Cuantas prescripciones se detallan anteriormente se aplicarán a los tramos metálicos de construcción anterior a la fecha en que entre en vigor esta Instrucción, y que igualmente han entrado en su servicio normal con prioridad a dicha fecha, admitiéndose coeficientes de trabajo y de deformación con tolerancias del 25 por 100 sobre los fijados para los tramos de nueva construcción.

Artículo 55.

Circulación de material móvil de nuevos tipos.—No se permitirá la circulación de nuevos tipos de material móvil, tanto tractor como remolcado, sin autorización previa de la Inspección, la que podrá exigir la realización de las pruebas necesarias o la redacción de los cálculos precisos para comprobar que los efectos producidos por aquél sobre todos los elementos constitutivos de las estructuras metálicas no rebasan los límites señalados en esta Instrucción.

Si el expresado material produjera efectos superiores a los prescritos, se podrá permitir su circulación mediante tolerancias en aquéllos del 10 por 100.

Si los efectos producidos rebasaran estas tolerancias, sería preciso para autorizar el paso de aquel material la sustitución de los tramos por otros nuevos o el refuerzo de los elementos de los mismos en que dichos excesos se produjeran.

VI.—Disposiciones diversas.

Artículo 56.

Gálibo del material móvil.—a) Ninguna pieza de los tramos metálicos para ferrocarriles de vía ancha o normal podrá penetrar dentro del co-

orno poligonal o gálibo definido del modo siguiente:

Una horizontal a 4,80 metros sobre la superficie de rodadura de los carriles y dos verticales a 2,30 metros de distancia del eje de la vía, chaflanados los ángulos de éstas con aquélla, con rectas inclinadas a 45° que las corten a 1,40 metros del vértice.

En la parte inferior el contorno está determinado por dos escalones a cada lado, formados por una vertical de 0,25 metros a partir de la recta que se apoya sobre la superficie de rodadura de los carriles, a una distancia de 1,40 metros del eje de la vía, y otra vertical de 0,50 metros de altura a 1,70 metros del mismo eje, completándose con las horizontales correspondientes.

b) En los tramos en los que la vía está colocada en curva, habrá de tenerse en cuenta la inclinación de este gálibo, debida al peralte del carril exterior.

Artículo 57.

Medidas de seguridad.—a) Los tramos metálicos para ferrocarriles deberán tener cubiertas las traviesas, si este es el sistema de apoyo de los

carriles, en la zona comprendida entre éstos, con chapa metálica que proporcione suficiente protección a aquéllas.

Igual disposición debe adoptarse en cuantos tramos metálicos que por encontrarse próximos a estaciones exijan el paso y permanencia de los agentes de las mismas para realizar operaciones de enganche o desenganche del material móvil.

Los tramos metálicos de 10 metros o más de luz teórica deberán proyectarse y construirse con dos pascos dotados de barandillas, las que se prolongarán sobre los muros de acompañamiento de los estribos de la obra o se sustituirán por pretilos de fábrica; en uno y otro caso, en la longitud suficiente para evitar accidentes.

c) Los tramos de 7 a 15 metros de luz teórica llevarán contracarriles o largueros protectores, y los de mayor luz este segundo medio de seguridad.

d) Los tramos de 10 metros de luz y mayores deberán construirse con aparatos encarriladores para garantizar en lo posible el paso por el tramo del material móvil encarriado.

CAPITULO II

TRAMOS METÁLICOS PARA FERROCARRILES DE VÍA DE UN METRO

Artículo 58.

Disposiciones que deben observarse.—Todas las disposiciones detalladas en los artículos 1.º, 3.º a 55 y 57, referentes a los tramos para ferrocarriles de vía normal, se aplicarán a los tramos para ferrocarriles de vía de un metro.

Artículo 59.

Sobrecargas. Trenes tipos y sobrecargas virtuales.—a) Para el cálculo de los tramos metálicos para vía de un metro de ancho, se utilizará un tren tipo compuesto por dos locomotoras con sus tónders, colocadas en cabeza y en sentido normal de marcha, seguidas de un número indefinido de vagones cargados.

Las dimensiones y pesos de máquinas, tónders y vagones se indican en el cuadro siguiente:

CARACTERISTICAS	MAQUINA	TENDER	VAGON CARGADO
Longitud total.....	11,50 metros.	8,00 metros.	10,40 metros.
Número de ejes.....	6	4	4
Distancia de la cabeza del primer tope al primer eje..	1,50 metros.	1,00 metros.	1,10 metros.
Separación entre los ejes primero y segundo.....	2,00 —	1,50 —	1,40 —
Separación entre los ejes intermedios.....	1,50 —	2,50 —	5,40 —
Separación entre los dos últimos ejes.....	2,50 —	1,50 —	1,40 —
Distancia del último eje a la cabeza del tope posterior.	1,00 —	1,50 —	1,10 —
Carga del primer eje.....	8.000 kilogramos.	14.000 kilogramos.	14.000 kilogramos.
Carga de los ejes intermedios acoplados.....	16.000 —	14.000 —	14.000 —
Carga del último eje.....	12.000 —	14.000 —	14.000 —
Peso medio por metro lineal.....	7.304 —	7.000 —	5.387 —

Para el cálculo de los diversos elementos de las vigas principales, se colocará el tren tipo en la posición que produzca efectos más desfavorables en el elemento que se considera.

Para los tramos de doble vía se utilizará la hipótesis de que pasen sobre el mismo dos trenes tipos en el mismo sentido, colocados en la posición más desfavorable.

Podrán ser sustituidas en los cálculos las máquinas y vagones constituyentes del tren tipo por material móvil en servicio en la red en la que se encuentre el tramo que se considere, siempre que los efectos producidos por este material sean más desfavorables que aquéllos en los diversos elementos del tramo.

Se podrá sustituir el tren tipo descrito por una sobrecarga virtual uniformemente repartida, siempre que ésta produzca efectos superiores, o a lo menos iguales, a los producidos por aquél.

b) Para el cálculo estático de los tramos metálicos para vía de un metro y pequeñas luces, se utilizará como sobrecarga móvil tres ejes separados 1,50 metros, con un peso por eje de 18.000 kilogramos, siempre que los efectos producidos por éstos sean superiores que los que origina el tren tipo normal descrito en el párrafo precedente.

Esta sobrecarga, compuesta por los tres ejes descritos, se utilizará igualmente para el cálculo de todos los

elementos de los pisos de los tramos metálicos, cualquiera que sea su luz de cálculo.

Tanto en uno como en otro caso, se situarán aquellos ejes en la posición en que produzcan efectos más desfavorables para el elemento que se considere.

c) Las sobrecargas uniformes equivalentes a estos dos trenes tipos, por metro lineal de tramo, para el cálculo de los tramos metálicos de vía estrecha, se indican a continuación, tanto para la determinación de los momentos flectores, como de los esfuerzos cortantes, debiéndose interpolar o extrapolar entre las sobrecargas que se señalan, para las luces no indicadas en los cuadros:

LUCES — Metros	CALCULO de los momentos flectores — Kg. : m. l.	CALCULO de los esfuerzos cortantes — Kg. : m. l.	LUCES — Metros	CALCULO de los momentos flectores — Kg. : m. l.	CALCULO de los esfuerzos cortantes — Kg. : m. l.
1,00	36.000	36.000	35,00	7.460	8.220
2,00	18.000	23.400	40,00	7.390	8.060
3,00	14.100	19.200	45,00	7.320	7.900
4,00	14.400	17.550	50,00	7.210	7.740
5,00	13.536	15.552	55,00	7.100	7.600
10,00	9.440	10.920	60,00	6.990	7.470
15,00	8.550	9.720	65,00	6.870	7.350
20,00	8.050	8.910	70,00	6.750	7.230
25,00	7.740	8.580	75,00	6.660	7.150
30,00	7.580	8.370	80,00	6.570	7.070

Artículo 60.

Galibo del material móvil.—En los proyectos de tramos metálicos para vía de 1,00 m., habrá de justificarse la sección transversal que se adopte, en relación al material de la línea, cuidando de que la amplitud sea no sólo la necesaria para la circulación de los vehículos, sino también para el personal de la vía que ha de ser compatible con el paso del tren por el tramo.

CAPITULO III

TRAMOS METÁLICOS PARA CARRETERAS

Artículo 61.

Disposiciones que deben observarse.—Todas las disposiciones detalladas en los artículos 5.º y 9.º a 41, referentes a los tramos metálicos para ferrocarriles de vía normal, se aplicarán a los tramos para carreteras.

Artículo 62.

Carga permanente.—Para la determinación de la carga permanente que debe considerarse en los cálculos se fijarán por separado:

a) El piso en el caso de tramos para carreteras, caminos, etc.

Estos pesos se deben determinar con toda exactitud por conocerse la disposición y detalle de todos sus elementos.

Se tomarán como pesos unitarios de los diversos elementos que pueden constituir los pisos:

	Kilogramos por m ³ .
Hierro soldado.....	7.800
Acero laminado.....	7.850
Hierro fundido.....	7.250
Acero moldeado.....	7.800
Plomo	11.400
Madera húmeda.....	1.050
Tierra y arena.....	1.550
Bastido	1.500
Hormigón de arena gruesa y grava.....	2.200
Hormigón de ladrillo y cemento	2.000
Fábrica de ladrillo y cemento	1.700
Mampostería de piedra caliza	2.500
Mampostería de arenisca... ..	2.400
Mampostería de piedra granítica	2.700

Kilogramos por m³.

Sillería de arenisca.....	2.500
Sillería de caliza.....	2.600
Sillería de granito.....	2.800
Hormigón armado.....	2.400
Asfalto	1.750

Los demás materiales según su peso real.

b) El peso supuesto de la estructura metálica se determinará de un modo aproximado, utilizando fórmulas, diagramas de pesos o por la comparación con otros tramos de condiciones semejantes ya construidos.

Estos valores se tomarán como base de los cálculos de los esfuerzos que han de resistir todas las piezas y elementos de la estructura.

Una vez terminado el cálculo y proyecto del nuevo tramo, se determinará el peso de la estructura, ya a la vista de las dimensiones y perfiles de todos sus elementos.

Si este peso así determinado fuera idéntico al utilizado en el cálculo, se conceptuará el tramo como bien calculado.

Si, por el contrario, este peso así determinado fuera mayor que el utilizado, se calculará nuevamente el tramo tomándole como base, y si los esfuerzos que resulten para todos y cada uno de los elementos de la estructura sobrepasan a los límites admitidos en más del 3 por 100, se rectificará el proyecto hasta conseguir que los esfuerzos queden dentro de dichos límites, no rectificándose, por el contrario y admitiéndose como buena la carga permanente primeramente utilizada si los excesos de trabajos no rebasan el expresado 3 por 100.

En todo caso, después de terminado el proyecto, debe indicarse en su Memoria la carga permanente verdadera, determinada de un modo exacto, y debe comparársela con la carga supuesta para el cálculo.

Artículo 63.

Sobrecargas.—Trenes tipos y sobrecargas virtuales.—a) Los tramos metálicos para carreteras deberán hallarse en condiciones de soportar, además de su peso propio, las sobrecargas, que se indican a continuación, debiéndose tener presente las indicaciones que siguen para la redacción de los cálculos correspondientes:

1.º En las aceras y paseos se supondrá acumulada una sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por metro

cuadrado en todo su ancho y en la longitud que produzca efectos más desfavorables al elemento de la estructura que se considere.

2.º El afirmado se supondrá dividido en zonas longitudinales de dos metros de anchura, pudiendo ocurrir que el ancho total de aquél sea o no múltiplo exacto de esta dimensión.

En el primer caso, y siempre que dicho ancho no sea superior a ocho metros, es decir, que se puedan obtener a lo más cuatro zonas como las indicadas, se supondrá el paso por cada una de ellas de los trenes tipos que se indican seguidamente, cada uno con la disposición especial que a continuación se señala.

Si el ancho del afirmado no fuese múltiplo exacto de 2,00 metros, bien porque no llegase a esta dimensión, o porque una vez deducidos los anchos de las zonas que puedan obtenerse quede otra con un ancho menor de 2,00 metros, se supondrá acumulada en la zona que no pueda ocupar ninguno de los tramos tipos que se describirán, una sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por metro cuadrado.

Si el ancho total del afirmado fuese mayor de 8,00 metros se considerará el tramo en que esto ocurra como un caso especial, y el autor del proyecto deberá justificar las sobrecargas que adopte en sus cálculos, así como su colocación, teniendo siempre en cuenta los trenes tipos que se describirán.

Para los tramos de luces teóricas o de cálculo superiores a 100,00 metros se estudiará en cada caso particular la disposición de los trenes tipos que deben aplicarse, teniendo en cuenta las condiciones locales, debiéndose justificar los elegidos.

Los trenes tipos que deben emplearse en los cálculos son los siguientes:

Tren tipo número 1.—Un rodillo compresor, con un peso total de 20.000 kilogramos, correspondiendo 8.000 kilogramos al eje delantero y 6.000 a cada una de las ruedas del eje posterior.

Su longitud total será de 6,000 metros, correspondiendo 3,875, 0,625 y 1,500 metros a la separación entre ejes y a las distancias de éstos a los extremos anterior y posterior del rodillo, respectivamente.

La anchura total del mismo será de 2,00 metros, y la separación entre los planos de simetría de las ruedas posteriores 1,50 metros.

Este rodillo, para constituir tren, irá precedido y seguido indefinidamente de sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por metro cuadrado en todo el ancho de la zona ocupada, o sea 2,00 metros.

Tren número 2.—Tres tranvías de cuatro ejes cada uno, en dos carretones con una carga por eje de 6.150 kilogramos, con una separación de 1,20 metros entre los ejes del mismo carrelón y de 7,10 metros entre los ejes contiguos de los dos carretones del mismo coche.

La longitud total del coche será de 15,50 metros, quedando por ello los ejes más separados entre sí a 3,00 metros de los extremos del coche.

La separación entre coches se supondrá de 0,50 metros.

Se supondrá un ancho de vía de 1,45 metros, siendo el ancho total de las cajas de los coches de 2,00 metros.

El tren estará constituido por tres de estos coches, precedidos y seguidos indefinidamente por sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por me-

tro cuadrado en todo el ancho de la zona ocupada, o sea 2,00 metros.

En cada una de las zonas de 2,00 metros, en que puede dividirse el afirmado de los puentes metálicos, siempre que la anchura de éste no sea mayor de 8,00 metros, se supondrá colocado uno de los dos trenes tipos reseñados, según sea la luz teórica o de cálculo del tramo metálico de que se trate, de acuerdo con las siguientes prescripciones:

a) Para los tramos metálicos con una luz teórica o de cálculo de 30,00 metros y menores, se utilizará el tren tipo número 1.

b) Para los tramos metálicos con una luz teórica o de cálculo superior a 30 metros, se utilizará el tren tipo número 2.

La colocación transversal de los trenes que se adopten, así como la posición longitudinal de los mismos, se fijará igualmente que la de las zonas, si existiesen, que queden libres por éstos, y que deben cubrirse con la sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por metro cuadrado, para que produzcan en el elemento o pieza de la es-

tructura que se estudie el efecto más desfavorable, tanto en el cálculo de los momentos de flexión como de los esfuerzos cortantes.

Para el cálculo de los elementos que constituyen el piso de los tramos metálicos se admitirá la posibilidad de paso de una carga aislada y única de 13.000 kilogramos, la que para cada uno de aquéllos se dispondrá en la posición más desfavorable.

c) En los proyectos de tramos metálicos para carreteras se podrán sustituir los trenes tipos definidos y descritos anteriormente, por las cargas estáticas uniformemente repartidas por metro lineal de tramo, que se consiguan en los siguientes cuadros, pudiéndose determinar, por interpolación o extrapolación las correspondientes a cada tren tipo para la luz que se adopte.

1.º Para el cálculo de los momentos de flexión máximos se supondrán aplicadas a la longitud total del tramo las siguientes cargas por metro lineal, y para cada uno de los trenes tipos reseñados en cada una de las zonas de 2,00 metros de ancho que puedan obtenerse:

LUCES — Metros	TREN TIPO NUM. 1	TREN TIPO NUM. 2	LUCES — Metros	TREN TIPO NUM. 1	TREN TIPO NUM. 2
	Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos	Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos		Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos	Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos
5	4,300	»	55	»	1,555
10	2,800	»	60	»	1,550
15	2,400	»	65	»	1,525
20	2,000	»	70	»	1,500
25	1,800	»	75	»	1,475
30	1,700	»	80	»	1,450
35	1,600	1,600	85	»	1,425
40	»	1,575	90	»	1,400
45	»	1,565	95	»	1,375
50	»	1,560	100	»	1,350

2.º Para el cálculo de los esfuerzos constantes máximos se supondrán aplicadas las longitudes comprendidas entre la sección

que se considere y el apoyo más lejano las siguientes cargas por metro lineal para cada uno de los trenes tipos reseñados y lon-

gitudes cargadas en cada una de las zonas de 2,000 metros de ancho que puedan obtenerse.

LUCES — Metros	TREN TIPO NUM. 1	TREN TIPO NUM. 2	LUCES — Metros	TREN TIPO NUM. 1	TREN TIPO NUM. 2
	Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos	Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos		Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos	Cargas por metro lineal de zona de 2,00 metros — Kilogramos
5	5,400	»	55	»	1,700
10	3,400	»	60	»	1,675
15	2,600	»	65	»	1,650
20	2,200	»	70	»	1,600
25	2,000	»	75	»	1,585
30	1,900	1,900	80	»	1,570
35	»	1,350	85	»	1,555
40	»	1,300	90	»	1,540
45	»	1,775	95	»	1,510
50	»	1,750	100	»	1,510

Artículo 64.

Acción del viento.—Las disposiciones del artículo número 3 son aplicables a los tramos para carreteras so-

lamente en cuanto se refieren a la acción del viento sobre los tramos descargados, tanto en el firme como en los puentes, sometidos a una presión de 270 kilogramos por m².

En los cálculos de los tramos, en las diversas hipótesis de sobrecarga, no se admitirá la acción del viento, ni sobre el tramo ni sobre las sobrecargas.

Artículo 65.

Pruebas de los nuevos tramos.—Las pruebas que se prescriben a continuación corresponden a las que han de realizarse en los tramos metálicos de nueva construcción o que hayan sido objeto de importante reparación o refuerzo.

En el artículo 76 se prescriben las pruebas de carácter reglamentario que han de realizarse periódicamente en todo tramo metálico en servicio.

Artículo 66.

Cómo en que las pruebas no son preceptivas.—En los tramos metálicos, cuyas vigas principales, preparadas y montadas por completo en el taller, se conduzcan en una sola pieza a la obra, no será preceptiva su prueba, como por razones especiales no se señala por la Inspección, siendo revisados cuidadosamente en obra antes de permitir que por ellos se establezca el servicio.

Por el contrario, deberán ser probados todos los tramos metálicos cuyas vigas principales se conduzcan a la obra en trozos y se monten y unan en ésta.

Artículo 67.

Nivelaciones de los tramos.—Antes de realizar las pruebas se practicará una detenida nivelación del tramo, refiriéndola a puntos fijos próximos fácilmente reconocibles y que no puedan ser objeto de modificación que altere su posición.

Si se tratara de tramos con vigas solidarias, se efectuará la nivelación de los apoyos con gran precisión y detenimiento para comprobar su horizontalidad o correspondencia exacta con los supuestos del proyecto.

Los puntos nivelados (que no deben ser cabezas de remaches) se marcarán de un modo inconfundible y serán numerados.

Esta nivelación debe hacerse siempre que sea posible en tiempo cubierto; el tiempo y la temperatura ambiente durante la nivelación se harán constar en el acta que deberá redactarse.

Artículo 68.

Clase de pruebas.—Las pruebas que deben realizarse serán de dos clases, estáticas y dinámicas.

En las primeras, las sobrecargas deberán quedar fijas en todas sus posiciones hasta que el tramo presente una flecha que permanezca estacionaria.

Las pruebas dinámicas se realizarán en todos los casos marchando el tren de pruebas que más adelante se señalará con una velocidad comprendida entre 4 y 10 kilómetros por hora.

Estas últimas pruebas pueden ser adelantadas hasta tanto que el firme en el tramo y en sus avenidas esté consolidado y en condiciones de permitir el paso de los vehículos que han de constituir el expresado tren de pruebas.

Artículo 69.

Pruebas estáticas.—a) Las pruebas estáticas se realizarán cubriendo la superficie del firme de la carretera

sobre el tramo metálico, así como los paseos del mismo, con una sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por metro cuadrado, en la longitud y zona que produzca efectos más desfavorables para el elemento de la estructura que se considera.

b) En las obras de tramos con vigas continuas se cargará cada tramo aisladamente, como se ha prescrito en el párrafo anterior.

Siempre que sea posible se cargará simultáneamente y en toda su longitud, con el tramo que se pruebe, el de mayor luz inmediato a uno de los dos contiguos a aquél.

Inmediatamente se cargarán simultáneamente y en toda su longitud los dos tramos contiguos a cada pila, con exclusión de los demás.

Si hubiera dificultades en alguna ocasión para procurarse la sobrecarga uniforme de 450 kilogramos por metro cuadrado, necesaria para cubrir toda la superficie del firme sobre el tramo metálico, podrá sustituirse en todo o en parte por los mismos trenes que han de utilizarse para las pruebas dinámicas que son objeto de los artículos 68 y 70.

Artículo 70.

Pruebas dinámicas.—Para la realización de las pruebas dinámicas se dispondrán tantos trenes de pruebas como zonas de dos metros de ancho puedan obtenerse del ancho total del firme, compuestos de los mismos vehículos que han sido utilizados en el cálculo de la estructura o los más similares que se pueda encontrar con este objeto, siempre que la sobrecarga uniformemente repartida por metro lineal equivalente sea la misma que corresponde al tren tipo; debiendo consignarse en el acta que deberá redactarse la clase de vehículos que se hayan empleado y el cálculo de la sobrecarga uniformemente repartida por metro lineal equivalente al tren que se haya utilizado en las pruebas.

Si se presentaran verdaderas dificultades, prácticamente invencibles, para encontrar el número de vehículos precisos para realizar las pruebas dinámicas, se podrá autorizar que la mitad del firme, en el sentido de su anchura, quede cubierta con la sobrecarga, uniformemente repartida, utilizándose en las pruebas estáticas, cubriendo la otra mitad con los trenes de pruebas correspondientes.

Durante la realización de las pruebas dinámicas estarán cubiertos los paseos en toda su longitud por una sobrecarga uniformemente repartida de 450 kilogramos por metro cuadrado.

Artículo 71.

Trenes de pruebas.—Las longitudes de las filas de vehículos que constituirán los trenes de prueba en los tramos de vigas independienses serán, como mínimo, la longitud del tramo.

Si se trata de tramos con vigas continuas y solidarias, dicha longitud será la necesaria para cubrir los dos tramos continuos de mayor longitud.

Artículo 72.

Tramos en arco.—En los tramos en arco se cargará primeramente en to-

da su longitud, después solamente su mitad y, por último, la cuarta o tres cuartas partes de su longitud.

Artículo 73.

Tramos de diversos tipos.—Para los tramos metálicos de tipos no incluidos en las tres categorías señaladas se especificará en su proyecto el programa de las pruebas a las que han de someterse.

Artículo 74.

Medición de deformaciones, oscilaciones y flechas.—Durante las pruebas se medirán las deformaciones y oscilaciones generales y locales de la estructura con aparatos de precisión y registradores siempre que sea posible.

Se apreciarán todas las modificaciones y deformaciones que hayan podido experimentar todas las piezas, uniones, remaches, etc., así como los aparatos de apoyo.

Se medirán igualmente los esfuerzos de las piezas de aquéllas, en las partes que corresponden a los máximos valores, con arreglo a la posición del tren de pruebas en cada uno de las pruebas estáticas y dinámicas.

Una vez terminadas las pruebas, se nivelarán nuevamente los tramos metálicos, refiriendo esta operación a los mismos puntos fijos utilizados en primera nivelación.

Independientemente de la deformación lateral elástica, la oscilación lateral de las vigas principales no debe pasar para un mismo lado del 1/8000 de la luz teórica.

La flecha permanente de los tramos de vigas rectas no debe rebasar el 1/5000 de la luz teórica.

La flecha elástica debida a la sobrecarga estática no debe rebasar, en general, en un 10 por 100 del valor obtenido en el cálculo.

La flecha elástica debida a las sobrecargas circulando por el tramo, según las prescripciones señaladas para las pruebas dinámicas, no debe rebasar a la anterior en más de un 25 por 100 de la misma.

En el caso de que las deformaciones no excedan los límites indicados, ni los esfuerzos de las diversas piezas pasen de los valores fijados en el artículo 29, si los apoyos ofrecen toda clase de garantías, puede ponerse el tramo metálico en servicio normal.

En el caso en que los esfuerzos o deformaciones excedan los límites tolerados, el tramo será reconocido cuidadosamente, confrontándose las dimensiones de sus diversos elementos con los propuestos en el proyecto aprobado, revisándose cuidadosamente éste con todo detalle.

Se examinará si existen esfuerzos secundarios y su influencia sobre la estructura, si las uniones presentan algún defecto de construcción que pueda comprometer la estabilidad del tramo, y siempre que las flechas obtenidas en las pruebas sean en todo caso inferiores a la que daría el tren teórico empleado en los cálculos se podrá poner provisionalmente en servicio el tramo metálico.

Al transcurrir un año en esta situación, si la estructura no ha experimentado deformación o averías de

guna importancia, se repetirán todas las pruebas que se realizaron en el tramo.

Si los resultados coinciden con los obtenidos en aquéllas, el tramo puede ser aceptado definitivamente.

En el caso contrario, será preciso sustituir el tramo por otro nuevo o reforzarle en la forma conveniente para obtener resultados que concuerden con los exigidos.

Artículo 75.

Registro de los resultados.—Todos cuantos resultados se obtengan en las pruebas de un tramo metálico, así como todas las circunstancias que puedan interesar, se harán constar en un acta, que será firmada por Ingenieros de la Inspección y de la entidad constructora.

Artículo 76.

Tramos en servicio y de construcción anterior a la vigencia de esta Instrucción.—Una vez que se establezca el servicio normal en un tramo metálico e independientemente de la vigilancia y conservación de carácter ordinario que debe hacerse en toda atención, se realizarán revisiones periódicas de estas estructuras.

Los resultados de estas inspecciones se harán constar en documentos especiales, para formar con ellos la historia del tramo.

Durante la vigilancia normal se corregirá inmediatamente todo deterioro o avería susceptible de aumento o que pudiera comprometer la seguridad de la obra.

Debe renovarse la pintura de las partes descubiertas, y si es posible de las ocultas, tan frecuentemente como sea necesario, para preservarias de la oxidación.

Se realizará una revisión cada dos años de todos los tramos metálicos, la que tendrá principalmente por objeto comprobar el estado de los remaches, pernos, etc., comprobándose que las piezas sometidas a esfuerzos de compresión no han experimentado deformación permanente; se golpearán todas las piezas y remaches con el martillo, para asegurarse no tienen grietas ni que éstos se encuentren flojos; igualmente se apreciará la posición de los aparatos de apoyo.

Cada diez años, además de la inspección que pudiera corresponderle, descrita en el párrafo anterior, se realizarán pruebas estáticas y dinámicas, idénticas a las prescritas en los artículos 69 y 70 para los tramos metálicos nuevos, comprobándose los esfuerzos máximos a los que están sometidas todas las piezas y las deformaciones y oscilaciones generales y locales de todos sus elementos.

Cuantas prescripciones se detallan anteriormente se aplicarán a los tramos metálicos de construcción anterior a la fecha en que entre en vigor esta Instrucción y que igualmente han entrado en su servicio normal con prioridad a dicha fecha, admitiéndose coeficientes de trabajo y deformación con tolerancia del 25 por 100 sobre los fijados para los tramos de nueva construcción.

Artículo 77.

Dimensiones principales de estos tramos.—a) El ancho de los tramos metálicos para carreteras se fijará de modo que, aparte de los paseos, se disponga del espacio preciso para que puedan circular los carruajes en una sola fila, o en dos cuando la importancia del camino lo requiera.

El autor del proyecto se podrá apartar de esta prescripción, justificándola debidamente.

El espacio que se destine al paso de una fila de vehículos se determinará tomando los datos relativos al ancho de los mismos en la región correspondiente y teniendo en cuenta la sección transversal y disposición adoptadas en el proyecto.

b) En los tramos metálicos y en los pasos inferiores a los ferrocarriles se dejará una altura libre mínima de 5,00 metros en su mitad central.

Artículo 78.

Tramos mixtos.—Cuando sea preciso proyectar un tramo metálico destinado al paso de una línea de ferrocarril de vía normal o estrecha y a una carretera, se observarán, para el cálculo de la existencia de todos sus elementos, así como para las disposiciones del tramo correspondiente, conjuntamente cuantas prescripciones se establecen en esta Instrucción referentes a los tramos metálicos únicamente destinados al paso de una sola de ambas vías de comunicación, adoptando las hipótesis más desfavorables para el cálculo de cada elemento.

Análogamente para las pruebas de estos tramos de servicio mixto, se adoptarán las disposiciones más desfavorables entre las prescritas en los artículos 47, 48, 69 y 70, referentes a las pruebas de los tramos metálicos para ferrocarriles y carreteras.

Artículo 79.

Circulación de nuevos tipos de vehículos.—No se permitirá la circulación en los tramos metálicos para carreteras de vehículos de nuevos tipos y cargas sin comprobar mediante las pruebas correspondientes o la redacción de los cálculos precisos que los efectos que producen sobre los elementos de aquéllos no rebasan los límites prescritos en esta Instrucción, con una tolerancia del 10 por 100.

Si los efectos producidos rebasaran esta tolerancia, sería preciso para autorizar el paso de aquél sustituir el tramo por otro nuevo o proceder al debido refuerzo de los elementos del mismo en el cual aquellos excesos se hayan producido.

CAPITULO IV

Artículo 80.

TRAMOS METÁLICOS PARA USOS Y CON DISPOSICIONES ESPECIALES

Tramos para ferrocarriles mineros

o de anchos especiales.—Para la redacción de los proyectos de tramos metálicos para ferrocarriles de vías de anchos especiales o de disposiciones no corrientes, como, por ejemplo, para el servicio de tranvías, minas, carreteras, funiculares, cremalleras, etcétera, el autor del proyecto fijará, previa justificación, las cargas y sobrecargas que adopte, señalando igualmente las razones que puede considerar como suficientes para la no observancia de las prescripciones de esta Instrucción que, dado lo particular del caso, estimara no deben tomarse en consideración.

Artículo 81.

Tramos de diversos tipos de estructura.—Si el sistema de la estructura metálica no fuera de los tipos corrientemente usados para esta clase de construcciones, o indicados en esta Instrucción, como tramos de vigas independientes o continuas, de cabezas rectas o poligonales y en arco, como, por ejemplo, colgantes, cantilevers, etcétera, el autor del proyecto fijará, previa justificación, las cargas y sobrecargas que adopte, señalando igualmente las razones que pueda considerar como suficientes para la no observancia de las prescripciones de esta Instrucción que, dado lo particular del caso, estimara no deben tomarse en consideración.

Por el contrario, justificará cuantas normas de cálculo y proyecto emplee diferentes a las prescriptas.

Artículo 82.

Tramos canales.—a) La carga permanente de los tramos canales se calculará suponiendo se eleva el nivel normal del agua en el mismo hasta que se agote la capacidad de paso del tramo.

Se tendrá en cuenta igualmente una sobrecarga de 450 kilogramos por metro cuadrado de paseos del mismo.

b) Se admitirán las dos hipótesis señaladas para los tramos para ferrocarriles y carreteras, por lo que se refiere a los efectos del viento, es decir, con una presión de 270 kilogramos por metro cuadrado si no se admite el paso de barco alguno por el canal sobre el tramo metálico, o de 170 kilogramos por metro cuadrado cuando se supone el paso de alguna embarcación, admitiendo en este caso y para ésta la forma de un rectángulo de la longitud del tramo metálico y 1,70 metros por encima de la superficie de los paseos.

c) Para el cálculo de la flecha de un tramo canal se admitirá únicamente la sobrecarga señalada en el apartado a), cuando se supone llena completamente de agua la sección transversal del canal.

d) Las pruebas consistirán principalmente en la medida de la flecha, llenando el canal al máximo y aplicando la sobrecarga de 450 kilogramos por metro cuadrado a los paseos.

ADMINISTRACION CENTRAL

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

HACIENDA

DIRECCION GENERAL DE TESORERIA Y CONTABILIDAD

LOTERIA NACIONAL

Nota de los números y poblaciones a que han correspondido los 19 premios mayores de cada una de las tres series del sorteo celebrado en este día.

Núms. Premios.	Poblaciones.
6.338	150.000 Madrid, Jerez de la Frontera, San Sebastián.
19.304	75.000 Andújar, Madrid, Salamanca.
40.069	35.000 Madrid, Cádiz, Murcia.
30.760	20.000 Palma de Mallorca, Palma de Mallorca, Palma de Mallorca.
33.250	3.000 Granada, Granada, Granada.
9.685	3.000 Cartagena, Barcelona, Salamanca.
4.576	3.000 Línea de la Concepción, Madrid, Bilbao.
32.516	3.000 Sevilla, Sevilla, Sevilla.
26.792	3.000 Palma de Mallorca, Madrid, Baracaldo.
40.919	3.000 Línea de la Concepción, Santafé, Granada.
30.195	3.000 Madrid, Madrid, Madrid.
6.793	3.000 Ripoll, Barcelona, Salamanca.
7.805	3.000 Nerva, Granada, San Sebastián.
14.032	3.000 Huelva, Málaga, Huelva.
17.299	3.000 Barcelona, Madrid, Madrid.
5.171	3.000 Granada, Melilla, Madrid.
33.084	3.000 Madrid, Madrid, Madrid.
34.568	3.000 Madrid, Huelva, Jaén.
15.276	3.000 Sevilla, Madrid, La Unión.

Madrid, 21 de Octubre de 1925.

En el sorteo celebrado hoy, con arreglo al artículo 57 de la Instrucción general de Loterías de 25 de Febrero de 1893, para adjudicar los cinco premios de 125 pesetas cada uno, asignados a las doncellas acogidas en los Establecimientos de Beneficencia provincial de Madrid, han resultado agraciadas las siguientes:

Faustina Gutiérrez Montero, Francisca Bargueño Garrigós, Gregoria Mora Molinero, Leocadia Monje Bautista y Rafaela Espiga Cadarrieco, del Asilo de Nuestra Señora de las Mercedes.

Lo que se anuncia para conocimiento del público y demás efectos.

Madrid, 21 de Octubre de 1925.—El Director general, Arturo Forcat.

PROSPECTO DE PREMIOS PARA EL SORTEO QUE SE HA DE CELEBRAR EN MADRID EL DÍA 2 DE NOVIEMBRE DE 1925.

Ha de constar de seis series de 37.000 billetes cada una, al precio de 30 pesetas el billete, divididos en décimos a tres pesetas; distribuyéndose 767.676 pesetas en 1874 premios para cada serie, de la manera siguiente:

PREMIOS DE CADA SERIE	PESETAS
1 de	100.000
1 de	60.000
1 de	20.000
20 de 1.500	30.000
1.548 de 300	464.400
99 aproximaciones de 300 pesetas cada una, para los 99 números restantes de la centena del premio primero	29.700
99 ídem de 300 íd. íd., para los 99 números restantes de la centena del premio segundo	29.700
99 ídem de 300 íd. íd., para los 99 números restantes de la centena del premio tercero	29.700
2 ídem de 800 pesetas cada una, para los números anterior y posterior al del premio primero	1.600
2 ídem de 700 íd. íd., para los del premio segundo	1.400
2 ídem de 588 íd. íd., para los del premio tercero	1.176
1.874	767.676

Las aproximaciones son compatibles con cualquier otro premio que pueda corresponder al billete; entendiéndose, con respecto a las señaladas para los números anterior y posterior al de los premios primero, segundo y tercero, que si saliese premiado el número, su anterior es el número 37.000, y si fuese éste el agraciado, el billete número 1 será el siguiente.

Para la aplicación de las aproximaciones de 309 pesetas, se sobreentiende que si el premio primero corresponde, por ejemplo, al número 25, se consideran agraciados los 99 números restantes de la centena; es decir, desde el 1 al 24 y desde el 26 al 100, y en igual forma las aproximaciones de los premios segundo y tercero.

El sorteo se efectuará en el local destinado al efecto, con las solemnidades prescritas por la Instrucción del ramo. En la propia forma se harán después sorteos especiales para adjudicar cinco premios de 125 pese-

tas entre las doncellas acogidas en los Establecimientos de Beneficencia provincial de Madrid.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tienen derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones de los sorteos. Al día siguiente de efectuados éstos, se expone el resultado al público por medio de listas impresas, únicos documentos fehacientes para acreditar los números premiados.

Los premios se pagarán en las Administraciones donde hayan sido expendidos los billetes respectivos, con presentación y entrega de los mismos. Madrid, 12 de Mayo de 1925.—El Director general, Arturo Forcat.

Este Centro directivo ha acordado que el día 2 de Noviembre próximo se abra el pago de la mensualidad corriente a las clases activas, pasivas, Clero y Religiosas en clausura que perciben sus haberes y asignaciones en esta Corte, en las provincias del Reino y Tesorería-Contaduría de la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.

Al propio tiempo se pone en conocimiento de los respectivos Centros oficiales que la asignación del material se abonará sin previo aviso el día 7 del mismo mes.

Madrid, 23 de Octubre de 1925.—El Director general, Arturo Forcat.

BANCO DE CREDITO INDUSTRIAL

A partir del día 1.º de Noviembre próximo podrá hacerse efectivo en las oficinas de este Banco, paseo de Recoletos, 6, 2.º, el importe del cupón trimestral número 18, de los Bonos del Tesoro para el Fomento de la Industria Nacional, al 5 por 100 anual, libre de todo impuesto, emisión de 5 de Abril de 1924, contra presentación de los respectivos cupones, acompañados de las correspondientes facturas.

Lo que se pone en conocimiento de los interesados a los efectos procedentes.

Madrid, 22 de Octubre de 1925.—El Director, José Cebada.

DIRECCION GENERAL DE LO CONTENCIOSO DEL ESTADO

Vista la instancia dirigida a este Centro por doña Adela G. Tanago, en concepto de Patrono de la Escuela de niñas instituida en Barcenaciones (Santander), en solicitud de exención del impuesto especial sobre bienes de las personas jurídicas:

Resultando que a la instancia referida se acompaña una relación de los bienes poseídos por la institución de referencia, consistentes en una inscripción nominativa, número 1.958, de la Deuda perpetua interior al 4 por 100 por un capital de 22.500 pesetas y una renta anual de 700, y un edificio para casa-Escuela valorado en 10.000 pesetas:

Resultando que asimismo se une a la instancia el traslado de la Real orden dictada por el Ministerio de Ire-

tracción pública, en la cual se clasifica a la institución como benéfica de carácter particular, se reconoce como Patrono a doña Adela González Tanago, con obligación de rendir cuentas y presentar presupuestos, y se ordena que se dé traslado de dicha resolución al Ministerio de Hacienda:

Resultando que, según consta en la copia de la escritura otorgada por don Victoriano Vega García ante el Notario de Torrelavega D. Manuel Martínez Conde, por virtud de la cual fundó una Escuela para la enseñanza de niñas, destinando como dotación para la Maestra la cantidad de 200 pesetas anuales, y otra escritura en la que aumenta la dotación de la Maestra hasta 500 pesetas anuales:

Resultando que las mencionadas escrituras, cuyas copias se acompañan, fueron presentadas al instruirse el expediente de clasificación, que dió por resultado la Real orden del Ministerio de Instrucción pública antes mencionada:

Considerando que doña Adela González Tanago, en la representación que ostenta, tiene personalidad bastante para solicitar en nombre de la Escuela de niñas a que este expediente se refiere la exención de impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas a favor de la institución mencionada:

Considerando que la Fundación instituida en el pueblo de Barcenaciones por D. Victoriano de la Vega para Escuela gratuita de niñas reúne los requisitos mandados observar por la ley de 24 de Diciembre de 1912, en relación con el Real decreto de 14 de Marzo de 1899, toda vez que los fines que se propone son esencialmente benéficos, pues si bien no se indica en la escritura fundacional que ha de exigirse a las niñas la condición de pobreza, esto no obsta para que se declare la exención, ya que la idea de gratuidad excluye a la de lucro, doctrina sentada repetidas veces por diversas Reales órdenes y resoluciones de esta Dirección general:

Considerando que no existe asimismo persona interpuesta entre los fines y los medios, y que los bienes se hallan adscritos directamente al cumplimiento del fin benéfico, tanto por la intransmisibilidad como por la imposibilidad de ser enajenados por el Patronato sin autorización del Protectorado:

Considerando que esta Dirección general tiene competencia para resolver esta clase de expedientes en virtud de la Delegación que le fué conferida por el Ministerio de Hacienda en la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección general de lo Contencioso del Estado acuerda declarar exentos del impuesto sobre bienes de las personas jurídicas los que posee con el carácter de muebles la fundación Escuelas de niñas de Barcenaciones, instituida por D. Victoriano de la Vega, y el inmueble destinado directamente al cumplimiento del fin benéfico.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 14 de Octubre de 1925.—El Director general, P. A. Marcelino Herrera.

Señor Delegado de Hacienda de Santander.

Vista la instancia suscrita por el Gobernador civil de Palencia, en concepto de Presidente de la Junta provincial de Beneficencia, solicitando la exención del impuesto de personas jurídicas para la Obra pía de D. Lorenzo Herrera:

Resultando que a la instancia referida se acompaña el traslado de la Real orden de clasificación, dictada por el Ministerio de la Gobernación, en la cual se hace constar que, habiéndose extraviado el título fundacional, ha sido sustituido por una información "ad perpetuam"; que el capital fundacional está constituido por dos inscripciones de la Deuda pública al 4 por 100 interior, números 79 y 1.009, de 5.500 y 5.097 pesetas 86 céntimos, que producen una renta de 423 pesetas 83 céntimos; que se clasifica a la Fundación como benéfica de carácter particular, confiriendo interinamente el Patronato a la Junta provincial, y que ésta se halla obligada a rendir cuentas al Protectorado del Gobierno.

Resultando que asimismo se acompaña un ejemplar impreso del Reglamento por que se rige la Fundación, determinándose en sus artículos 1.º y 2.º que los intereses del capital se destinarán a socorrer pobres vergonzantes que habrán de ser de la capital:

Considerando que el Gobernador civil de la provincia de Palencia, en el concepto con que interviene, tiene personalidad bastante para solicitar en nombre de la Obra pía de D. Lorenzo Herrera la exención del impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas, ya que como Presidente de la Junta de Beneficencia ejerce las funciones de Patrono de la Fundación referida:

Considerando que la Obra pía objeto del expediente reúne todos los requisitos mandados observar por la ley de 24 de Diciembre de 1912 y Real decreto de 14 de Marzo de 1899, toda vez que se trata en su cumplimiento de un fin esencialmente benéfico, cual es el de remediar necesidades ajenas, sin que por otra parte exista persona interpuesta, desde el momento en que el Patronato, por disposición expresa de la ley se halla obligado en este caso a rendir cuentas al Protectorado y presentar presupuestos, no pudiendo en su consecuencia disponer de los bienes sin incurrir en responsabilidad, y, por otra parte, los bienes fundacionales se hallan adscritos directamente al cumplimiento del fin benéfico:

Considerando que se han cumplido los requisitos que ordena el último párrafo del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911:

Considerando que esta Dirección general tiene competencia para resolver esta clase de expedientes, en virtud de la delegación que le fué conferida por el Ministerio de Hacienda de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección general de lo Contencioso del Estado acuerda declarar exentos del impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas los de carácter mueble poseídos por la Obra pía de D. Lo-

renzo Herrera, de acuerdo con lo que se dispone en los anteriores considerandos.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 14 de Octubre de 1925.—El Director general, P. A., Herrera. Señor Delegado de Hacienda de Palencia.

Vista la instancia suscrita por don Teodoro Gutiérrez, Presidente de la Junta Administrativa del Concejo de Bedoya, en solicitud de exención del impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas a favor de la Fundación del señor Marqués de Morante y Conde de Cortina:

Resultando que acompaña a la instancia copia de una Real orden dictada por el Ministerio de Instrucción pública, confirmatoria de la de clasificación dictada en 17 de Febrero del año 1889, por virtud de la cual se confiere el Patronato de la Fundación mencionada a la Junta administrativa del Concejo de Bedoya:

Resultando que asimismo se acompaña a la instancia copia de la escritura pública otorgada por D. Vicente Gómez de la Cortina en Madrid, a 13 de Diciembre de 1839, ante el Escribano D. Domingo Bande, cuya escritura es de modificación de la fundacional, y se acompaña expedida con el visto bueno del Presidente de la Junta provincial de Beneficencia por el Secretario de dicha dependencia, pero sin unir a la instancia la escritura fundacional a que las modificaciones se refieren:

Considerando que según dispone el último párrafo del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911, a toda solicitud de exención deberá acompañarse el Reglamento, constituciones o estatutos por que la institución se rija, y el traslado de la Real orden de clasificación dictada por el Ministerio correspondiente:

Considerando que a la presente solicitud ninguno de estos documentos se acompañan, pues la Real orden del Ministerio de Instrucción pública unida a la instancia es modificación en cuanto al Patronato de la de clasificación, y la copia de la escritura de 13 de Diciembre de 1839 modifica a la fundacional en los extremos que indica, pero sin que pueda determinarse cuál es la índole de la institución, lo cual únicamente puede hacerse con el examen de la escritura fundacional:

Considerando además que la copia de la escritura de modificación de la fundacional tampoco reúne los requisitos ordenados por la legislación vigente para hacer fe en juicio, toda vez que no se halla expedida por los funcionarios competentes para ello:

Considerando que esta Dirección general tiene competencia para resolver esta clase de expedientes, en virtud de la delegación que para ello le fué conferida por Real orden del Ministerio de Hacienda de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección general de lo Contencioso del Estado acuerda denegar la solicitud de exención formulada por el Presidente de la Junta administrativa del Concejo de Bedoya a favor

de la Fundación del Conde de Cortina y Marqués de Morante, por falta de requisitos legales.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 19 de Octubre de 1925.—El Director general, P. S., M. Herrero. Señor Delegado de Hacienda de Santander.

Vista la instancia suscrita por D. Joaquín Fernández de Córdoba y Osma, Duque de Arión, solicitando en nombre de la Fundación instituida por D. Antonio Sarmiento y Acuña la exención del impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas:

Resultando que en dicha instancia hace constar que por testamento cerrado otorgado en Dunquerque el 14 de Julio de 1643, el fundador ordenó que después de que se pagare lo que se le debía y se vendiesen sus bienes, quedase constituida una Obra pía con el producto de sus rentas, para dar limosna a los pobres de la ciudad de Valladolid, nombrando Patronos al Conde de Gondomar, al Padre Guardián de San Francisco y al Cura párroco de San Benito el Viejo:

Resultando que a la instancia se acompaña únicamente un testimonio notarial de un oficio de la Junta provincial de Madrid, insertando Real orden aclaratoria a otra de fecha 24 de Junio de 1892, relativa tan sólo a la confirmación del cargo de Patrono en la persona del Duque de Arión, Marqués de Malpica:

Considerando que, según dispone el último párrafo del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911, a toda solicitud de exención por el impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas deberá acompañarse, para justificar la índole de la institución, sus constituciones, Estatutos o Reglamentos y el traslado de la Real orden de clasificación dictada por el Ministerio correspondiente:

Considerando que ninguno de estos documentos esenciales se han presentado con la instancia suscrita por el Sr. Duque de Arión, y por consiguiente procede denegar la solicitud de exención formulada, no solamente por la infracción de preceptos de carácter formal, sino porque

la falta de los mencionados documentos impide determinar si la institución de que se trata reúne los requisitos ordenados por la ley de 24 de Diciembre de 1912, en relación con el Real decreto de 14 de Marzo de 1899:

Considerando que esta Dirección general tiene competencia para resolver esta clase de expedientes, en virtud de la delegación que le fué conferida por el Ministro de Hacienda en la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección general de lo Contencioso del Estado acuerda denegar la exención solicitada por el Sr. Duque de Arión, en nombre de la Obra pía fundada en la ciudad de Valladolid por D. Antonio Sarmiento y Acuña, por falta de requisitos legales.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 19 de Octubre de 1925.—El Director general, P. S. M., Herrero. Señor Delegado de Hacienda de Madrid.

Vista la instancia dirigida a este Centro por el Arzobispo de Burgos como Patrono de la Escuela de niños instituida en el pueblo de Retortillo (Santander) por D. Andrés Martínez, en solicitud de exención por el impuesto de personas jurídicas:

Resultando que acompaña a la instancia una relación de los bienes poseídos por la institución, y que consisten en un edificio-escuela con un pequeño jardín valorado en 3.000 pesetas, y un capital en valores del Estado, en títulos de la Deuda perpetua al 4 por 100, importantes 19.000 pesetas:

Resultando que según aparece de la copia de la escritura de fundación, cuyo original sirvió de base a la Real orden de clasificación dictada por el Ministerio de la Gobernación, D. Andrés Martínez fundó en el pueblo de Retortillo una Escuela gratuita para niños de los pueblos de Retortillo, Orma y Omir, ordenando se les instruya en la Doctrina cristiana, cuentas, Gramática e Historia sagrada, con obligación de oír misa los días festivos y asistir al Rosario, dotando para ello al Maestro con el sueldo de 500 pesetas anuales:

Resultando que según consta en la Real orden de clasificación dictada

por el Ministerio de Instrucción pública, se clasifica a la Escuela como institución benéfica de carácter particular, se confirma en el Patronato al Excmo. Sr. Arzobispo de Burgos y se obliga a dicho Patronato a rendir cuentas y presentar presupuestos anualmente:

Considerando que el Sr. Arzobispo de Burgos, en el concepto con que interviene, tiene personalidad bastante para solicitar en nombre de la Escuela de niños instituida en el pueblo de Retortillo por D. Andrés Martínez la exención del impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas:

Considerando que el carácter de gratuidad de la dicha Escuela la coloca entre las instituciones esencialmente benéficas por dedicarse al remedio de las necesidades ajenas de índole moral, y debe, por tanto, ser declarada exenta del impuesto de personas jurídicas, por estar comprendidos estos fines en la Ley de 24 de Diciembre de 1912 y Real decreto de 14 de Marzo de 1889:

Considerando que no existe persona interpuesta entre los medios y el cumplimiento de los fines, pues según reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo y resoluciones de esta Dirección general no existe persona interpuesta cuando el Patronato no puede disponer de los bienes sin incurrir en responsabilidad:

Considerando además que se han cumplido los requisitos de forma especificados en el último párrafo del artículo 193 del Reglamento de 20 de Abril de 1911:

Considerando que esta Dirección general tiene competencia para resolver esta clase de expedientes en virtud de la delegación que le fué conferida por el Ministerio de Hacienda en la Real orden de 21 de Octubre de 1913,

La Dirección general de lo Contencioso del Estado acuerda declarar exentos del impuesto especial sobre los bienes de las personas jurídicas los de carácter mueble poseídos por la Escuela de niños instituida en el pueblo de Retortillo (Santander) por D. Andrés Martínez, y el inmueble destinado directamente al cumplimiento del fin benéfico.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 14 de Octubre de 1925.—El Director general, P. S., M. Herrero. Señor Delegado de Hacienda de Santander.

