

Boletín Oficial



PROVINCIA DE TARRAGONA.

Este periódico sale todos los días menos los Lunes y siguientes á Jueves Santo, Corpus Christi y el de la Ascension.—Se suscribe en su Administracion, calle de la Union, núm. 1, bajo, á 11 pesetas 25 céntimos por trimestre en esta capital, y 12 pesetas 50 céntimos en los demas puntos, pagado por adelantado.—Los edictos y anuncios sujetos al pago se insertan á 25 céntimos linea, y su importe debe abonarse antes de la publicacion al Administrador de este periódico.

ANUNCIOS OFICIALES.

Núm. 1639.

ADMINISTRACION ECONOMICA DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

Seccion de Estancadas.

En la *Gaceta de Madrid* núm. 177, fecha 26 del pasado mes de Junio, se halla inserto el pliego de condiciones para enagenar en pública subasta la vena de tabacos de todas clases que se produce en las Fábricas de la Península desde 1.º de este mes á fin de Junio de 1871.

Lo que se anuncia en el *Boletín oficial* de la provincia para conocimiento de los que deseen contratar dicho servicio, mediante las condiciones que se continúan en la precitada *Gaceta*, la que se hallará en esta Administracion económica de manifiesto para los efectos que puedan convenirles.

Tarragona 3 de Julio de 1870.—Julian Eliás.

Núm. 1640.

DIRECCION GENERAL DEL TESORO PÚBLICO.

El Excmo. Sr. Ministro de Hacienda dice á esta Direccion general; con fecha 20 de Junio, lo que sigue:

«Ilmo. Sr.: El Regente del Reino, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general en su exposicion fecha 17 del corriente, se ha dignado mandar que todos los suscritores al empréstito de 200 millones de escudos, que por cualquier causa hayan dejado de ingresar dentro de los plazos señalados en el decreto de 28 de Octubre de 1868 el completo de sus cuotas, lo verifiquen dentro del improrrogable término de un mes, que al efecto se les concede, en las provincias en que tuvo lugar la suscripcion, abonando al Tesoro público los

intereses de demora, á razon de 6 por 100, desde el dia siguiente al vencimiento de los respectivos plazos hasta aquel en que ejecuten el pago de sus descubiertos, conforme á lo prevenido en la circular de esa oficina general de 8 de Julio del año próximo pasado; declarando en su consecuencia caducado el derecho de aquellos interesados que dejen de cumplimentar lo dispuesto en la presente orden, con pérdida por lo tanto de las cuotas correspondientes á los plazos que hubieren satisfecho.—De orden de S. A. lo digo á V. I. para su inteligencia y fines consiguientes.»

Lo traslado á V. S. para su conocimiento y á fin de que se sirva disponer con toda urgencia se inserte en el *Boletín oficial* de esa provincia el oportuno anuncio, señalando el plazo de un mes á los suscritores al empréstito de 200 millones para solventar sus descubiertos; en el concepto de que al dorso de los resguardos interinos á talon expedidos á favor de los mismos, deberán consignarse por esas oficinas las convenientes notas que acrediten haberse satisfecho los intereses de demora que se indican en la preinserta orden, sin cuyo requisito no se efectuará el canje de dichos documentos por sus equivalentes bonos en la Tesoreria central.

Sírvase V. S. asimismo disponer que al acusar el recibo de la presente circular, se acompañe un ejemplar del *Boletín* en que se inserte el anuncio de que se ha hecho mérito, para conocer la fecha en que termine el plazo concedido en esa provincia á los referidos deudores.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 30 de Junio de 1870.—Antonio Martinez Lage.—Sr. Administrador económico de la provincia de Tarragona.

Núm. 1641.

COMANDANCIA GENERAL DE MARINA.

DEPARTAMENTO DE CARTAGENA.

—NEGOCIADO DE MATRÍCULAS.—ALMIRANTAZGO.

REGLAMENTO

é instrucciones redactadas por el Almirantazgo para el examen de Pilotos y patrones en uso de luces y señales y maniobras que deben verificarse para evitar abordage en la mar, y el modo de comprobar la conveniente colocacion de los faroles y pantallas.

Artículo 1.º Todo individuo que desde esta fecha ingrese en la carrera de piloto ó que aspire á la clase inmediata, está en la obligacion de tener un completo conocimiento del presente reglamento y unidas instrucciones, en el concepto de que serán reprobadados y no obtendrán por tanto el respectivo nombramiento los que al sufrir el examen de ingreso ó ascenso no prueben su suficiencia en dichas materias; lo cual deberá hacerse constar en la certificacion correspondiente con la siguiente cláusula: *Conoce perfectamente el sistema de luces y señales, y las reglas para su uso.*

El examen de referencia se verificará por las preguntas que expresa la unida instruccion núm. 1.

Igual conocimiento se exigirá á todo individuo que desde esta fecha se presente á examen para patronear buque de cabotaje, haciéndolo constar igualmente en la certificacion con la misma cláusula.

Art. 2.º Los siniestros que se justifiquen ocurridos por infraccion de las unidas instrucciones, se juzgarán como las demas averias de mar con arreglo á ordenanza y demas disposiciones vigentes de referencia.

Art. 3.º Será anexo al cargo de Maestros mayores y Cabos de maestranza en todas las Comandancias de provincias marítimas y Ayudantías de distritos el gratuito de *Inspectores de luces.*

Las autoridades de marina circularán en los buques surtos y en los que entren en lo sucesivo en los puertos de la comprensión de su mando, el presente reglamento é instrucciones señalando un plazo prudencial que no podrá exceder de tres meses á los Capitanes y Patrones para que tenga cumplido efecto lo que se previene respecto á colocacion de luces y posesion de instrumentos para señales.

Art. 4.º Los Inspectores de luces tienen obligacion de pasar á reconocer el estado y situacion de los faroles en los buques que reclamen este servicio, y transcurrido el plazo de que trata la prescripcion anterior, aunque no lo reclame, para cerciorarse si se hallan bien dispuestos y arreglados á lo prevenido en la instruccion núm. 2.

Art. 5.º Si del reconocimiento resultase que el buque tiene los faroles perfectamente dispuestos á la instruccion núm. 2, que lleva campana y corneta, si es de vela, estos instrumentos y pito de vapor en los buques mistos y que el pito se halle bien dispuesto en los de vapor, el Inspector dará al Capitan ó Patron un certificado que así lo exprese, dando parte al Comandante ó Ayudante de marina de los reconocimientos que haga y su resultado.

El Capitan ó Patron de la nave deberá consignar en la certificacion de referencia si se halla conforme con las operaciones practicadas por el Inspector para colocar los faroles con sujecion á lo prevenido en la instruccion núm. 2, dando conocimiento en caso contrario á la autoridad de marina para que decida la desidencia con toda equidad y conocimiento.

Art. 6.º Cuando en el reconocimiento que tienen el deber de efectuar los Inspectores, despues de transcurrido el plazo marcado en el art. 3.º resultare que la colocacion y condiciones de los faroles no corresponde á lo prescrito en la instruccion núm. 2 ó que careciese el buque de estos ó de los instrumentos expresados en el artículo anterior, dará el Inspector un par-

te detallado á la autoridad local de marina, la cual despues de tener pleno conocimiento de la falta, impondrá al Capitan ó Patron una multa á favor del Estado, pagadera en papel correspondiente, con arreglo á la siguiente plantilla:

	Escudos.
Al que falten los faroles.	20
Al que no los tenga situados segun lo que se previene con esta fecha.	18
Por carecer la luz de los faroles de la debida intensidad.	16
Por carecer de campana ó corneta.	14
Por la falta de pito ó corneta en los vapores.	12
Por no tener este aparato en disposicion de silvar.	10

La imposicion de estas multas solo tendrá lugar previo conocimiento de la autoridad local de marina, en el caso de que el Capitan no justifique completamente su inculpabilidad.

Tambien satisfarán los Capitanes y Patrones al Inspector los honorarios correspondientes, que serán de cinco escudos en los buques de mas de 80 toneladas de cubida y 12 escudos en los de menos cuando el Inspector reforme la colocacion de faroles ó los establezca de nuevo, siendo de cuenta del Capitan ó Patron facilitarle embarcacion para su ida á babor y vuelta á tierra, pero si del reconocimiento resultare que los buques reconocidos no carecen de los faroles, que los tienen colocados con arreglo á las unidas instrucciones, y que no carecen de ninguno de los instrumentos expresados en el artículo anterior, quedará el Capitan ó Patron exento de los honorarios á que solo tendrá derecho el Inspector cuando dirija la nueva colocacion ó reforma de los faroles.

Art. 17. Si verificado un reconocimiento no hubiese podido el Inspector verificar la operacion de colocar los faroles por no poseer el buque los reglamentarios, y al despacharse para salir del puerto hubiese trascurrido tiempo suficiente para enmendar la falta y no presentarse el certificado que asi do acredite, la autoridad local de marina impondrá al Capitan ó Patron la multa en grado doble de la cantidad que importe el total que por el mismo concepto hayan satisfecho por infracciones anteriores.

Art. 18. La disposicion del artículo anterior se aplicará no solo á la falta de faroles sino tambien relativamente á la colocacion de éstos y á la carencia de corneta, campana ó silvato.

Art. 19. Los Comandantes de marina por sí ó delegando en uno de sus Ayudantes inspeccionarán con frecuencia los buques reconocidos para cerciorarse del exacto cumplimiento de los Inspectores, formando averiguacion sumaria de la falta, si la hubiere, que remitirán al Capitan ó Comandante General del Departamento.

Art. 10. En las Comandancias de las provincias maritimas y Ayudantías de distritos habrá un juego de dos modelos de buques y dos palos con bolas á tenor de lo que previene en las notas de las preguntas 37, 42 y 48. Instruc-

cion núm. 1. Iguales juegos se facilitarán á las juntas de exámenes de pilotos en los departamentos.—Aprobado por S. A.—Topete.

Número 1.º

SISTEMA DE EXÁMENES PARA LOS CAPITANES Y PILOTOS, RESPECTO Á LAS LUCES QUE DEBEN LLEVAR LOS BUQUES Y SEÑALES QUE HAN DE HACER PARA EVITAR LOS ABORDAJES, SEGUN LA INSTRUCCION MANDADA OBSERVAR POR REAL DECRETO DE 1863, EN FORMA DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS.

P. 1.ª—¿Qué luz ó luces deben tener visibles desde fuera los buques de vela fondeados en cualquier puerto, rada ó surgideros frecuentados?

R.—Una luz blanca con exclusion de toda otra.

P. 2.ª—¿Qué luz ó luces deben tener visibles desde fuera los buques de vapor fondeados en cualquier puerto, rada ó surgidero frecuentado?

R.—Una luz blanca con exclusion de toda otra.

P. 3.ª—¿Donde debe colocarse la luz un buque fondeado?

R.—Donde pueda verse mejor, procurando no quede cubierta por los palos, jarcias ó otra cualquiera parte del buque.

P. 4.ª—¿A qué altura deben colocarse la luz los buques fondeados?

R.—A seis metros sobre la cubierta no mas alta.

P. 5.ª—¿Qué forma debe tener el farol de la luz de un buque fondeado?

R.—Esférica.

P. 6.ª—¿En qué direccion debe verse la luz en un buque fondeado?

R.—Desde todos los puntos del horizonte.

P. 7.ª—¿A qué distancia debe alcanzar la luz de un buque fondeado?

R.—Cuando menos de una milla.

P. 8.ª—¿Cuántas luces deben llevar los buques de vela de noche cuando vengán navegando?

R.—Dos.

P. 9.ª—¿De qué color han de ser dichas luces y dónde debe colocarse?

R.—Una verde y otra roja, la verde debe colocarse al costado de estribor, y la roja en el de babor.

P. 10.ª—¿Qué otras condiciones han de tener las luces que deben llevar en los costados los buques de vela navegando. Cuántas cuartas deben iluminar dichas luces y cuál ha de ser su alcance?

R.—Deben despidir sus rayos de un modo uniforme y no interrumpido; iluminarán un arco de horizonte de diez cuartas de la aguja contadas desde la proa hasta dos cuartas mas á popa del través del respectivo costado y deben distinguirse cuando menos á 2 millas de distancia en las noches oscuras, pero sin niebla.

P. 11.ª—¿Qué luces deben llevar de noche los buques de vela conducidos á remolque?

R.—Las mismas que cuando navegan por sí solos.

P. 12.ª—¿Las luces de los costados han de llevar pantallas, en qué parte y con qué objeto?

R.—Deben llevar pantallas; colocadas entre ellas y el respectivo costado

en direccion de popa á proa y escediendo 91 centímetros hacia proa de la luz á fin de que la de babor no se vea por la nueva de estribor, ni la de estribor por la nueva de babor.

P. 13.ª—¿Cuántas luces deben llevar visibles desde fuera los buques de vapor que vayan navegando de noche á máquina?

R.—Tres solamente.

P. 14.ª—¿De qué color deben ser dichas luces y dónde deben colocarse?

R.—Una blanca en el tope de trinquete, una verde en el costado de estribor y la otra roja en el costado de babor.

P. 15.ª—¿La luz del tope del trinquete de un vapor cuántas cuartas debe iluminar y á qué distancia debe alcanzar?

R.—Debe iluminar un arco de veinte cuartas: diez cuartas á cada banda de la proa, ó sea desde la proa hasta dos cuartas mas á popa del través por cada banda; en noches oscuras, pero sin nieblas, debe verse, cuando menos, á 5 millas de distancia.

P. 16.ª—¿Las luces de los costados de los vapores, han de tener pantallas, en qué parte, de qué largo y con qué objeto?

R.—Deben tener pantallas, situadas entre la luz y el costado que escedan 91 centímetros y hacia proa de la luz; y con objeto de que la luz de babor no se vea por la nueva de estribor, ni la de estribor por la nueva de babor.

P. 17.ª—¿Cuántas cuartas deben iluminar las luces de los costados de los vapores, y á qué distancia han de verse?

R.—Cada luz debe iluminar uniformemente y sin interrupcion un arco de horizonte de diez cuartas, contadas desde la proa hasta dos cuartas mas á popa del través del respectivo costado; y en las noches oscuras pero sin niebla, deben verse á dos millas de distancia.

P. 18.ª—¿Qué luces deben llevar los vapores que no naveguen á máquina si no solo con sus velas?

R.—Solo las luces de los costados, lo mismo que los buques de vela.

P. 19.ª—¿Qué luces deben llevar los buques de vela chicos, y cómo?

R.—Cuando por el mal tiempo no puedan los buques pequeños de vela llevar en sus sitios correspondientes las luces verde y roja, deberán tenerla sobre cubierta encendidas cada una á su banda, y sacarlas prontamente por encima de la borda de su respectivo costado, en caso de acercarse algun buque; presentándolas con la suficiente antelacion para evitar el abordaje, de modo que se distingan bien y que la luz verde no se vea por el costado de babor ni la roja por el de estribor.

Para hacer mas fácil y seguro el uso de estas luces portátiles, deben estar pintados sus faroles esteriormente del color de su respectiva luz, y provistos de sus correspondientes pantallas.

P. 20.ª—¿Qué luces deben llevar las embarcaciones de vela de los prácticos?

R.—Las embarcaciones de vela de los prácticos, no deben llevar las luces de colores de los costados; solo ense-

ñarán una luz blanca constante, como los buques fondeados, y otra que manifestarán y ocultarán cada quince minutos.

P. 21.ª—¿Qué luces deben llevar las lanchas pescadoras y las embarcaciones sin cubierta?

R.—Las lanchas pescadoras y las embarcaciones sin cubierta no están obligadas á llevar luces de firme en los costados como los buques mayores; pero en su lugar, usarán un farol, con un cristal verde de corredera en un lado, y otro rojo en el otro; el cual deberán enseñar con suficiente antelacion, cuando se les acerque algun barco, á fin de evitar el abordaje; teniendo cuidado que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor. Cuando las lanchas pescadoras y embarcaciones sin cubierta estén fondeadas ó sin moverse de un sitio, deben tener á la vista una luz blanca.

P. 22.ª—¿Las embarcaciones sin cubierta, pueden hacer uso de una luz visible por cortos intervalos?

R.—Sí, si lo creen conveniente.

P. 23.ª—¿Las embarcaciones sin cubierta, harán uso de esta luz visible, á cortos intervalos, en reemplazo del farol portátil de cristales verde y rojo, ó además de este?

R.—La luz á cortos intervalos, no excluye el uso del farol de las luces verde y roja, ó además de este.

P. 24.ª—¿Qué luces deben llevar los vapores, cuando vayan remolcando á otro buque?

R.—Los vapores que vayan remolcando á otro buque, llevarán dos luces blancas, colocadas verticalmente en el palo trinquete, además de las luces de los costados, para distinguirse así de los otros vapores. Cada una de las dichas luces del palo trinquete, será de la misma clase y dimensiones que el único que usan en el tope cuando navegan solos.

P. 25.ª—¿Las barcas de vela, en tiempo de niebla ó cerrazon, ya sea que estén al ancla ó á la vela, deben hacer algunas señales para indicar su situacion?

R.—Sí, tocarán una corneta ó la campana.

P. 26.ª—¿Cuándo deben hacer cada una de estas señales?

R.—La corneta la tocarán cuando estén á la vela, y la campana cuando estén fondeados.

P. 27.ª—¿De cuánto tiempo en cuánto tiempo deben hacer los buques de vela las señales de niebla?

R.—Siempre que lo crean necesario; pero á lo menos de cinco en cinco minutos.

P. 28.ª—¿Los vapores deben hacer algunas señales, en tiempo de niebla ó cerrazon, para indicar su situacion?

R.—Sí, tocarán el pito de vapor ó la campana.

P. 29.ª—¿Cuándo deben hacer uso de cada una de estas señales?

R.—El pito deberán tocarlo cuando vayan navegando á máquina y la campana cuando estén fondeados.

P. 30.ª—¿De cuánto tiempo en cuánto tiempo deben hacer los vapores las señales en tiempo de niebla?

R.—Siempre que lo crean necesario.

pero lo menos de cinco en cinco minutos.

P. 31.^a—¿A qué altura de la cubierta y en qué sitio debe estar colocado el pito?

R.—A 240 metros de la cubierta, y por la cara de proa de la chimenea.

P. 32.^a—¿Qué otra precaución deben tomar los vapores, cuando navegan en tiempo de niebla?

R.—En tiempo de niebla, no deben navegar los vapores á toda máquina.

P. 33.^a—¿Qué precaución deben tomar los vapores, al acercarse otro buque?

R.—Si hay riesgo de abordaje, el vapor debe disminuir de andar, parar y anunciar si fuera necesario.

P. 34.^a—Si se vé una luz blanca sola, ¿qué idea formareis del buque en que está?

R.—Que es ó un buque fondeado, ó un práctico, ó un pescador inmóvil, ó un vapor navegando á máquina, cuyas luces de los costados no pueden verse á causa de la distancia, de la bruma, etc.

P. 35.^a—Si se vé una luz verde ó roja, sin verse al mismo tiempo otra blanca, ó dos luces, una verde y otra roja, sin luz blanca, ¿el barco que lleva dicha luz ó dichas luces, navega al vapor ó á la vela?

R.—A la vela.

P. 36.^a—¿En qué lo conocéis?

R.—En que no lleva la luz blanca del tope de trinquete.

P. 37.^a—Si se vé una luz blanca, mas alta que una luz de color, ¿el barco que la lleva, navega al vapor ó á la vela?

R.—Al vapor, porque la luz blanca combinada con otra de color mas baja, así lo indica.

(El examinador tomará un modelo de barco, que colocará sobre la mesa, llamándolo A.—En seguida, tomará una regla ó trozo de madera, que tendrá una bola blanca y otra roja, y la colocará en el extremo opuesto de la mesa llamándolo B.—El examinador debe tener presente que para hacer las siguientes preguntas, desde la 38 á la 48, no debe usar mas que un solo modelo de buque.)

P. 38.^a—A es un vapor que hace rumbo al N. el cual avista por su proa las luces blanca y roja de B: ¿cómo se conoce si A y B corren á embestirse, ó si van á darse recíprocamente el costado, ó si cruzarán sus derrotas, y en qué dirección?

R.—Conozco que B va á cruzar por delante de A hacia la parte de babor de este, porque veo una luz roja por la proa; y se deduce que el barco que la lleva se dirige á algún punto situado á mi izquierda; puesto que su costado de babor como la luz roja lo indica, debe estar mas ó menos presentado á A.

P. 39.^a—Si A hace rumbo al N. ¿cuáles son los rumbos que puede ir haciendo el vapor B, cuyas luces blanca y roja se tienen á la vista?

R.—Cualquiera de los comprendidos entre un poco al Oeste del Sur y el O. N. O.

P. 40.^a—¿En qué lo conocéis?

R.—En que si las pantallas están

bien dispuestas, no puedo absolutamente ver desde A la luz roja de B cuando este vaya á otro rumbo distinto de los indicados.

P. 41.^a—En este caso, ¿el vapor A debe meter la proa á babor ó á estribor, ó no variar su rumbo?

R.—En general no debe variar su rumbo; y en caso de hacerlo, debe meter la proa un poco á estribor.

P. 42.^a—¿Para qué?

R.—Para presentar su luz roja á la luz roja de B, con lo que queda evitado todo peligro.

(Al llegar aquí demostrará el examinador, que si al vapor A metiese la proa sobre babor, contaría el rumbo de B, puesto que este, según lo indica la luz roja, va á pasar á la parte de babor de A y por consiguiente habría peligro de abordaje.—Seguidamente, sustituirá el renglon de las bolas roja y blanca, con otro que tenga una bola blanca y otra verde; y continuará á las siguientes preguntas.)

P. 43.^a—A es un vapor que hace rumbo al N. el cual avista por su proa las luces blanca y verde de B: ¿cómo se conoce si A y B van á embestirse, si van á darse recíprocamente el costado, ó si cruzarán sus derrotas?

R.—Conozco que B va á cruzar por delante de A hacia la parte de estribor de este, porque veo una luz verde por la proa y deduzco que el barco que la lleva se dirige hacia algún punto situado á mi derecha; puesto que su costado de estribor, como la luz verde lo indica, debe estar mas ó menos presentado á A.

P. 44.^a—Si A hace rumbo al N., ¿cuáles es el rumbo que podrá ir haciendo B, cuyas luces blanca y verde se tienen á la vista?

R.—Cualquiera de los comprendidos entre un poco del E del S. y E. N. E.

P. 45.^a—¿En qué lo conocéis?

R.—En que si lleva las pantallas bien dispuestas, no puede absolutamente verse desde A la luz verde de B, cuando este vaya á otro rumbo distinto de los indicados.

P. 46.^a—El vapor A en esta circunstancia ¿debe enmendar su rumbo á babor ó á estribor, ó debe seguir la dirección que lleva?

R.—Debe continuar su rumbo por el pronto; y en caso de variarlo, deberá hacerlo hacia babor un poco.

P. 47.^a—¿Para qué?

R.—Para presentar su luz verde á la luz verde de B, con lo que queda evitado todo peligro de abordaje.

P. 48.^a—¿Qué sucedería ó A, si metiese la proa á estribor, teniendo á la vista la luz verde de B?

R.—Que podría ir á encontrar á B y resultar un abordaje.

(El examinador demostrará la verdad de la anterior contestación.—Seguidamente colocará el examinador sobre la mesa dos modelos de vapor, en disposición de estar prontos á embestirse proa con proa, llamando al uno A y al otro B y continuará preguntando si siguiente.)

P. 49.^a—Si un vapor A vé las tres luces de otro B por la misma proa, ó con corta diferencia; dichos vapores van á embestirse, ¿se darán recíproca-

mente el costado, ó cruzará sus derrotas?

R.—Corren á embestirse, proa con proa, mas ó menos directamente.

P. 50.^a—Las instrucciones para evitar las abordajes, disponen terminantemente que se varié ó enmiende el rumbo hacia estribor en algún caso?

R.—Si en el caso en que dos vapores ó barcos de vela vayan á embestirse proa con proa ó yendo de vuelta en contrada ó próximamente.

P. 51.^a—Las instrucciones para evitar los abordajes, previenen que se meta la proa á estribor, en algún otro caso distinto del anterior?

R.—No en ningún otro caso; está dispuesto que se meta la proa á estribor, por regla general.

(El examinador hará comprender al examinando, que el único caso en que se previene terminantemente en las instrucciones que se mete la proa á estribor, es el que se expresa en los artículos 11 y 13 de dichas instrucciones, para los barcos que van á embestirse proa con proa.)

P. 52.^a—Si avier una luz verde por la proa ó mura de estribor, meteis la proa á esta misma banda y de resultados de ello os abordais ¿creéis que la culpa es de las instrucciones?

R.—No: porque las instrucciones no disponen espresamente que se meta la proa á estribor en tal caso; y haciéndolo comprendo que podré ir á embestir al otro buque.

(El examinador dispondrá que se el examinee coloque los modelos en las posiciones indicadas en las preguntas siguientes.)

P. 53.^a—Si un vapor A vé la luz roja de otro vapor B por su costado de estribor; dichos vapores ¿podrán embestirse, se darán recíprocamente el costado, ó cortarán sus derrotas?

R.—Cruzarán sus derrotas, porque la luz roja del uno está en frente de la luz verde del otro; y siempre que una luz verde esté en frente de una roja, ó al contrario, los barcos que las llevan hacen rumbos que se cortan.

P. 54.^a—El vapor A en este caso ¿debe seguir abante ó no?

R.—No: porque las instrucciones para evitar los abordajes, previenen en el artículo 14 que el vapor que tenga á otro por estribor, debe ceder el paso á este á fin de que no puedan encontrarse en el punto en que se cruzan sus derrotas, si los dos llegaran á él al mismo tiempo.

P. 55.^a—El vapor A ¿debe en dicho caso, meter la proa á estribor ó á babor?

R.—Debe hacerlo mas conveniente para dejar paso franco al vapor B; esto es, debe meter á babor ó á estribor, según lo juzgue mas acertado, ó parar y ceder si fuere necesario, para que pase el otro vapor francamente.

P. 56.^a—Si el vapor A por meter la proa á estribor, se abordase con B ¿será por culpa de las instrucciones?

R.—No: porque estas no previenen en este caso, que se meta la proa á estribor precisamente; y deja la maniobra á discreción del que dirige el buque A para evitar el abordaje.

P. 57.^a—Si un vapor A avista por

su mura de babor, la luz verde de otro vapor; dichos vapores ¿van á embestirse, se darán recíprocamente el costado ó cruzarán sus derrotas?

R.—Cruzarán sus derrotas, porque la luz verde del uno se encuentra enfrente de la roja del otro.

P. 58.^a—¿Qué debe hacer el vapor A en este caso?

R.—Segun el artículo 14 de las instrucciones, A no debe alterar su rumbo; pero segun el 18 debe estar prevenido y sobre aviso para prevenir cualquier peligro de los comunes á la navegación; y obedecerá á las circunstancias particulares que puedan darse hacer necesaria la inobservancia de estas reglas, para evitar un abordaje.

P. 59.^a—Si un vapor A avista por su mura de babor la luz verde de otro vapor B ¿debe, segun las instrucciones, meter la proa á estribor?

R.—Las instrucciones no disponen tal cosa.

P. 60.^a—¿Los vapores deben ceder el paso á los buques de vela?

R.—Si un vapor y un buque de vela navegan á rumbos que los esponen á abordarse, el vapor debe maniobrar de modo que no embarace el paso al buque de vela.

P. 61.^a—¿Qué debe hacer A, sea vapor ó buque de vela, en el caso de ir entrando á B?

R.—Debe hacer de modo que no moleste á B en su derrota.

P. 62.^a—Cuando, segun las instrucciones, uno de los dos buques debe ceder el paso al otro, ¿qué debe hacer este?

R.—Segun su rumbo, aunque con cierta precaución.

P. 63.^a—¿Qué precauciones es esta?

R.—Debe tener en cuenta los peligros de la navegación y las circunstancias particulares que pueden hacer necesario en algun caso, el separarse de las reglas dadas, á fin de evitar un peligro.

P. 64.^a—¿Hay alguna regla respecto á responsabilidad que concierne al mismo á los vapores que á los buques de vela?

R.—Siempre es que nada disculpa al buque ó á su armador, Capitán, ó tripulación, de las consecuencias que resultan de descuido en las luces ó señales, de la falta de conveniente diligencia ó finalmente de no tomar las precauciones que requieren la práctica ordinaria de la navegación ó las circunstancias particulares del caso.

P. 65.^a—¿Podreis repetirme el artículo de las instrucciones, que trata de...?

(El examinador repetirá esta pregunta, citando cada vez un artículo distinto.)

P. 66.^a—¿Cuáles son las consecuencias de la infracción de las instrucciones para evitar los abordajes?

R.—Si la infracción es causa de alguna avería, la culpabilidad será del Oficial de guardia ó persona que en el acto estuviese mandando las maniobras; á no ser que pruebe, á satisfacción del Tribunal competente, que las circunstancias especiales del caso, hacian indispensable el separarse de los preceptos de las instrucciones.

P. 67.ª—Si á consecuencia de una infracción de las instrucciones resulta un abordaje ¿quién será el culpable?

R.—Quien las haya infringido; á no ser que el Tribunal con pleno conocimiento de causa, decida lo contrario.

P. 68.ª—Las instrucciones ¿se refieren también á la navegación de los puertos y ríos?

R.—Sí; á menos que existan otras disposiciones contrarias, que procedan de autoridad competente.

P. 69.ª—Las instrucciones ¿se refieren solo á los buques españoles?

R.—No; Los mismos se refieren á los extranjeros.

P. 70.ª—¿Desde cuando empezaron á regir?

R.—Desde 1.º de Junio de 1863.

P. 71.ª—¿Tiene todo buque obligación de socorrer á otro en caso de abordaje.

R.—Sí; Las instrucciones no las excepciones.

P. 72.ª—¿En qué pena incurre el que falta á ello?

R.—El Capitán ó encargado del mando del buque que deje de prestar dicho auxilio sin excusa razonable, se considera como falta de prueba en contrario, como causante del descalabro ó avería por su mala maniobra, descuido ó falta de vigilancia.

P. 73.ª—¿Incurre en alguna otra pena el Capitán que no presta auxilio?

R.—Si opues comprobada la falta podrá el Tribunal recogerle el nombramiento, título ó despacho para mandar buques.

P. 74.ª—¿Sabeis que antes de encargarnos de una guardia á bordo debéis conocer y saber las instrucciones para evitar los abordajes?

R.—Sí; lo sé.

P. 75.ª—¿Por qué?

R.—Porque si no conociéndolo lo aplicase mal, las consecuencias serian muy graves para mí.

P. 76.ª—¿Qué entendéis por falta grave?

R.—La de ocasionar un abordaje por haber metido la proa á estribor, no espresándolo las instrucciones para el caso, y no habiendo ninguna circunstancia especial que lo requiera.

—Aprobado por S. A.—Topete.

Número 2.

INSTRUCCIONES PARA EL EXÁMEN Y COMPROBACION DE LAS LUCES QUE USAN LOS BUQUES PARA EVITAR LOS ABOARDAJES.

Los inspectores que se nombrarán para examinar y comprobar las luces de tope y de los costados, que usan de noche los buques para evitar los abordajes, y los instrumentos para las señales en tiempo de niebla; se atenderán á las reglas que siguen:

1.ª Las luces que marca el art. 13.º de las instrucciones para evitar los abordajes han de tener suficiente fuerza para que en noches oscuras, pero sin niebla, se vean á las distancias siguientes: La luz del tope del palo trinquete de los vapores, ha de verse cuando menos á cinco millas de ellas. Las luces verde y roja de los costados, han de verse cuando menos á dos millas de ellas.

Estas condiciones, las han de llenar

las luces de todos los buques, sea cual fuere su porte ó dimensiones.

2.ª El farol que lleva la luz de tope de los buques de vapor navegando debe estar construido y colocado de modo que el haz de luz se estienda diez cuartas por la banda de babor y dos por la de estribor, á contar desde la proa; y por consiguiente, hasta dos cuartas más á popa de la perpendicular á la direccion de la quilla.

3.ª Los faroles que contengan las luces de color de los costados, tanto en los buques de vapor como en los de vela, deben estar construidos de modo que el haz de luz abrace un sector del horizonte de diez cuartas desde la proa hasta dos cuartas hácia popa de la perpendicular que corta á la direccion de la quilla, tanto por la banda de babor como por la de estribor.

Existen y se venden faroles que no pueden exhibir luz en las direcciones requeridas, á causa de la mala disposicion de sus lentes y otros defectos de construccion. Los inspectores, bajo ningun concepto permitirán se usen faroles de tope ni de costado sin que estén de antemano convencidos de que su construccion permite despedir la luz en las direcciones requeridas.

Los cristales de dichos faroles, en general, se fabrican en forma circular, como en la figura número 1.

Las clases inferiores, solo llevan un cuarto de dicho círculo, en cuyo caso no producen el efecto deseado; por tanto el inspector deberá examinar esto detenidamente; pues los cristales deben ser como demuestra la figura segunda, esto es, de un tercio de círculo.

4.ª Los faroles mecheros ó lantias, lentes y reflectores, deben estar en buen estado de servicio.

5.ª Los faroles que contienen las luces rojas y verdes de los costados, deben estar colocados de modo que sus luces no puedan ser interceptadas por cualquier parte del buque; y el inspector pondrá especial cuidado en comprobar si lo serán por las servillas, botes, pescantes de las mismas, velamen, jarcias, &c.; á cuyo efecto se tendrá cuidado de no colocarlos demasiado á popa.

La mejor posicion para los faroles de las luces de costado en los vapores, es generalmente frente al obenque proel del trinquete.

La colocacion de los faroles será como es consiguiente hasta cierto punto adecuada al porte, dimensiones, forma y aparejo del buque; pero no ocurriendo circunstancias especiales, el inspector no dará su autorizacion, si estuvieren colocadas más á popa de la mayor manga ó parte más saliente del buque.

6.ª Todos los buques han de tener aparatos á propósito para la buena colocacion de los faroles y pantallas, y rechazará la costumbre de fijar ó hacer firme estos solo en el aparejo.

7.ª Las instrucciones requieren que las luces de color de los costados estén provistas de pantallas interiores que sobresalgan por lo menos 91 centímetros (3 pies) por la parte de proa de las luces. Los inspectores tendrán el mayor cuidado en que dichas

pantallas tengan los 91 centímetros de largo, ó que su longitud esté en relacion con la posicion de la luz respecto á la pantalla y su distancia de la proa del buque.

8.ª El inspector observará el efecto producido por la alteracion de la distancia que media entre una luz de costado y su pantalla; teniendo presente, que si la luz está colocada más ó menos cerca de la pantalla sus rayos podrán cruzarse de modo que se hagan visibles por la mura opuesta, lo cual es contra las instrucciones. Asimismo tendrá en cuenta que, si el farol está colocado á distancia de algunas pulgadas por fuera de una pantalla recta de 91 centímetros de largo, ó aun pegado á esta resultará también, que los rayos de luz cruzan el extremo de la pantalla, de modo que se harán visibles á un buque que se le aproxime por la mura opuesta. (Véase figura 3.ª)

Si el inspector observase que los rayos de luz rojos y verdes se cruzasen unos con otros en la misma proa ó más hácia popa, deberá remediar en el acto este defecto.

Hay varios modos de conseguirlo: por ejemplo, puede en primer lugar, aumentar el largo de la pantalla ó disminuir la distancia que media entre esta y la luz, colocandó una luz, una tabla por la parte de afuera de la pantalla (figura 4.ª); también podrá obtenerse el mismo resultado, clavando un tubo al extremo de la pantalla de un grueso igual á la distancia que hay del borde interior del lente á la cara exterior de la pantalla (figura 5.ª); igual resultado se obtendrá colocandó el farol de manera que la parte exterior de la pantalla venga contra el borde interior del lente (figura 6.ª); ó bien colocandó las pantallas de modo que la distancia que media entre ellas de babor á estribor, tomada en la parte exterior de sus extremos proeles, sea igual á la que media entre los bordes interiores de los lentes de los dos faroles, (figura 7.ª)

9.ª Si los rayos rojos y verdes se cruzan los unos á los otros inmediatamente de haber rebasado la proa del buque, la luz roja se avistará por encima de la mura de estribor, y la verde por la de babor, como se demuestra en la figura 8.ª pero, si por el contrario, no se cruzaren al menos á una corta distancia, entonces no podrían avistarse ambas luces en la direccion exacta de la quilla del buque.

Así, pues, para la buena colocacion y arreglo de las pantallas, se observarán las dos reglas siguientes:

Primera. Que los rayos rojos y verdes de las luces de costado no se crucen ni antes ni inmediatamente despues de haber rebasado la proa del buque, ni tampoco á la mayor distancia posible.

Segunda. Que la distancia de la proa á que deben cortarse los dichos rayos de luces, no sea mayor que aquella en que pueda haber peligro de abordaje por no verse las luces.

Cuando el inspector examine los faroles de un vapor remolcador ó que pueda ser empleado para remolcar otro buque, exigirá que se provean de

dos faroles construidos á propósito para tope, y arreglados estrictamente á lo que marca el art. 4.º de las instrucciones.

10.ª El inspector tendrá cuidado de que cada buque de vapor ó de vela que inspeccione, se halle provisto, según el art. 7.º de las instrucciones, de un farol globular de ocho pulgadas por lo menos de diámetro, para cuando el buque esté fondeado.

11.ª En todas las ocasiones que el inspector sea llamado á arquear ó examinar el espacio destinado al alojamiento de la tripulacion ó pasajeros de un buque, deberá hacerlo también con las luces y señales para tiempos de niebla, si fuere de la clase de Maestro de Maestranza.

12.ª Deberá indicar igualmente á los Armadores y Capitanes, la necesidad de cumplir estrictamente el Reglamento y llevando á debido efecto las instrucciones que marca esta circular, hará cuanto esté en su poder para evitar toda dilacion ó estorbo.

13.ª También se cerciorarán los inspectores, de que todos los buques de vela llevan la correspondiente campana y corneta para las señales en tiempo de niebla, y los vapores la campana y el pito de vapor situado á la altura de 2'4 metros encima del puente por la cara de proa de la chimenea.

Aprobado por S. A.—Topete.—Es copia.—El Vicepresidente, Antequera.—Es copia.—Valcárcel.—Es copia.—Miranda.

ANUNCIOS.

MÉDICO-CIRUJANO.

Se solicita uno en Rocafort de Queralt, donde en union de los pueblos circunvecinos hará una conducta de 600 duros.—El Alcalde del referido pueblo informará en el correspondiente modelo de buque.

TRATADO

DE LAS

CONTRIBUCIONES DIRECTAS DE ESPAÑA

POR

D. PIO AGUSTIN CARRASCO,

SEGUNDO JEFE DE LA DIRECCION GENERAL DE PROPIEDADES Y DERECHOS DEL ESTADO, Y TERCERO QUE HA SIDO DE LA DE CONTRIBUCIONES.

CONTIENE:

- 1.º Nociones históricas sobre cada impuesto.
 - 2.º Exposicion metódica de la legislación por que se rigen.
 - 3.º Indicación de las leyes, reglamentos, instrucciones, órdenes y circulares en que se funda la exposicion.
 - 4.º Tarifas vigentes.
 - 5.º Modelos.
- Se halla de venta en la imprenta de este periódico al precio de 2 escudos 400 milésimas ejemplar.

IMPRENTA DE JOSÉ ANTONIO NEL-LO.