

# Boletín Oficial



DE LA PROVINCIA DE LAS BALEARES.

Núm. 453.

## Artículo de oficio.

Núm. 1400.

D. Ciriaco Pérez de Larriba Juez de primera instancia del distrito de la Catedral de Palma.

Por el presente edicto se llama á las personas á quienes les faltase ó fuese sustraída alguna oveja durante la noche del diez y ocho al diez y nueve de marzo último, ó pretenda ser dueño de las cuya piel fué ocupada con trozos de carne en las afueras de la Puerta Pinalada por los carabineros de servicio; á fin de que dentro el término de tercero día se presenten á prestar la oportuna declaración. Palma siete de abril de mil ochocientos setenta.—Ciriaco Pérez de Larriba.

## MINISTERIO DE MARINA. REGLAMENTO É INSTRUCCIONES

redactadas por el Almirantazgo para el exámen de Pilotos y Patrones en el uso de luces y señales, y maniobras que deben verificarse para evitar abordajes en la mar, y el modo de comprobar la conveniente colocacion de los faroles y pantallas.

(CONTINUACION.)

### NÚMERO 1.º

Sistema de exámenes para los capitanes-pilotos, pilotos y patrones 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 8 de abril de 1863, en forma de preguntas y respuestas.

Pregunta 1.ª ¿Qué luz ó luces deben

tener visibles desde fuera los buques de vela fondeados en cualquier puerto, rada ó surgidero frecuentado?

Respuesta. 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 ¿Dónde debe colocar la luz un buque fondeado?

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

P. 4.ª ¿A qué altura deben colocar 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 de 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 ménos á una milla.

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

R. Dos.

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

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

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

R. Deben despedir sus rayos de un modo uniforme y no interrumpido; iluminarán un arco de horizonte de 10 cuartas de la aguja, contadas desde la proa, hasta dos cuartas mas á popa del través del respectivo costado, y deben distinguirse cuando ménos á dos millas de distancia en las noches oscuras, pero sin niebla.

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

R. Las mismas que cuando navegan por sí solos.

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

R. Deben llevar pantallas colocadas entre ellas y el respectivo costado en direccion de popa á proa, y excediendo 91 centímetros hácia proa de la luz, á fin de que la de babor no se vea por la mura de estribor, ni la de estribor por la mura de babor.

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

R. Tres solamente.

P. 14. ¿De qué color deben ser dichas luces y donde 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. ¿La luz de tope de trinquete de un vapor, cuantas cuartas debe iluminar y á que distancia debe alcanzar?

R. Debe iluminar un arco de 20 cuartas: 10 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 ménos á cinco millas de distancia.

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

R. Deben tener pantallas situadas en-

Núm. 1401.

## Comisaria de Guerra de Mahon.

### DISTRITO MILITAR DE LAS BALEARES.

### HOSPITAL MILITAR DE MAHON.

Relacion de las compras verificadas durante todo el mes de la fecha por el Oficial Administrador que suscribe la cual se forma conforme lo prevenido por el Exmo. Sr. Director general de Administracion militar en 30 de agosto de 1864.

Puntos donde se han hecho las compras.	Nombres de los vendedores.	Artículos.	Precios.		CANTIDADES.		
			Escudos mils.		Kilógrs.	Litros.	Número.
Mahon.	Pedro Coll.	Gallinas.	1'100				1
	Sebastian Olives.	Tocino.	0'722		24'		
	El mismo.	Mantea.	1'100		14'		
	Sres. Taltavull Tomas y Estela.	Aceite de 1.ª	0'550			7'	
	Los mismos.	Id. de 2.ª	0'500			69'	
	Los mismos.	Arroz.	0'230		23'		
	Lucia Gomila.	Garbanzos.	0'270		39'		
	Sres. Taltavull Tomas y Estela.	Pastas.	0'311		1'		
	Lucia Gomila.	Patatas.	0'095		90'		
	Pedro Coll.	Huevos.	0'500				108
	Juan Pascual.	Chocolate.	1'		0'400		
	El mismo.	Bizcochos.	1'500		0'125		
	Pedro Coll.	Leche de vaca.	0'100			82'500	
	Miguel Monjo.	Vino comun.	0'133			60'	
	Miguel Castañol.	Leña.	0'013		100'		
	Sres. Taltavull Tomas y Estela.	Velas de sebo.	0'700		22'		

Isleta del Rey 31 de marzo de 1870.—El Administrador, Juan Van Walré.—V.º B.º—El comisario de Guerra Inspector, Pedro Valls.

tre la luz y el costado, que excedan 91 centímetros hacia proa de la luz, y con objeto de que la luz de babor no se vea por la mura de estribor, ni de la de estribor por la mura de babor.

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

R. Toda luz debe iluminar uniformemente y sin interrupción un arco de horizonte de 10 cuartas, contados desde la proa hasta dos cuartas más á popa del través del respectivo costado; y en las noches oscuras, pero sin niebla, deben verse á dos millas de distancia.

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

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

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

R. Cuando por el mal tiempo no pueden los buques pequeños de vela llevar en sus sitios correspondientes las luces verde y roja, deberán tenerlas 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 antelación 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 más fácil y seguro el uso de estas luces portátiles debea estar pintados sus faroles exteriormente del color de su respectiva luz y provistos de sus correspondientes pantallas.

P. 20. ¿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 enseñarán una luz blanca constante como los buques fondeados, y otra que manifestarán y ocultarán cada 15 minutos.

P. 21. ¿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 antelación 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. ¿Las embarcaciones sin cubierta pueden hacer uso de una luz visible por cortos intervalos?

R. Sí, si lo creen conveniente.

P. 23. ¿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, que enseñarán además según se ha explicado.

P. 24. ¿Qué luces deben llevar los vapores cuando vaya 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 otros vapores. Cada una de las dichas luces del palo trinquete será de la misma clase y di-

mensiones que el único que usan en el tope cuando navegan solos.

P. 25. Los barcos de vela en tiempo de niebla ó cerrazón, ya sea que estén al ancla ó á la vela, ¿deben hacer algunas señales para indicar su situación?

R. Sí: tocarán una corneta ó la campana.

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

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

P. 27. ¿De cuanto en cuanto 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. Los vapores deben hacer algunas señales en tiempo de niebla ó cerrazón para indicar su situación?

R. Sí: tocarán el pito de vapor ó la campana.

P. 29. ¿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. ¿De cuanto en cuanto 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 qué altura de la cubierta y en que sitio debe estar colocado el pito?

R. A 2'40 metros de la cubierta y por la cara de proa de la chimenea.

P. 32. ¿Qué otra precaucion 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. ¿Qué precaucion deben tomar los vapores al acercarse á otro buque?

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

P. 34. Si se ve 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 &c.

P. 35. Si se ve 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. ¿En qué lo conoceis?

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

P. 37. Si se ve una luz blanca más 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 más 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 tenga una bola blanca y otra roja, y lo colocará en el extremo opuesto de la mesa, llamándolo B.)

El examinador debetener presente que para hacer las siguientes preguntas desde la 38 á la 48 no debe usar más que un solo modelo de buque.)

P. 38. 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 reciprocamente el costado, ó si

cruzarán sus derrotas, y en que 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 algun punto situado á mi izquierda, puesto que su costado de babor, como la luz roja le indica, debe estar más ó menos presentado á A.

P. 39. 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 O. del S. y el O. N. O.

P. 40. ¿En qué lo conoceis?

R. En que si las pantallas están bien dispuestas, no puedo absolutamente ver desde A la luz roja de B cuando esta vaya á otro rumbo distinto de los indicados.

P. 41. ¿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. ¿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 el vapor A metiese la proa sobre babor, costaría 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 reglon 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 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 reciprocamente 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 algun punto situado á mi derecha, puesto que su costado de estribor, como la luz verde lo indica, debe estar más ó menos presentado á A.

P. 44. Si A hace rumbo al N., ¿cuál 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. ¿En qué lo conoceis?

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. 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 de pronto, y en caso de variarlo deberá hacerlo hacia babor un poco.

P. 47. ¿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. ¿Qué sucedería á 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 lo siguiente.)

P. 49. Si un vapor A ve las luces de otro B por la misma proa, ó con corta diferencia, dichos vapores ¿van á embestirse, se darán reciprocamente el costado ó cruzarán sus derrotas?

R. Corren á embestirse proa con proa más ó menos directamente.

P. 50. Las instrucciones para evitar los abordajes ¿disponen terminantemente que se varie ó enmiende el rumbo hacia estribor en algun caso?

R. Sí; en el caso en que dos vapores ó barcos de vela vayan á embestirse proa con proa, ó yendo de vuelta encontrados próximamente.

P. 51. Las instrucciones para evitar los abordajes ¿previenen que se meta la proa á estribor en algun otro caso distinto del anterior?

R. No: en ningun otro caso está dispuesto 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 meta la proa á estribor es el que se expresa en los artículos 11 y 15 de dichas instrucciones para dos barcos que van á embestirse proa con proa.)

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

R. No: porque las instrucciones no disponen expresamente 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 el examinando coloque los modelos en las posiciones indicadas en las preguntas siguientes.)

P. 53. Si un vapor A ve la luz roja de otro vapor B por su costado de estribor, dichos vapores ¿podrán embestirse, se darán reciprocamente el costado ó cruzarán 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. El vapor A en este caso ¿debe seguir avante 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. El vapor A ¿debe en dicho caso meter la proa á estribor ó á babor?

R. Debe hacer lo más conveniente para dejar paso franco al vapor B; esto es, debe meter á babor ó á estribor según lo juzgue más acertado, ó pararse y ciar si fuere necesario para que pase el otro vapor francamente.

P. 56. 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 de maniobrar á discrecion del que dirige el buque A para evitar el abordaje.

P. 57. Si un vapor A avista por su

de babor, la luz verde de otro vapor dichos vapores ¿van á embestirse, se reciprocamente el costado ó cruzan sus derrotas?

R. Cruzarán sus derrotas, porque la verde del uno se encuentra en frente de la roja del otro.

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

R. Según el art. 14 de las instrucciones, A no debe alterar su rumbo; pero según el 18, debe estar prevenido y sobre aviso para prevenir cualquier peligro de los comunes á la navegacion, y obedecerá las circunstancias particulares que puedan hasta hacer necesaria la inobservancia de estas reglas para evitar un abordaje.

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

R. Las instrucciones no disponen tal cosa.

P. 60. ¿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 exponen á abordarse, el vapor debe maniobrar de modo que no embarace el paso al buque de vela.

P. 61. ¿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. Cuando según las instrucciones uno de los dos buques debe ceder el paso á otro, ¿qué debe hacer este?

R. Seguir su rumbo, aunque con cierta precaucion.

P. 63. ¿Qué precaucion es esta?

R. Debe tener en cuenta los peligros de la navegacion, 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. ¿Hay alguna regla respecto á responsabilidad que concierna lo mismo á los vapores que á los buques de vela?

R. Sí; y es que nada disculpa al buque ó á su armador, capitan ó tripulacion de las consecuencias que resultan de desatender en las luces ó señales, de la falta de diligencia, ó finalmente de no tomar las precauciones que requiere la práctica ordinaria de la navegacion ó las circunstancias particulares del caso.

P. 65. ¿Podreis repetirme el art. .... de las instrucciones, que trata de....?

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

P. 66. ¿Cuáles son las consecuencias de la infraccion de las instrucciones para evitar los abordajes?

R. Si la infraccion es causa de alguna averia, la culpabilidad será del oficial de guardia ó persona que en el acto estuviese haciendo las maniobras, á no ser que se presente á satisfaccion del Tribunal competente que las circunstancias especiales del caso hacian indispensable el separarse de los preceptos de las instrucciones.

P. 67. Si á consecuencia de una infraccion 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. Las instrucciones ¿se refieren tambien á la navegacion de los puertos y bahías?

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

P. 69. Las instrucciones ¿se refieren tambien á los buques españoles?

R. No; lo mismo se refieren á los extranjeros.

P. 70. ¿Desde cuando empezaron á regir?

R. Desde 1.º de junio de 1863.

P. 71. ¿Tiene todo buque obligacion de socorrer á otro en caso de abordaje?

R. Sí.

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

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

P. 73. ¿Incurre en alguna otra pena el capitan que no presta auxilio?

R. Sí; pues comprobada la falta podrá el Tribunal recogerle el nombramiento, título ó despacho para mandar buques.

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

R. Sí, lo sé.

P. 75. ¿Por qué?

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

P. 76. ¿Qué entendéis por falta grave?

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

Aprobado por S. A.—Topete.

## NÚMERO 2.

### Instrucciones para el examen y comprobacion de las luces que usan los buques para evitar los abordajes.

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. 3.º de las instrucciones para evitar los abordajes han de tener suficiente fuerza para que en noches oscuras, pero sin nieblas, se vean á las distancias siguientes:

La luz de tope del palo trinquete de los vapores ha de verse cuando ménos á cinco millas de ella.

Las luces verde y roja de los costados han de verse cuando ménos 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 extienda 10 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 10 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 la 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 costado sin que estén de antemano conven-

tra el borde interior del lente (fig. 6.ª), ó bien colocando 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 (fig. 7.ª).

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

Las clases inferiores solo llevan un cuarto de dicho circulo, 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 esto es, de un tercio de circulo.

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 serviolas, botes, pescantes de las mismas, velámen, jarcías &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 obtengo 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 concurriendo circunstancias especiales, el inspector no dará su autorizacion si estuviéren colocados mas á popa de la mayor manga ó parte mas 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 sólo 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 ménos 91 centímetros (3'3 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 mas 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 resta de 91 centímetros de largo ó aun pegado á esta resultará tambien 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 5.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, pueden en primer lugar aumentar el largo de la pantalla ó disminuir la distancia que media entre esta y la luz, colocando una tabla por la parte de afuera de la pantalla (fig. 5.ª) tambien podrá obtenerse el mismo resultado clavando un taco al extremo de la pantalla de un grueso igual á la distancia que hay en el borde interior del lente á la cara exterior de la pantalla (fig. 5.ª); igual resultado se obtendrá colocando el farol de manera que la parte exterior de la pantalla venga con-

tra el borde interior del lente (fig. 6.ª), ó bien colocando 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 (fig. 7.ª).

9.ª Si los rayos rojos y verdes se cruzan los unos á los otros inmediatamente de haber rebasada 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 figura 8.ª, pero si por el contrario no se cruzaren al ménos á una corta distancia, entónces no podrian 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 provea de los faroles construidos á propósito para topes y arreglados estrictamente á lo que marca el art. 4.º de las instrucciones.

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

11. 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 tambien con las luces y señales para tiempos de niebla, si fuere de la clase de maestro de maestranza.

12. 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. Tambien se cerciorarán los inspectores de que todos los buques de vela llevarán la correspondiente campana y cornetas 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.  
(Gaceta del 4 de abril.)

## SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTICIA.

En la villa de Madrid, á 28 de enero de 1870, en los autos pendientes ante Nos por apelacion seguidos en el Tribunal de Comercio de esta villa, y por su supresion en el juzgado del distrito de la Universidad de la misma, y en la sala tercera de la Audiencia de este territorio sobre reclamar del correspondientes de Barcelona las actuaciones incoadas contra la compañía de ferro-carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona por D. Antonio Ferrer.

Resultando que en 2 de noviembre

de 1868 la compañía acudió al extinguido Tribunal de Comercio de esta villa exponiendo que D. Antonio Ferrer había deducido gestiones ante el Tribunal de la misma clase de Barcelona, dirigidas á preparar una demanda ejecutiva contra la compañía por razón de obligaciones emitidas en 19 de junio de 1861 por la antigua Compañía de Zaragoza á Barcelona, refundida posteriormente en la exponente: que esta tenía su domicilio en Madrid según los estatutos, y este lugar había de buscarse para el ejercicio de la acción personal de un obligacionista: y suplicó al tribunal se declarase competente para el conocimiento de las diligencias preparatorias de ejecución promovidas por Ferrer contra la compañía ante el de Barcelona, y requiriese á este de inhibición respecto á ellas con los pronunciamientos consiguientes:

Resultando que el expresado Tribunal declaró haber lugar á la inhibición propuesta, y dirigió oficio con el correspondiente testimonio al Tribunal mercantil de Barcelona para que se separase del conocimiento de las actuaciones: y que denegada por este la inhibición requerida, remitió al de Madrid la comunicación oportuna:

Resultando que en su virtud el juez del distrito de la Universidad de esta villa, á quien pasaron los autos por supresión del Tribunal de Comercio, dictó sentencia en 29 de abril desistiendo de la competencia suscitada á instancia de la referida compañía, mandando remitir original lo actuado al juez decano de los de Barcelona para que este á su vez lo hiciera al que hubiera correspondido conocer de los autos á virtud de la supresión del Tribunal de Comercio de aquella plaza:

Resultando que apelada esta providencia por la compañía, fue confirmada con las costas de la segunda instancia por la que pronunció en 22 de setiembre último la sala tercera de la Audiencia del territorio; y que interpuesto recurso de casación contra esta sentencia, denegó su admisión por auto que dictó en 5 de octubre siguiente, la expresada sala, del cual apeló la compañía para ante este supremo Tribunal:

Visto, siendo ponente el ministro Don Pascual Bayarri:

Considerando que, conforme á lo dispuesto en el artículo 1.023 de la ley de Enjuiciamiento civil, es requisito indispensable para que puedan ser admitidos por las Audiencias los recursos de casación, ya en la forma, que sea definitiva la sentencia que los motive; debiendo entenderse que son de esta clase, según el art. 1.011, las que aun cuando hayan recaído sobre un artículo pongan término al juicio y hagan imposible su continuación:

Considerando que no es definitiva á los efectos de la casación la que pronunció la sala extraordinaria de vacaciones de la Audiencia de este territorio en 14 de setiembre último, por cuanto recaída en diligencias meramente preparatorias para la instauración del juicio ejecutivo, no impide que este se promueva, sustancie y determine con arreglo á las leyes, ni que la compañía recurrente utilice dentro del juicio y en su caso y lugar el mismo recurso de

casación que ahora ha interpuesto prematura é indebidamente;

Fallamos que debemos confirmar y confirmamos con las costas la providencia apelada de 5 de octubre último; y devuélvase los autos á la Audiencia de que proceden con la certificación correspondiente.

Así por esta nuestra sentencia; que se publicará en la Gaceta de Madrid dentro de los cinco días siguiente á su fecha, é insertará en la *Colección legislativa*, pasándose al efecto las copias necesarias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.—Sebastian Gonzalez Nandin.—Pascual Bayarri.—Antonio Gutierrez de los Rios.—Juan Jimenez Cuenca.—Manuel Leon.—Miguel Zorrilla.

Publicación.—Leida y publicada fué la precedente sentencia por el Ilmo. señor D. Pascual Bayarri, ministro de la sala segunda del tribunal supremo de justicia, celebrando audiencia pública la misma en el día de hoy, de que certifico como escribano de Cámara.

Madrid 28 de enero de 1870.—Rogelio Gonzalez Montes.

En la villa de Madrid, á 28 de enero de 1870, en los autos pendiente ante Nos por apelación, seguidos por el juzgado de primera instancia del distrito del Hospicio de esta capital y en la sala tercera y extraordinaria de vacaciones de Audiencia de su territorio por la Compañía de ferro carriles de Zaragoza á Pamplona y Barcelona del conocimiento de las actuaciones incoadas contra la compañía por D. José Vieta y otros:

Resultando que en 19 de febrero último acudió la compañía citada del Hospicio exponiendo que D. José Vieta, D. Miguel Ricart y otros 13 tenedores de obligaciones de la extinguida compañía del ferro-carril de Barcelona á Zaragoza habían promovido ante el tribunal de Comercio de Barcelona diligencias preparatorias de ejecución contra ella: que la antigua Compañía de Zaragoza á Pamplona se había refundido en aquella, y que siendo Madrid el domicilio de la exponente y el punto de residencia de su Consejo de administración, según los estatutos de la misma sociedad, y personal la acción de los obligacionistas, eran incompetentes los juzgados y Tribunales de Barcelona para conocer de las diligencias promovidas y pidió que, declarándose competente el expresado juez del Hospicio para el conocimiento de ellas, requiriese de inhibición al juzgado de Barcelona en que radicasen:

Resultando que estimada esta pretensión, y hecho el oportuno requerimiento el juzgado de Barcelona, denegada por este la inhibición propuesta y comunicada la denegación al de Madrid, este en su virtud dictó sentencia en 31 de marzo último inhibiéndose del conocimiento de estos autos, y mandó que, ejecutoriada su sentencia, se remitieran al de Barcelona para su unión á los de su razón, previa citación y emplazamiento de las partes:

Resultando que apelada esta sentencia por la compañía, fué confirmada con las costas de la segunda instancia, por la que pronunció en 29 de julio la sala extraordinaria de vacaciones, sección tercera, de la audiencia de este territorio:

Resultando que contra esta sentencia interpuso recurso de casación la mencionada Compañía; y denegada su admisión por la sala sentenciadora, apeló aquella para ante este Supremo Tribunal:

Vistos, siendo ponente el ministro D. Pascual Bayarri:

Considerando que, conforme á lo dispuesto en el artículo 1.023 de la ley de Enjuiciamiento civil, es requisito indispensable para que puedan ser admitidos por las Audiencias los recursos de casación, ya se interpongan en el fondo, ya en la forma que sea definitiva en la sentencia que los motive; debiendo entenderse que son de esta clase, según el art. 1.011, las que aun cuando hayan recaído sobre artículo pongan término al juicio y hagan imposible su continuación:

Considerando que no es definitivo á los efectos de la casación la que pronunció la sala extraordinaria de vacaciones de la Audiencia de este territorio en 29 de julio último, por cuanto recaída en diligencias meramente preparatorias para la instauración del juicio ejecutivo, no impide que este se promueva, sustancie y determine con arreglo á las leyes, ni que la compañía recurrente utilice dentro del juicio y en su caso y lugar el mismo recurso de casación que ahora ha interpuesto prematura é indebidamente:

Fallamos que debemos confirmar y confirmamos con las costas la providencia apelada de 28 de agosto último, y devuélvase los autos á la audiencia de donde proceden con la certificación correspondiente:

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en la Gaceta de Madrid dentro de los cinco días siguientes al de su fecha, é insertará á su tiempo en la *Colección legislativa*, pasándose al efecto las copias necesarias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.—Sebastian Gonzalez Nandin.—Pascual Bayarri.—Antonio Gutierrez de los Rios.—Juan Jimenez Cuenca.—Manuel Leon.—Miguel Zorrilla.

Publicación.—Leida y publicada fué la precedente sentencia por el Ilmo. señor D. Pascual Bayarri, ministro de la sala segunda del tribunal supremo de justicia, celebrando audiencia pública la misma en el día de hoy, de que certifico como escribano de Cámara.

Madrid 28 de enero de 1870.—Rogelio Gonzalez Montes.

(Gaceta del 31 de enero.)

## MINISTERIO DE FOMENTO.

### ÓRDEN.

#### Instrucción pública.

Ilmo. Sr.: Para dar cumplimiento á la ley de las Cortes constituyentes de 18 de diciembre de 1869 y á la orden del Regente del Reino de 11 de enero último, dictada en su consecuencia, en vista de los expedientes instruidos al efecto:

Considerando que la primera soberana disposición ha impuesto el deber de prestar juramento á la Constitución del Estado á cuantos desempeñan destinos y funciones públicas y perciben haberes de retiro, cesantía y jubilación:

Considerando que por lo mismo se hallan sujetos á este deber los profesores de

todos los grados de la enseñanza oficial, con tanto más motivo, cuanto que ha sido impuesto ya á todas las clases que desempeñan funciones del Estado:

Considerando que por diferentes causas no todos los profesores han cumplido lo dispuesto en la ley y órden expresados:

S. A. el Regente ha tenido á bien disponer lo siguiente:

1.º Quedan separados de sus cargos en cumplimiento de la ley de 18 de diciembre último, los profesores de todos los grados de la enseñanza oficial que se hayan pegado á prestar juramento á la Constitución. Esta separación se entiende desde 1.º de abril próximo.

2.º Los profesores que hayan jurado ó pretendido jurar en distinta forma que la determinada en la orden de 11 de enero último serán invitados de nuevo á hacerlo en el término de ocho días, á contar desde la publicación de la presente, y con estricta sujeción á lo prevenido en aquella. Si no lo hicieren, ó usaran al hacerlo las mismas ú otras salvedades, quedarán separados desde que espire el referido plazo.

3.º Los profesores que hallándose en la Península no hubieren prestado juramento por cualquier otro motivo, lo prestarán en el expresado término y conforma á la fórmula establecida, sean ó no eclesiásticos, toda vez que las funciones de estos como profesores públicos, sus derechos y deberes son iguales á los de los seculares. De no verificarlo así serán separados como los del artículo anterior.

4.º Estas disposiciones son aplicables á los Auxiliares nombrados por los Clouros, Inspectores de primera enseñanza, Secretarios de las Juntas provinciales de este ramo y cuantos ejerzan funciones de la enseñanza oficial, cuya separación, en el caso de que proceda, se hará por las Autoridades á quienes corresponda su nombramiento, dando cuenta de ello á este Ministerio.

5.º Las Juntas de primera enseñanza participarán á este Ministerio en el término de un mes las separaciones de Maestros y Maestras que hayan acordado desde la orden de 11 de Enero hasta la fecha por haberse negado aquellos terminantemente á jurar la Constitución para su aprobación definitiva. En el mismo término y con igual objeto darán cuenta á este Ministerio de las separaciones que acuerden en virtud de lo dispuesto en la presente orden.

6.º Las Juntas provinciales que hayan recibido aun de las locales las correspondencias copias de las actas de juramento á que se refiere la disposición de la orden de 11 de Enero lo pondrán en conocimiento del Gobernador de la provincia para que dentro del mismo término de un mes se lleve á debido efecto lo mandado.

7.º Las Escuelas de primera enseñanza que resultaren vacantes á consecuencia de esta orden, se proveerán por oposición extraordinaria, en atención á las razones expuestas por algunas Juntas que han consultado á este Ministerio sobre el particular.

8.º Los Rectores de las Universidades y los presidentes de las Juntas darán cuenta del exacto cumplimiento de esta orden, ateniéndose para ello á lo dispuesto en la orden de 11 de enero último.

De orden de S. A. el Regente lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 23 de marzo de 1870.—Echegaray.—Sr. Director general de Instrucción pública. (Gaceta del 3 de abril.)

PALMA.

IMPRESA DE PEDRO JOSÉ GELABERT.