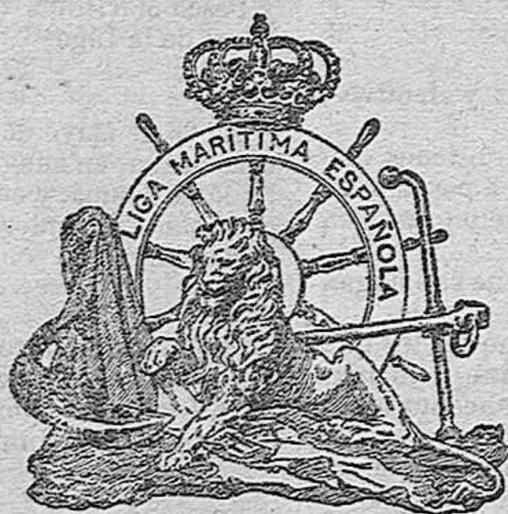


BOLETIN OFICIAL
DE LA
LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

ASOCIACIÓN
OFICIAL
Y DE
UTILIDAD PÚBLICA



BAJO EL PATRONATO
DE S.M. EL REY
D. ALFONSO XIII

ENERO Y FEBRERO DE 1911

AÑO XI

NUM. 64

DIRECCIÓN Y ADMÓN

Junta Central de la LIGA MARITIMA,
Secretaria general.

OFICINAS

En el Ministerio de Fomento
y en Zurbano, 8.—Teléfono 1866

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA
MARITIMA-MADRID.

Extracto de los Estatutos y Reglamento.

I.—Estatutos.

Artículo 1.º Se constituye la Liga Marítima Española para representar ante la opinión y los Poderes públicos las aspiraciones, y promover, por todos los medios legítimos de propaganda é influencia, el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna.

Art. 2.º Residirá en Madrid la Administración y representación general de la Liga, y formarán parte de ésta: 1.º Las personas que individualmente se adhieran; 2.º Las Secciones locales de la Liga misma que sus afiliados quieran organizar, sin sujeción á pauta, según las circunstancias respectivas, aunque con acuerdo de la Administración central, y 3.º Cualesquiera Asociaciones ó Corporaciones que existan ó se formen con vida propia, dentro y fuera de España, si tienen á bien hacerse representar y cooperar en la Liga.

REGLAMENTO

TÍTULO PRIMERO

DE LA JUNTA CENTRAL EN PLENO

Artículo 1.º Corresponde á la Junta Central de la Liga Marítima Española la administración, representación y gestión general de la Sociedad, así como la organización armónica de sus fuerzas y su dirección, para el desarrollo de la vida marítima del país, objeto exclusivo de sus esfuerzos.

La Junta acogerá las aspiraciones de todos los asociados, quienes las expresarán y razonarán por escrito, compatibles con la finalidad y el carácter de la Liga; las estudiará é informará, procurará concertarlas y propondrá las soluciones más convenientes para los intereses generales de la Marina y del país.

Cuando estas soluciones prevalezcan por mayoría de votos, la opinión de la minoría, si ésta lo solicita, se hará constar juntamente con la propuesta ó aceptada por mayoría, de modo que no quede sofocada dentro de la Liga ninguna aspiración ni opinión de sus miembros.

TÍTULO V

DE LOS ASOCIADOS

Art. 10. Existirán tres clases de socios individuales y efectivos, á saber: protectores, fundadores y de número.

Los derechos y obligaciones de socio de número se obtienen mediante el pago de la cuota anual ordinaria, que es de 3 pesetas.

Serán considerados como socios fundadores los que ingresen en la Liga pagando cuota de 12 á 24 pesetas anuales.

Adquirirán la condición de socios protectores los que satisfagan cuota de 60 á 120 pesetas anuales.

Serán considerados como socios honorarios y de mérito los que hagan un donativo desde 500 á 1.000 pesetas en adelante ó merezcan la gratitud de la Asociación por cualquier otro concepto notorio, mediante acuerdo de la Junta Central.

Art. 11. Las Sociedades ó Corporaciones mencionadas en el punto 3.º del art. 9.º se considerarán como socios colectivos, y manifestarán, según su prudente arbitrio, el número de cuotas ordinarias por las cuales queden suscritos, cuyo máximo y mínimo fija la siguiente clasificación.

Las Empresas navieras, anónimas, individuales ó colectivas, á razón de una cuota ordinaria por cada fracción de 50 á 100 toneladas de arqueo bruto.

Las Sociedades no navieras regidas por el Código de Comercio, á razón de una cuota ordinaria por cada fracción de 25.000 á 50.000 pesetas de capital, cuando son anónimas. Cuando no lo son, como las comanditarias y colectivas, satisfarán cuotas de 60 á 120 pesetas anuales.

Las restantes constituídas según la ley de Asociaciones, á razón de una cuota ordinaria por cada grupo de 25 socios.

Las suscripciones superiores á los tipos fijados serán consideradas como donativos, y darán derecho, según su importancia y á juicio de la Junta, á las consideraciones expresadas en el último párrafo del art. 10, extensivo también á los socios colectivos en los conceptos restantes.

Se exceptúa de toda cuota á la Sociedad de Salvamento de naufragos, adherida á la Liga, cuyos fines secunda en forma distinta y más eficaz.

Art. 12. Todas las cuotas se cobrarán anticipadas por años, semestres ó cuatrimestres.

TÍTULO IX

PUBLICIDAD

Art. 20. La Liga publicará un BOLETÍN OFICIAL para el debido conocimiento de su constitución y de sus trabajos, repartiéndolo á todos los asociados.

Podrá establecer, además, otra publicación de carácter doctrinal ó utilizar para la propaganda las existentes, con tal que se asegure siempre la fidelidad de los escritos á los fines que la Asociación tenga aprobados.

II.—Constitución.

La creación de la Liga fué iniciada en 9 de Enero de 1900. Se constituyó oficialmente en 16 de Diciembre del mismo año, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Antonio Maura y la vicepresidencia del Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca, y siendo Presidentes

honorarios los Excmos. Sres. Ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, de Marina y de Instrucción pública. En 1.º de Enero de 1901 publicó su primer BOLETÍN OFICIAL, encomendado á la Secretaría, y en 1.º de Febrero fueron aplicados sus Estatutos y Reglamento, y establecidas las oficinas de la Junta Central en el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Por Real orden de 11 de Mayo de 1900, del Ministerio de Marina, los Sres. Generales, Jefes y Oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, fueron autorizados á formar parte de la Asociación, y por Real orden del 22 de Julio de 1901 fueron autorizadas, asimismo, todas las clases subalternas de la Armada.

III.—Patronato de S. M. el Rey.

En 1.º de Enero de 1902, S. M. el Rey D. Alfonso XIII aceptó el patronato de la Asociación. En el mismo año se inscribieron como miembros protectores de ella Ss. AA. el Duque de Montpensier y D. Genaro de Borbón.

IV.—La «Vida Marítima».

En 10 de Enero del mismo año, 1902, la Junta Central comenzó la publicación de la Revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, órgano de propaganda de la Liga, encargando de su dirección al Secretario general, Director del BOLETÍN OFICIAL.

V.—Asociación oficial y de utilidad pública.

Por Real orden de 11 de Marzo de 1903, de la Presidencia del Consejo de Ministros, fué declarada la Liga «Asociación oficial y de utilidad pública».

VI.—Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima.

Por Real orden de 28 de Diciembre de 1903, del Ministerio de Marina, la Junta Central de la Liga Marítima Española sustituyó en sus funciones á la disuelta Junta de la Marina mercante, durante el período constituyente y organizador de la Dirección definitiva de la misma, para ser utilizada en los asuntos en que pueda servir como Centro informador y consultor, en representación y concierto de los intereses por dicha Dirección administrados; y en 3 de Febrero de 1908 al constituirse la Junta Central de Navegación y Pesca Marítima, fué Nombrado Vocal de ella el Secretario General de la Liga.

VII.—Emblemas oficiales.

En 26 de Mayo de 1904 fué autorizada la Asociación para usar la corona real en sus documentos públicos, sobre el emblema y título de la misma, y en 30 de Abril de 1907 se le autorizó para usar un grimpolón ó bandera especial como distintivo en buques y edificios de la Sociedad.

VIII.—Franquicia postal.

Por Real decreto de 12 de Septiembre de 1904, del Ministerio de la Gobernación, se concedió franquicia postal á la Junta Central de la Liga para comunicarse con los Centros y dependencias oficiales y con las Juntas provinciales y locales de la Asociación.

IX.—Consultorio náutico.

En 1.º de Enero de 1905 la Liga Marítima Española inauguró un «Centro de informaciones y Consultas marítimas», regido por Reglamento especial, y cuyos fines son facilitar noticias é informaciones de carácter bibliográfico, cronológico y legislativo sobre cuantos asuntos se refieren directamente á la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativas y jurídicas; evacuar consultas técnicas, jurídicas y administrativas, acerca de cuantos asuntos afecten á las profesiones, industrias y comercio marítimos; vulgarizar los conocimientos navales, insertando en la Revista *Vida Marítima* cuantas noticias, informaciones y consultas sean susceptibles de publicidad, y actuar como corresponsal del *Bureau de Renseignements* de la Asociación Internacional de la Marina de París.

X.—Asociación internacional de la Marina de París.

Con igual fecha la Junta Central de la Liga constituyó el Comité español de dicha Asociación en Madrid.

XI.—Domicilio social.

En cumplimiento del acuerdo de la Asamblea general de 1904, en 1.º de Julio de este año instaló la Junta Central el domicilio social de la Liga en unión de la Revista ilustrada *Vida Marítima*, del «Centro de Informaciones y Consultas Marítimas» y de la «Biblioteca general» en la calle de Zurbano, núm. 8, bajo derecha, con dirección telegráfica «*Marítima-Madrid*» y teléfono núm. 1.866, manteniendo al mismo tiempo las oficinas de la Secretaría en el Ministerio de Fomento.

XII.—Organización.

Patrono.

SU MAJESTAD EL REY DON ALFONSO XIII

Protectores.

S. A. el Duque de Montpensier, S. A. D. Genaro de Borbón y S. E. el Almirante de la Armada.

Presidentes honorarios.

Excmos. Sres. Ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas; de Marina, y de Instrucción pública.

PRESIDENTE FUNDADOR: Excmo. Sr. D. Antonio Maura.

SECCIÓN OFICIAL

Acta de la sesión celebrada por la Junta Central de la Liga Marítima Española el día 25 de Enero de 1911, y de la Asamblea anual reglamentaria correspondiente al año de 1910.

Reunida la Junta Central de la Liga, bajo la presidencia del Sr. Sánchez de Toca, con asistencia personal ó en representación de los Sres. Ugarte, Aznar, Noriega, Satrústegui, Mille, Auñón, Luanco, Torelló, Ferrándiz, Madariaga, Bosch, Agacino, Cornet, Ibarra, Ricart y Giralt, Barreras Massó, Méndez Alanís y Navarrete, el señor Presidente abrió la sesión y el Secretario general, Sr. Navarrete, dió cuenta de los asuntos comprendidos en la orden del día en la forma siguiente:

COMUNICACIONES É INDUSTRIAS MARÍTIMAS

Dada lectura por el señor Secretario de los proyectos de comunicación é informe al Ministro de Fomento, impugnando el Real decreto de 7 de Octubre de 1910, del Ministerio de Fomento, modificando el Reglamento de 27 de Mayo de dicho año, para la aplicación y desarrollo de la Ley de 14 de Junio de 1909, sobre protección á las Comunicaciones é Industrias Marítimas Nacionales, y cuya redacción le había sido encomendada á la Secretaría General por la Junta Central, ésta, después de deliberar detenidamente sobre las mismas, aprobó su redacción definitiva en la forma que aparece en otro lugar de este BOLETÍN. Con este motivo, deliberó también la Junta, á propuesta del Sr. Aznar, en nombre de la Asociación de Navieros de Bilbao, sobre el estado en que se encuentran los expedientes de liquidaciones de primas á la navegación y construcción, correspondientes al último ejercicio, y acordó redactar una nota oficiosa en la que se condensara el criterio de la Liga, acerca del fiel cumplimiento de la Ley en esa materia, y que una Comisión la entregara personalmente al señor Ministro de Fomento. El señor Aznar dió gracias á la Junta por ello, y muy especialmente al señor Presidente, que se ofreció á presidir también la referida Comisión.

CORREDORES INTÉRPRETES DE BUQUES

Informada la Junta del estudio realizado por la Secretaría General sobre el Real decreto del Ministerio de Fomento, fecha 7 de Octubre de 1910, modificando los artículos 10 y 71 del Reglamento de Bolsas de Comercio, de 31 de Diciembre de 1885, acordó esperar á conocer la Ponencia de los señores Ugarte y Mille, sobre dicho particular, para adoptar resolución definitiva, y estimó que ésta podría ser de conformidad con lo propuesto por la Secretaría, si con ello estaba de acuerdo la Ponencia, de la que se inhibió el Sr. Mille por razones que la Junta estimó muy justas.

LEY DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

Dada cuenta de la solicitud dirigida al señor Ministro de la Gobernación por la Sociedad de Pescadores «Marina Auxiliante» (Cabañal) y de la propuesta por ésta formulada pidiendo que la Liga se interese para lograr que se dicte por aquel Centro una resolución en la que se establezca que el marinero que trabaja á la parte no está comprendido en los beneficios que fija la referida Ley, puesto que no trabaja por cuenta ajena, sino propia, y por lo tanto, no reúne el carácter de tal obrero, la Junta acordó que pasara dicha reclamación á formar parte del estudio que la Asociación está preparando para concurrir á la información parlamentaria abierta sobre la reforma de dicha Ley.

ASOCIACIÓN DE PATRONES DE CABOTAJE «LA ALBORADA» (MÁLAGA)

Leída por el señor Secretario la moción formulada por dicha Asociación, solicitando que la Liga se interese en la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, para

que se ordene que en la Comandancia de Marina de Algeciras se verifiquen los exámenes de Patrones de Cabotaje de las costas Norte y Occidental de Marruecos hasta Mogador, conforme á lo determinado en la Real orden de 23 de Febrero de 1910, y que en caso de no ser esto posible, que se verifiquen aquéllos en la Comandancia de Málaga, por ser la más próxima á la de Algeciras, la Junta acordó estudiar la referida moción para prestarla el apoyo correspondiente, según las disposiciones vigentes en la materia.

Seguidamente, el señor Secretario dió cuenta de otra moción de dicha Asociación, proponiendo que la Liga dé conocimiento á la Sociedad Española de Salvamento de Náuticos para el otorgamiento de la recompensa que proceda otorgar por el salvamento verificado por el Patrón Gutiérrez é individuos á sus órdenes con la barquilla *Saralegui* en alturas de Punta Carnero. La Junta acordó acceder á lo solicitado.

JUNTA PROVINCIAL DE TARRAGONA

Vista la moción formulada por dicha Provincial solicitando que la Liga se interese para la creación de una Ayudantía de Marina en Ametlla, ó que se habilite al segundo Contramaestre guardapesca que en aquel puerto tiene la Autoridad de Marina para que pueda matricular á braceros del mar y á consignar en los roles las alteraciones que ocurran en las tripulaciones de las barcas pesqueras, la Junta acordó estudiar la referida propuesta, tomando en consideración las necesidades de la navegación, del comercio y la pesca en aquellos distritos, para intervenir oportunamente en la forma más conveniente al interés general de la región.

V CONGRESO INTERNACIONAL DE ROMA

Dada cuenta por el señor Secretario de la invitación hecha á la Liga para su asistencia al repetido Congreso, como continuación de los celebrados últimamente en Viena y Washington, la Junta acordó que la Asociación asistiera á él, con adecuada representación, para proseguir contribuyendo eficazmente á la metódica realización de las exploraciones científicas del Mediterráneo y del Atlántico, aprobadas por la Comisión Internacional reunida en Mónaco, y cuyos datos han de servir de base para llegar á la reglamentación internacional de la pesca iniciada y aceptada por los anteriores Congresos, á propuesta del representante de la Liga, Sr. Navarrete, y cuya gestión realiza la Liga desde su fundación.

SINDICATO DE PESCA MARÍTIMA

Como consecuencia de la moción formulada por dicho Sindicato, solicitando que la Liga gestionara cerca de los Poderes públicos que se dejaran sin efecto las partidas números 54 y 86 del Presupuesto de ingresos del Ayuntamiento de Barcelona, por gravar extraordinariamente el producto de la pesca, y que se llevara á debido cumplimiento el artículo 28 de la Ley de 14 de Junio de 1909 y el 182 del Reglamento para la aplicación de la misma, la Junta quedó enterada con satisfacción de cuanto el señor Presidente había realizado con aquel motivo, y le dió un amplio voto de gracias por su gestión, que acordó continuar eficazmente.

SOCIEDAD DE OCEANOGRAFÍA DE GUIPÚZCOA

Enterada la Junta de la propuesta de dicha Sociedad interesando el apoyo de la Liga para que en breve sea un hecho el proyecto de construcción de un puerto de refugio en Guetaria, acordó coadyuvar eficazmente en el Ministerio de Fomento al logro de lo solicitado por la referida Sociedad, por estimarlo muy beneficioso para los pescadores de aquella región y la navegación de pequeño cabotaje.

TELEGRAFÍA SIN HILOS

Dada cuenta de la moción formulada por la Provincial de La Coruña solicitando el apoyo de la Central para que sea instalada una Estación radiotelegráfica en el Faro ó Torre de Hércules, con un alcance eficaz mínimo de 1.600 kiló-

metros, la Junta acordó esperar á que estén reunidos todos los informes y estudios que sobre tan interesante materia se están verificando por diversas entidades, para en virtud de ellos coadyuvar en la forma más conveniente á la reorganización del mejor servicio radiotelegráfico del N. y N. O. de España, en vista de lo propuesto por la referida Junta provincial.

REGLAMENTO DE LUCES Y MANIOBRAS

Dada lectura por el Sr. Secretario de la moción del Sr. Ricart y Giralt, que figura publicada en el BOLETÍN anterior y que se reproduce ampliada en el presente, y en vista del estudio hecho de la misma por la Secretaría General y de los antecedentes relativos á ella publicados en la Revista *Vida Marítima*, la Junta acordó, dada la importancia que reviste la reforma que se propone, que dicha moción pasara á estudio del Vocal Sr. Luanco, para en vista del informe que sobre la misma formule, pueda la Central adoptar la resolución más procedente.

ASOCIACIÓN NAVAL Y GRAN SEMANA MARÍTIMA

La Junta quedó enterada con satisfacción del curso que sigue el proyecto sobre creación de dicha Asociación y la celebración de la referida Gran Semana Marítima, y acordó continuar contribuyendo eficazmente á su éxito en la forma aprobada en anteriores sesiones.

REAL CLUB DE REGATAS DE ALICANTE

Impuesta la Junta por el señor Secretario de la moción formulada por dicho Real Club, interesando la creación de la «Copa del Mediterráneo de la Liga Marítima Española», para premio del yate de siete metros de construcción nacional que resulte vencedor en la regata anual que organice el mismo, acordó la creación y concesión de la repetida «Copa», la cual será adjudicada, de conformidad con los preceptos contenidos en el Reglamento, que al propio tiempo aprobó, y que se publica en otro lugar de este BOLETÍN.

ENSEÑANZA NAVAL ELEMENTAL

En cumplimiento de los acuerdos adoptados en las tres últimas Asambleas celebradas por la Liga Marítima, y de conformidad con las bases aprobadas por la Junta Central para la creación y concesión de una «Medalla de Honor al Mérito Marítimo», que ha de ser otorgada con motivo de los hechos de relevante mérito que se realicen para el fomento de la vida marítima nacional y el aumento de la potencia naval española, y de cuantos actos se juzguen relevantes y conducentes al desarrollo del espíritu marítimo, de las aficiones náuticas, del poder naval militar, de la navegación mercantil, de las pesquerías, de las instituciones benéficas y de auxilio ó previsión, á la gente de mar, y, en suma, de cuantos se estimen comprendidos como meritisimos dentro de los fines de la Liga Marítima, y en primer término, muy especialmente, los encaminados al desarrollo de la Enseñanza Naval Elemental y la cultura marítima nacional, la Junta, circunscribiendo por ahora su acción á estas últimas, acordó: proponer á la Asamblea se otorgue la referida medalla á los Sres. D. Juan Novas y Guillán, Director de la Escuela de niños de San Martín Grove (Pontevedra); D. Antonio Juan Alemany, Profesor de la segunda Escuela de niños de Mahón; D. Juan Socías, de la de San Clemente, de esta última capital, y á D. José Seguí Mora, de la de Llumasanas (Mahón); á los Profesores de las Escuelas de Patrones de Pesca, Cabotaje y Maquinistas habilitados, que sostiene la Junta Provincial de la Coruña, Sres. D. Federico Milagros, D. Pascual Gantes, D. José Castro y D. Bernardino Varela, y á los Directores de las Escuelas Graduadas de las de Cartagena, señores D. Félix Martín Alpera y D. Enrique Martínez Muñoz, así como al iniciador de dicha Enseñanza en esta capital, D. José Moncada Moreno, como recompensa á los meritisimos servicios que desinteresadamente han prestado y continúan prestando voluntariamente para la implantación, fomento y desarrollo de la referida Enseñanza Naval Elemental y cultura marítima nacional.

La Junta acordó, asimismo, á propuesta de la Provincial de Cartagena, un voto de gracias á los Profesores D. Pedro Martínez Sánchez, D. Miguel Barquero, D. Carlos Mógica, D. Jesús Carrillo, D. Pascual Martínez, D. José Fábregas, D. Cristóbal Paez, D. Luis Villasclaras, D. Antonio Chacón y D. Dámaso Hernández, por el celo é interés que vienen demostrando en pro de la repetida Enseñanza Naval Elemental.

Por último, la Junta acordó solicitar del Gobierno de Su Majestad el otorgamiento de la precisa autorización para

que los interesados puedan usar en sus uniformes la referida Medalla en los mismos términos que la de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

MANUAL DE LA LIGA Y CARTILLA MARÍTIMA

Dada cuenta por el señor Secretario de la forma en que se verifica la impresión y publicación de las referidas obras, la Junta quedó de ello enterada, y acordó aprobar el gasto necesario para que pueda realizarse la publicación de las mismas.

LIBRO DE LECTURA MARÍTIMA

La Junta vió con gusto que se habían presentado al Concurso abierto por la Liga para premiar el mejor libro de lectura apropiado para la Enseñanza Naval Elemental y la cultura marítima nacional, ocho trabajos con los lemas siguientes:

- 1.º «Los pueblos avaros de su grandeza encuentran pequeña la tierra para escribir su historia».—Título de la obra: «Marinela».
- 2.º «¿A quién no encanta el mar?»
- 3.º «Rosa».
- 4.º «That is the question».—Título de la obra: «Ideales Marítimos».
- 5.º «Alabado sea el Mar».—Título de la obra: «Lucubraciones Marítimas».
- 6.º «Audaces Fortunat Juvat».
- 7.º «Sic Regere Imperio Fluctus Hispane Memento».
- 8.º «Páginas Marítimas».

Y reservó para otra sesión adoptar el oportuno acuerdo sobre los referidos trabajos, en espera de conocer la Ponencia que acerca de los mismos han de formular los Sres. Auñón y Madariaga.

MAREAS

La Junta aprobó la adquisición de 500 ejemplares de la obra titulada «Mareas».—Cálculo práctico para determinar la hora de la pleamar, de D. Antonio López Perea, y acordó que la distribución de dichos ejemplares se verificara entre las Juntas Provinciales de la Liga del N. y N. O. de España, con destino á los Patrones de Pesca y Cabotaje de aquellas regiones, y muy especialmente á los procedentes de las Escuelas fundadas por las entidades de la Asociación.

REPRESENTACIONES

Y, por último, la Junta quedó enterada con agrado de los nombramientos hechos por Real decreto del Ministerio de Fomento de Vocal electivo á favor del Secretario General, Sr. Navarrete, del «Consejo Superior de Fomento», y el de los Sres. Barón de Satrustegui y D. Ignacio de Noriega, como Vocales propietario y suplente, respectivamente, de dicho Consejo, en representación de la Asociación de constructores navales.

ASAMBLEA ANUAL REGLAMENTARIA DE LA LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA CORRESPONDIENTE AL AÑO DE 1910.

Acto seguido pasó la Junta á constituirse en Asamblea, con representación de las Juntas Provinciales y Locales de Cartagena, Bilbao, Barcelona, Santander, San Sebastián, Alicante, Vigo, Coruña, Mahón, Castellón, Málaga, Valencia, Santa Pola, Tortosa, Benicarló, Torredembarra, Tarragona y la Sección de Llobregat. Y el Secretario, Sr. Navarrete, procedió á la lectura de la Memoria anual reglamentaria que íntegramente se publica á continuación en este BOLETÍN.

La Asamblea se enteró con viva satisfacción de cuanto en la referida Memoria se consigna sintéticamente, y en el *Manual* lo será explícitamente, demostrando la gran utilidad de la Asociación y haber cumplido substancialmente los encargos que le confiara el Congreso Marítimo Nacional de 1901, como primer programa de la reconstitución naval nacional, así como también el éxito alcanzado por sus filiales la «Hullera Nacional» y la «Asociación de Constructores Navales Nacionales». La Asamblea aprobó la propuesta hecha para el otorgamiento de las «Medallas de Honor al Mérito Marítimo», otorgó un amplio voto de gracias á la Junta Central, y la estimuló á proseguirlos, recomendándola que, para hacerlos más eficaces, fomentase la celebración de Asambleas Marítimas Regionales.

El Representante de la Junta Local de Torredembarra, manifestó que se hiciera constar en Acta la aspiración de aquella entidad á que se declare veda para la pesca del *bon* en el mes de Abril, y también la de que no se permita la pesca con vapores, pidiendo que á éstos se les señale ó demarque un límite para efectuarla, con objeto de que no se perjudiquen

á los que se dedican á la pesca en pequeñas embarcaciones, y la Asamblea acordó recomendar á la Junta continuara considerando con especial interés estas cuestiones, que desde la Asamblea Nacional de Pesca son objeto de insistente gestión entre los diversos intereses contrapuestos, para lograr la mayor armonía en beneficio del desarrollo de la industria de pesca nacional.

Y, no habiendo más asuntos de que tratar, el señor Presidente levantó la sesión.

Madrid 25 de Enero de 1911.— El Secretario General, *Adolfo Navarrete*.— V.º B.º El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Memoria del año de 1910.

Al ofrecer á la consideración de la Asamblea Anual Reglamentaria la Memoria correspondiente al ejercicio social del año 1910, que es el 10.º de vida de la Liga Marítima Española, cumple la Junta central el grato deber de agregar un ligero resumen del fruto de la labor realizada por la Asociación durante esos diez años, que ha sido objeto de publicación periódica en el BOLETÍN OFICIAL DE LA LIGA y en su Revista ilustrada *Vida Marítima*, y que será consignada metódica y explícitamente en la 2.ª edición del Manual de la Asociación, en prensa, y que completará y desarrollará el contenido de la edición primera, en la cual se recopiló cuanto con la Liga se relacionaba durante sus primeros cinco años de labor. Empezando por mencionar la correspondiente al último año de 1910, y siguiendo la norma estadística establecida en las Memorias anteriores, que es la que mejor permite exponer, analizar y apreciar los trabajos realizados, la Junta hace constar que éstos se han desarrollado y alcanzado éxito del modo siguiente:

Mociones resueltas satisfactoriamente.

POR EL GOBIERNO

Publicación del Reglamento para la aplicación de la ley de Comunicaciones é Industrias marítimas.

Otorgamiento de facilidades á los buques pesqueros para su despacho por las Aduanas.

Concesión de la Cruz de 2.ª clase del Mérito Naval, con distintivo blanco, sin pensión, al Maquinista Jefe de la Armada D. José Navarro Castell, y de la de 1.ª clase de la misma orden y distintivo, también sin pensión, al Alférez de navío D. Julio de Ochoa y á los Profesores de Instrucción primaria D. Julio Martín Alpera y D. Enrique Martínez Muñoz, á estos últimos libres de gastos, en recompensa á sus valiosos servicios para implantar y desarrollar la Enseñanza naval elemental en las Escuelas públicas de Cartagena y pueblos limítrofes.

POR LA LIGA MARITIMA

Concesión de un premio al Real Club de Regatas de Palma de Mallorca, con destino á las celebradas en la Semana marítima del corriente año.

Reimpresión de la «Cartilla marítima» de D. José Pérez Carreño, con determinadas modificaciones, para que pueda servir su texto para la Enseñanza naval elemental.

Convocación de un concurso para premiar las mejores obras de lectura sobre el tema de la Enseñanza naval elemental.

Creación de una «Medalla al Mérito marítimo», para ser otorgada á los que más se distingan por hechos relevantes marítimos realizados para el fomento de la vida marítima nacional, desarrollo de deportes náuticos, aficiones náuticas, poder naval militar, navegación mercantil, de las pesquerías, instituciones benéficas de auxilio ó previsión á las gentes de mar y á cuantos se estimen comprendidos como meritorios dentro de los fines de la Asociación, y muy especialmente á los encaminados al desarrollo de la Enseñanza naval elemental y la cultura marítima nacional.

Impresión de Títulos de Socios de Mérito de la Liga Marítima Española.

Donación de 125 pesetas á la Junta provincial de Tarragona, con destino á una suscripción abierta por la misma para auxiliar á las familias de los damnificados con motivo del temporal que reinó en aquel litoral en Febrero del año corriente.

Aceptación por el Excmo. é Ilmo. Sr. Almirante de la Armada, Conde de Villamar, del cargo de Socio protector de la Liga Marítima Española.

Creación de la «Copa de la Enseñanza naval elemental», para ser adjudicada al equipo de los alumnos de las Escuelas graduadas de Cartagena, vencedor en las regatas que

anualmente se celebren en dicha ciudad, organizadas por la Junta provincial de la Liga.

Publicación de una nueva edición del Manual de la Asociación, comprensiva de toda la labor realizada por la misma durante sus diez años de existencia.

Asistencia de la Liga Marítima al Congreso de las Ciencias celebrado en Valencia.

Adquisición por la Liga de 500 ejemplares de la obra titulada «Cálculo práctico para determinar la hora de pleamar».

POR LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE MÓNACO

Organización de los estudios oceanográficos y biológicos en el Mediterráneo y Atlántico, en relación con la Reglamentación Internacional de la Pesca.

Mociones pendientes de resolución gubernativa ó legislativa.

Promulgación de un Código marítimo civil y de una ley de Pesca marítima.

Reforma de la organización, competencia y atribuciones de los tribunales de la Armada.

Celebración de una Conferencia técnica para proponer una reglamentación internacional de la pesca en el Atlántico y en el Mediterráneo, para la buena explotación de esa industria en las aguas territoriales y extraterritoriales.

Aclaración al tratado de pesca hispano-portugués.

Que por los buques guarda-costas y guarda-pescas, se practique, de manera metódica y sistemática, las investigaciones oceanográficas y biológicas necesarias para el más pronto levantamiento de las cartas de pesca del litoral.

Rebaja de las tarifas ferroviarias para el transporte del pescado fresco y obtención de otras facilidades para el mismo.

Modificación de los actuales impuestos que gravan la navegación de pequeño cabotaje y pesca en el sentido de que se unifiquen en uno sólo.

Creación de institutos náuticos y escuelas de industrias marítimas para el estudio de todas las profesiones navales, pasando á depender de la Dirección general de Navegación y Pesca marítima.

Inclusión en la Ley de Accidentes del Trabajo de los Capitanes y Pilotos de la Marina mercante.

Que los Oficiales de la Marina mercante, al ser sentenciados, cumplan su condena en buques de guerra ó prisión militar.

Derecho de los Capitanes de primera clase de la Marina mercante á formar parte de los Tribunales de exámenes de los institutos generales técnicos y escuelas de artes y oficios, de las asignaturas de su competencia, por haberlas enseñado en academias dirigidas por dicho personal.

Reforma de varios artículos del Reglamento del puerto de Barcelona.

Construcción de un faro en el cabo Favaritz (Menorca.)

Creación de servicios de salvamento de naufragos, de médico y de escuelas navales en los puertos de Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán, Saffi y Mogador.

Autorización para establecer una escuela modelo de Piscicultura marítima en los lagos del delta del Ebro que explota la Sociedad de pescadores de «San Pedro», y concesión de subvención para la ampliación de criaderos artificiales.

Nombramiento de un representante de la Junta local de la Liga de Denia, para Vocal de la de Obras de puerto de dicha Ciudad.

Que la enseñanza naval elemental sea declarada obligatoria en las escuelas públicas del Reino.

Que apruebe y ejecute un dragado en el puerto del Musel (Gijón) en beneficio del tráfico naval y de los intereses generales del país.

Voladura de unas rocas que existen en la boca del puerto de Lequeitio, que, en casos de mal tiempo, entorpecen la navegación de las barcas pesqueras y la seguridad personal de sus tripulantes.

Petición en la información parlamentaria abierta por la Comisión del Congreso de los señores Diputados, para dictaminar sobre el proyecto de Ley presentado por el señor Ministro de Fomento en 22 de Octubre, reformando la Ley de 14 de Junio de 1909, de Comunicaciones é Industrias marítimas nacionales, á fin de que sea mantenida íntegramente esta última, por considerarla altamente beneficiosa para el desenvolvimiento de los intereses marítimos mercantes y de la construcción naval nacional.

Que queden sin efecto las partidas num. 54 y 86 del presupuesto de ingresos del Ayuntamiento de Barcelona, por

gravar extraordinariamente el producto de la pesca, y que por el Gobierno de S. M. se lleve á debido cumplimiento lo preceptuado en el art. 18 de la ley de 14 de Junio de 1909 y en el art. 182 del Reglamento de 28 de Mayo último, para la aplicación de dicha Ley, que tanto favorecen á la industria de pesca en general.

Mociones en estudio y tramitación.

POR LA LIGA MARÍTIMA

Creación de una Asociación Naval y de una Gran Semana Marítima Nacional.

Creación de la «Copa del Mediterráneo de la Liga Marítima Española» para premio del yate de construcción nacional que resulte vencedor en la regata anual que organice conforme á reglamento el Real Club de Regatas de Alicante.

Se lleve á cabo la construcción de un puerto de refugio en Guetaria (Guipúzcoa).

Que por el Ministerio de la Gobernación se dicte una resolución considerando que el marinero que trabaja á la parte no está comprendido en los beneficios que fija la ley de Accidentes del trabajo, pues al no trabajar por cuenta ajena ni propia no reúne el carácter de tal obrero.

Que los exámenes de Patrones de cabotaje de las costas Norte y occidental de Marruecos hasta Mogador, caso de no poder verificarse en la Comandancia de Algeciras, tengan lugar en la de Málaga.

Organización y asistencia á la «Asamblea marítima de Levante», que deberá celebrarse en Castellón de la Plana.

Concesión de una cantidad anual al Sindicato de Pesca marítima de Barcelona como auxilio á los cruceros periódicos que realizarán sus buques á las pesquerías de las costas de Marruecos y á las del Rif, cuyo concurso tiene ofrecido á la Comisión internacional encargada de la exploración científica del Mediterráneo y del Atlántico.

Reforma del reglamento de luces y maniobras.

Que la Liga concorra á la Asamblea general de enseñanza y educación y sean admitidos á esta última como congresistas los Sres. Sánchez de Toca, Auñón, Luanco y Navarrete.

Reforma de las bases y reglamento que actualmente rigen para el establecimiento en España del servicio radiotelegráfico y que se acuerde la instalación de una Estación de telegrafía sin hilos en el Faro ó Torre de Hércules de la Coruña, con un alcance mínimo de 1.600 kilómetros.

Impugnación al Real decreto del Ministerio de Fomento de 7 de Octubre modificando los artículos 10 y 71 del reglamento de Bolsas de Comercio, relativos á las atribuciones de los corredores intérpretes de buques.

Creación de una línea de vapores correos desde la costa cantábrica á la de Marruecos.

Que los estudios y servicios meteorológicos que guardan relación con la navegación y la pesca marítima tengan en España la organización y desarrollo que requiere su importancia y utilidad.

Organización de secciones de la Junta Central de la Liga en las naciones hispano-americanas.

Otorgamiento de premios en el concurso anunciado por la Junta Central de la Liga para el mejor libro de lectura adecuada á la enseñanza naval elemental, al que se han presentado los trabajos siguientes:

1.º Lema «Los pueblos avaros de grandeza encuentran pequeña la tierra para escribir su historia».—Título de la obra, «Marinela».

2.º Lema «¿A quién no encanta el mar?»

3.º Lema «Rosa».

4.º Lema «That is the question».—Título de la obra, «Ideales marítimos».

5.º Lema «Alabado sea el mar».—Título de la obra, «Lucubraciones marítimas».

6.º Lema «Andac s Fortunat Juvat».

7.º Lema «Sic Regere Imperio Fluctus Hispane Memento».

8.º Lema «Páginas marítimas».

Publicaciones realizadas en el año 1910.

POR LA JUNTA CENTRAL

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).

Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Exposición de la Liga Marítima á la Comisión del Congreso de los Sres. Diputados encargada de dictaminar sobre el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Fomento en 22 de Octubre del corriente año, reformando la ley de 14 de Junio de 1909 de Comunicaciones é Industrias marítimas

nacionales para que sea mantenida en todo su vigor la repetida ley de 14 de Junio (5.000 ejemplares).

Idem de la Asociación de Constructores navales nacionales con idéntico motivo que la anterior (5.000 ejemplares).

Adquisición de obras para propaganda marítima.

500 ejemplares de la obra titulada «Cálculo práctico para determinar la hora de la pleamar».

Vida social.

El movimiento de Juntas y socios de todas clases durante el año de 1910 ha sido el siguiente:

Constitución de una Junta provincial en Castellón de la Plana y tres locales en Burriana, Benicarló y Vinaroz, de una Sección local titulada del Llobregat en Barcelona, y la afiliación á la Liga Marítima del Sindicato de Pesca marítima (demarcación del Mediterráneo, Barcelona).

Ingreso de dos socios colectivos y 12 fundadores y de número, cuyos nombres se han publicado en el BOLETÍN.

Efecto de ello, en la Junta Central de la Asociación, y al finalizar el año, existían inscriptos 157 socios colectivos; de ellos 12 Compañías de navegación, 66 mercantiles é industriales, y un resto de Asociaciones de índole diversa, navieros, hulleros, siderúrgicos, constructores, Clubs de regatas, Círculos mercantiles é industriales y de recreo, Cámaras de Comercio, Asociación de Capitanes, Maquinistas, Pilotos, Patrones, pescadores, marineros, maestranza y obreros en general, que suman un total de 157 socios colectivos, con 12.395 individuales y 3.000 personales en las Juntas provinciales y locales y 789 en la Central, que hacen un total general de 16.184.

Vida económica.

El conjunto de muebles y material de que dispone la Junta Central de la Liga Marítima Española en sus dependencias, para todos los servicios, representan, según inventario, los valores siguientes, descontando el 15 por 100 anual de amortización:

	Pesetas.
Mobiliario.....	2.451,97
Efectos de escritorio.....	182,83
Máquinas de escribir y accesorios.....	1.123,07
Instalación de luz eléctrica, calefacción, ventilación y otros accesorios.....	224,99
Otros utensilios de servicio.....	22,25
	<u>4.005,11</u>

Además, el archivo de obras de propaganda gratuita, formado principalmente por ejemplares de las Industrias Marítimas y su Protección, Nuestra Defensa Naval, La España Marítima, Cartilla Marítima y Manuales y Boletines oficiales de la Sociedad, que ascienden á unos 1.200 ejemplares.....

Y la biblioteca, estimada á precio ínfimo, dado el número y valor de sus ejemplares, aumentados durante el año á 4.092 ejemplares..... 6.811,12

Lo que arroja un total por valor de.... 10.816,23

Todo ello asegurado en la Compañía de Seguros de «El Norte» por 10.000 pesetas.

Cuenta, por último, la Junta Central, con los créditos siguientes, por cuotas pendientes de cobro, correspondientes á los años de:

1909..... 3.303 pesetas.

1910..... 3.744 »

Total..... 7.047 »

Los gastos é ingresos peculiares de la Liga han sido, durante el año de 1910, los que se expresan en el siguiente balance.

BALANCE ANUAL

GASTOS ORDINARIOS

	Pesetas.
Personal, material, publicidad, Boletín oficial, correspondencia y relaciones con las Juntas provinciales y locales.....	34.489,23
Gastos extraordinarios, premios, consultorio, impresos y propaganda en general.....	8.409,76
Total de gastos por ambos conceptos.....	<u>42.898,99</u>

INGRESOS

	Pesetas.
Ingresos ordinarios.....	33.956,61
Idem extraordinarios.....	,
Extraído del fondo de reserva para liquidar sin déficit el presupuesto, según acuerdo adoptado por la Junta central.....	8.942,37
<i>Total de ingresos por dichos conceptos.....</i>	<u>42.898,98</u>

RESUMEN

Importan los ingresos.....	42.898,98
Idem los gastos.....	42.898,98
Fondo de reserva en 31 de Diciembre de 1910.....	5.921,56
<i>Total de existencia en caja.....</i>	<u>5.921,56</u>

A cuyo balance hay que agregar el siguiente balance, en 31 de Diciembre, de la Revista *Vida Marítima*.

ACTIVO	Pesetas.
Caja, efectivo.....	7.765,26
Efectos negociados.....	3.588,75
Papel para tiradas.....	2.525,90
Mobiliario, efectos de escritorio, almacén, etc., etc.	2.505,60
<i>Total.....</i>	<u>16.385,51</u>
PASIVO	
Cuentas acreedoras.....	13.546,73
<i>Saldo activo.....</i>	<u>2.838,78</u>

Centro de Informaciones y Consultas.

Relación de los asuntos despachados en el año de 1910.

- 1.—Consulta de D. Francisco de Laiglesia sobre reposición de los buques dedicados al cabotaje dentro de las condiciones que establece la ley de Comunicaciones marítimas y el Reglamento para su cumplimiento.
- 2.—Consulta de D. José Moncada Moreno, de Cartagena, sobre la pesca del bon con lanchas de vapor.
- 3.—Consulta de D. Vicente Bermúdez, de Coruña, sobre reclamación de las primas á la construcción de un buque de vela, concedidas por la ley de Comunicaciones marítimas.
- 4.—Consulta de D. Francisco F. Andreu, de Mahón, sobre la forma de acreditar la adquisición de un yate adquirido en el extranjero para abanderarlo en España.
- 5.—Consulta de D. Francisco de Laiglesia sobre abanderamiento de buques con derecho á primas concedidas en la ley de Comunicaciones marítimas.
- 6.—Consulta de D. Vicente Bermúdez, de la Coruña, sobre si tiene opción á prima un buque construido en España para aplicarle motor de petróleo.
- 7.—Consulta de D. Francisco de Laiglesia sobre aplicación del Reglamento para cumplimiento de la ley de Comunicaciones marítimas.
- 8.—Consulta de D. Francisco de Laiglesia sobre la tabla oficial de distancias á que se refiere el Reglamento para cumplimiento de la ley de Comunicaciones marítimas.
- 9.—Consulta de D. Julián de Salazar, de San Sebastián, sobre aplicación del Real decreto que concede primas á la exportación del carbón nacional.
- 10.—Consulta de los Sres. Kusche & Martín, de Málaga, sobre abanderamiento de un buque adquirido en el extranjero.
- 11.—Consulta de D. Manuel Roca, de Barcelona, con motivo de la pérdida del vapor *Ignacio Roca*.
- 12.—Información á D. Juan Cabot sobre el número de prácticos que corresponde tener á los puertos.
- 13.—A D. Avelino Barducci se le facilita relación de obras que tratan de bibliografía marítima.
- 14.—Consulta de León Carrasco sobre la forma de contribuir á las instituciones benéficas para percibir las primas á la construcción que establece la ley de 14 de Junio de 1909.
- 15.—Consulta de D. Francisco de Laiglesia sobre el plazo fijado por el Reglamento para justificar el derecho á cobrar primas á la navegación.
- 16.—Información á los Sres. Hijos de José Tayá, de Barcelona, sobre si la madera se halla comprendida en la exen-

ción del impuesto de transporte marítimo, dispuesto en el Real decreto de 28 de Enero de 1910.

17.—Consulta de la Compañía Cartagenera de navegación sobre interpretación de algunos artículos de la ley de Comunicaciones marítimas.

18.—Contestación al cuestionario formulado por D. P. Poggio sobre interpretación de la ley de Comunicaciones marítimas.

19.—Consulta de D. Eusebio G. Méndez sobre la intervención que corresponde al Maestro de bahía en las operaciones de busca en el casco de los vapores pesqueros.

20.—Consulta de D. F. Setuain sobre la organización del servicio de carga y descarga en los muelles de los puertos españoles.

21.—Consulta de D. Guillermo Pozzi sobre la liquidación de las primas á la navegación.

22.—Dos consultas de los Sres. Pinillos, Izquierdo y Compañía sobre interpretación de la ley de Comunicaciones marítimas.

23.—Consulta de D. Joaquín Arumí sobre aplicación del Reglamento para cumplimiento de la ley de Comunicaciones marítimas.

24.—Información á D. Antonio Logroño sobre las condiciones y textos para el ingreso en la Escuela de Condestables.

25.—Consulta de D. Guillermo Pozzi sobre reclamación de primas á la navegación.

26.—Información á D. L. Fontaine sobre los requisitos que se exige para el devengo de las primas á la navegación y su cuantía.

27.—Información á D. Ramón Compte sobre el establecimiento de un depósito flotante.

28.—Información á los Sres. Kusche & Martín sobre publicación del Reglamento para cumplimiento de la ley de Comunicaciones marítimas.

29.—Noticias á D. Francisco Agulló sobre obras de Derecho marítimo.

30.—Consulta de la Junta local de la Liga Marítima Española de Santa Pola respecto á si el marinero ó pescador que va á la parte tiene derecho á los beneficios de la ley de Accidentes del trabajo, y en caso afirmativo, quién es el patrono.

31.—Consulta de la casa «Pinillos Izquierdo y Compañía», de Cádiz, sobre las fechas en que deben liquidarse los viajes del cuadro A de la ley de Comunicaciones marítimas.

32.—Los Sres. Ibarra y Compañía, de Sevilla, consultan sobre las exigencias de un inspector de navegación en Marsella para que el vapor *Cabo de San Vicente* lleve boyas luminosas en los botes salvavidas.

33.—Los Sres. Wilson, Sons and Co, de Las Palmas, consultan sobre varios extremos del Reglamento para el reconocimiento de embarcaciones mercantes.

34.—D. Francisco Sorolla, de Vinaroz, consulta sobre las condiciones que deben reunir los constructores nacionales para tener derecho á cobrar las primas de construcción y forma de reclamar.

35.—Consulta de D. Ramón Estrada sobre las leyes y principios por que se rigen en España las demandas de daños y perjuicios por accidentes marítimos.

36.—Consulta sobre los medios de conseguir que se respete la época de veda de la pesca.

37.—Información á D. Federico Carlos Bas sobre si la conducción de pasajeros y la correspondencia por las vías y bahías, está comprendida en los servicios de comunicaciones marítimas establecidos en la ley de 14 de Junio de 1903.

38.—Incompatibilidad de un perito-arqueador para arquear los buques construidos por él mismo en sus talleres.

39.—Construcción de un pedazo de escollera ó muelle de atraque para la carga y descarga en el puerto natural de Ampolla.

40.—Información á D. José P. Carrasco acerca de si se hallan ya puesto en vigor los convenios internacionales sobre abordajes y salvamentos marítimos aprobados en la Conferencia de Bruselas celebrada en Octubre de 1905.

41.—Consulta de la «Compagnie Generale Transatlantique» sobre si, con arreglo á la ley pueden los buques transatlánticos, que traen pasajeros, para España, transbordarlos á otro buque de la misma Compañía para conducirlos al puerto de destino.

42.—Información á D. Higinio Andiaaca sobre la clasificación de los puertos para el servicio de practicaaje.

43.—Sobre si el vapor *Pedro*, adquirido en el extranjero, puede ser dedicado á la pesca en España, con arreglo á la ley de 14 de Junio de 1909.

- 44.—Consulta del Encargado de Negocios de Noruega acerca del alcance é interpretación del art. 8.º del Reglamento para el cumplimiento de la ley de 14 de Junio de 1909.
- 45.—Información á D. Antonio Sorolla sobre la anotación en el Ministerio de Fomento de la construcción de dos embarcaciones de pesca y forma de contribuir con el 2 por 100 de la prima á las instituciones benéficas.
- 46.—Información á la Compañía Montañesa de Navegación sobre la publicación y adquisición de la «Tabla de distancias».
- 47.—Información sobre la representación en Madrid de la Sociedad de Navegación é Industrias de Barcelona, propietaria de los vapores correos que hacen el servicio semanal entre Cádiz y Canarias.
- 48.—Sobre si procede que sean aprobados por las Autoridades de Marina los Reglamentos de las Asociaciones de pescadores.
- 49.—Consulta de D. Francisco de Laiglesia sobre la interpretación del art. 169 del Reglamento para cumplimiento de la ley de 14 de Junio de 1909.
- 50.—Consulta de D. Julián Salazar sobre la reposición del material naval que se pierde por naufragio con arreglo á la ley de 14 de Junio de 1909.
- 51.—Consulta á la «Compañía Montañesa de Navegación» sobre la interpretación que debe darse al Reglamento para cumplimiento de la ley de Comunicaciones marítimas, en la parte referente á las primas concedidas á la navegación de gran cabotaje.
- 52.—Información sobre si han quedado las líneas subvencionadas sin entrar en el concurso para las comunicaciones marítimas de Baleares y Africa.
- 53.—Consulta sobre determinadas condiciones de los concursos para la contratación de los servicios de comunicaciones marítimas de Baleares y Africa.
- 54.—Relación de las Asociaciones de navieros y consignatarios de buques existentes en España.
- 55.—Consulta de D. Alfredo Casuso acerca de la forma de constituirse las Juntas locales de practica.
- 56.—Idem id. á D. Higinio Andia.
- 57.—Consulta del Cónsul de la Argentina, en Málaga, sobre si se hallan sujetas al pago del impuesto de tonelaje, determinadas Compañías de buques ingleses y alemanes.
- 58.—Información á D. Antonio Sorolla sobre las reglas para la provisión del cargo de Perito inspector de buques.
- 59.—Información del Sr. D. José Barreras sobre reclamación en el Ministerio de Fomento de las primas á la construcción naval.
- 60.—Información á la Sociedad anónima «Mamelena», de San Sebastián, sobre el artículo «Nuevo procedimiento frigorífico», publicado en *Vida Marítima*.
- 61.—Consulta de D. Marcelino Suárez, de La Coruña, sobre si puede considerarse como de construcción nacional un buque inglés adquirido en España, procedente de un naufragio y reparado en Astillero nacional.
- 62.—Información á D. José Ricart y Giralt, acerca de las cuestiones geográficas internacionales.
- 63.—Aclaración á D. Julián de Salazar, de San Sebastián, del art. 1.º de la Ley de 14 de Junio de 1909, sobre que no están comprendidos en el mismo los buques que hacen sólo navegación de gran cabotaje.
- 64.—Consulta del mismo sobre abanderamiento de un buque adquirido en el extranjero para dedicarlo á la pesca de altura.
- 65.—Información á D. L. Montero Telling, de La Coruña, sobre las casas que en España construyen embarcaciones de pequeño tonelaje y las que venden vergas de bambú y lona vieja para velas de botes.
- 66.—Consulta sobre la forma y duración de los cargos de Vocales de las Juntas de Obras de los puertos.
- 67.—Consulta de D. Francisco Sorolla sobre la forma de reclamar las primas á la construcción de buques.
- 68.—Información á D. Alfredo Gummá sobre la obtención del título de Capitán de la Marina mercante, á favor de un Piloto.
- 69.—Consulta sobre la interpretación de lo que se entiende por amarraje en los Reglamentos de practica.
- 70.—Consulta al Presidente de la Asociación general Náutica de Gijón, sobre la forma de pedir nuevo arqueo de un buque.
- 71.—Información á D. José María Guissasola, de Oviedo, sobre las oposiciones de ingreso en el Cuerpo Jurídico de la Armada, y adquisición de un ejemplar del anteproyecto de Código Marítimo publicado por la Liga.
- 72.—Consulta de D. José Barreras sobre interpretación de varios artículos relativos á las primas á la construcción naval del Reglamento para cumplimiento de la Ley de 14 de Junio de 1909.
- 73.—Información á D. Juan de Bilbao sobre la creación de la Medalla del Mérito Marítimo.
- 74.—Información á D. C. Cuesta, de Almería, sobre los itinerarios de los Correos de Africa.
- 75.—Consulta á los Sres. Martínez Fernández y Compañía, de Riveira, sobre las condiciones que deben reunir los buques mercantes para tener derecho á las primas á la navegación.
- 76.—Antecedentes suministrados al Jefe del Centro de Información Comercial del Ministerio de Fomento, sobre las Compañías de navegación españolas que no sean de cabotaje.
- 77.—Información á los Sres. Orbea y Compañía, de Eibar, sobre el servicio fijo ó semifijo de vapores para el Brasil, desde los puertos de la Península.
- 78.—Consulta á la Unión de Armadores de buques pesqueros, de Gijón, sobre si están obligados á pagar derechos de practica los buques de pesca que no pasen de 20 toneladas.
- 79.—Faciliten referencias á las pesquerías canarias de Las Palmas, sobre el artículo publicado en *Vida Marítima* acerca de la conservación del pescado por salazón y desecación.
- 80.—Consulta á los Sres. A. López de Haro y Compañía, de Gijón, sobre la forma de reponer, con un buque adquirido en el extranjero, el vapor *Anselmo*, que estaba dedicado á la navegación de cabotaje y había naufragado.
- 81.—Consulta sobre la interpretación que debe darse á la Ley de Comunicaciones Marítimas, en lo referente al límite de las 350.000 toneladas que señala el art. 11 y las compensaciones que establece el art. 16 en las liquidaciones anuales de cada clase de primas.
- 82.—Consulta á los Sres. Pérez Quevedo y Compañía, de Marín, sobre el medio de fijar el precio de un remolque.

Hullera nacional.

Mociones resueltas favorablemente.

Publicación por la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, del Ministerio de Fomento, de la Memoria relativa á los trabajos ejecutados por la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional, con motivo de la información pública efectuada á instancias de la Asociación y de la Liga Marítima Española.

Que la industria hullera nacional continúe exenta del impuesto de transporte y del impuesto del 3 por 100 sobre el producto bruto.

Mociones tramitadas y pendientes de resolución gubernativa ó legislativa.

Bonificación de las tarifas de transporte ferroviario de hullas hacia el litoral y ampliación de las primas que disfruta su distribución de él por vía marítima.

Que no puedan las empresas ferroviarias aplicar arbitrariamente la forma de *reserva* en las expediciones de combustibles, lavado y briqueta, sino que se acuerde con las explotaciones mineras, marcándose un coeficiente aplicable á dichas facturaciones.

Que no se permita la concurrencia del carbón extranjero en los servicios del Estado.

Asociación de constructores navales nacionales.

Mociones resueltas favorablemente.

Por Real decreto del Ministerio de Fomento, fecha 21 de Diciembre del corriente año, se nombran Vocales del Consejo Superior de Fomento á los Sres. Barón de Satrustegui y D. Ignacio de Noriega, propietario y suplente, respectivamente, en el concepto de Representantes de las Asociaciones de construcción de buques.

Mociones pendientes de resolución legislativa.

Que por el Ministerio de Fomento se mantenga en todo su vigor la ley de 14 de Junio de 1909, protectora de las Comunicaciones é Industrias Marítimas Nacionales, y que por lo tanto, no se lleve á ejecución el proyecto de ley presentado al Parlamento, reformando la repetida ley, en lo que guarda relación con la industria naval de construcción de buques.

Resumen.

Que durante el año 1910, la Junta Central de la Liga Marítima Española, en unión de las entidades afiliadas «Hullera Nacional» y «Asociación de Constructores Navales Nacionales», ha intervenido en 60 mociones oficiales, habiendo sido resueltas favorablemente tres de años anteriores y 11 del actual, y una negada, y quedando pendientes las restantes. Ha verificado, asimismo, el despacho de diversas mociones privadas y múltiples gestiones y propagandas motivadas por las relaciones permanentes entre la Secretaría general y los socios y las Juntas provinciales y locales que en los BOLETINES OFICIALES han sido relatadas oportunamente, dando lugar con ello á una numerosa correspondencia oficial, igual á la de años anteriores.

Ha tomado, además, parte activa, mediante su Presidente y Secretario, en los trabajos del Consejo Superior de emigración, del Consejo del Comercio y de la Producción, de la Junta de Comercio Internacional y de la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, así como en la Comisión encargada de redactar los Reglamentos y convocar los Concursos para la aplicación de la ley de 14 de Junio de 1909, y muy especialmente, en las informaciones parlamentarias, motivadas por los proyectos de ley relacionados con la citada ley.

Ha verificado, por último, mediante su Centro de Informaciones y Consultas Marítimas, los 82 trabajos que se han reseñado, y ha realizado las publicaciones que también se han especificado, unas por la Liga, y otras por sus Asociaciones filiales.

Respecto á las periódicas, verificadas por la Secretaría, es de notar que se ha aumentado la difusión del BOLETÍN OFICIAL ilustrado, como propaganda, y que la Revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, ha amentado también su propaganda, merced á haber acrecentado el número de sus suscripciones, y á que el número de sus planas de anuncios se mantenga entre 56 y 60, levido, muy especialmente, á las activas gestiones del Representante de la misma y de la Junta Central, Sr. Aróztegui, todo lo cual permitirá, como en años anteriores, atender con los ingresos de la Revista al déficit que las múltiples propagandas producen en los fondos ordinarios de la Liga, cubierto en principio con existencias del fondo de reserva, según queda expresado.

Ha tomado, por último, parte muy activa en la Conferencia Marítima Internacional celebrada en Mónaco, y tenido la satisfacción de que su representante, el Secretario general, pertenezca á las Comisiones Internacionales creadas en dicha Conferencia para la exploración científica del Atlántico y del Mediterráneo, en relación con la reglamentación internacional de la pesca, por la Liga tanto tiempo perseguida.

Como se ve, la atención á la Liga se ha dedicado con preferencia durante el año, á cuanto se relaciona con el cumplimiento de la ley de Comunicaciones é Industrias Marítimas, tanto respecto á la navegación como á la construcción naval y á la pesca; á cuanto afecta á la reglamentación internacional de ésta, mediante los estudios y convenios universales necesarios, y á cuanto fomenta el desarrollo de la enseñanza naval elemental.

Respecto á dicha ley, ha procurado que los Reglamentos y concursos para su aplicación, satisficieran justamente cuantas aspiraciones nacionales ha recogido y defendido la Liga en sus campañas, ha auxiliado á todos los interesados en su buen cumplimiento, mediante los servicios del Centro de Informaciones y Consultas, y ha procurado que se dé cabal cumplimiento á los artículos 18 y 28, y á la parte del 17, que aún están pendientes de reglamentación. En ellos, como se hace constar en la última Memoria, hay planteadas y por resolver cuestiones tan importantes como las que afectan á los transportes combinados terrestres y marítimos, que interesa tanto al comercio nacional, como á la navegación, y muy peculiarmente á dos industrias tan necesitadas de protección como las de pesca y la hullera, habiendo tenido la satisfacción respecto á esta última, que la razonada y documentada exposición que el Secretario de la Liga y de la «Hullera Nacional» presentó ante la Comisión encargada de redactar el Reglamento para la aplicación de dicha ley, haya servido de base para el proyecto de ley que el Gobierno presentó á las Cortes sobre bonificación de tarifas de transportes terrestres y marítimos de los carbones nacionales, que sustituye eficazmente á las deficientes primas otorgadas por la ley. Este proyecto ha sido ya aprobado en el Senado, y está pendiente de aprobación en el Congreso.

En lo que se refiere á la reglamentación internacional de

la pesca, ha colaborado activamente, y visto con satisfacción que en la última Conferencia internacional de Mónaco, se haya dado por fin realidad práctica á la verificación de los estudios y conciertos necesarios para que dicha reglamentación se desarrolle sobre base científica, y mediante el concurso é inteligencia de todas las naciones interesadas, entre las cuales ocupa España el lugar que justamente le corresponde.

Por último, y en cuanto atañe á la enseñanza naval elemental, ha logrado que esté á punto de resolverse el expediente incoado, merced á la insistente gestión suya, para que sea declarada obligatoria en las escuelas públicas, y la ha fomentado prácticamente mediante la reimpresión de la cartilla marítima y el concurso para premiar el libro de lectura más apropiado para dichas escuelas y enseñanza. Con esto y con la reimpresión del Manual de la Liga, cree la Junta haber hecho más eficaz, si cabe, que en años anteriores su labor en pro de una obra tan necesaria para el espíritu y la cultura marítima nacionales. De los que más se han distinguido en esa labor, y que á su juicio se han hecho acreedores á la medalla del Mérito Marítimo en los términos aprobados por esta Junta en su sesión de 26 de Junio del año 1910, tiene el honor de someter relación nominal á la aprobación de la Asamblea.

Son estas cuestiones, unidas á la promulgación de un Código marítimo civil y una ley de pesca marítima, que ha sido ya objeto de estudio y propuesta razonada al Gobierno por parte de la Liga; á la reforma de la organización, competencia y atribuciones de los tribunales de la Armada, que ha sido objeto de proyecto de ley ante las Cortes; á la creación de los Institutos náuticos y escuelas de industrias marítimas, cuyos proyectos también ha presentado la Liga al Gobierno; á la creación de las instituciones de beneficencia y previsión para el personal de la Marina mercante, cuyos estatutos y reglamento también han sido redactados y circulados por la Liga entre los interesados, y, por último, á la organización del registro español de clasificación de buques que la Junta tiene en estudio, las cinco únicas que, relacionadas con los 65 acuerdos del Congreso marítimo nacional de 1901, no han tenido todavía una solución tan definitiva y satisfactoria como los restantes que han tenido realización completa y constituyen la gran mayoría de los mismos.

Con la labor realizada durante los diez primeros años de su vida, tan beneficiosa á la vida marítima nacional en todos los órdenes, desde el militar y de cultura, hasta el de recreo y deporte, pasando por el comercial é industrial, cree la Junta haber probado una vez más la utilidad y eficacia de la Asociación y haber cumplido substancialmente los encargos que le confiara el Congreso marítimo como primer programa de la reconstitución naval nacional. Y es para ella motivo de viva satisfacción consignar que, merced á la perseverancia y acierto en la dirección, y al concurso valioso de las Juntas provinciales y locales y de los socios de todas clases, ha podido lograr, no sólo la realización de los acuerdos del Congreso marítimo nacional de 1901, algunos de los cuales se han traducido en leyes tan fundamentales como la de Organizaciones marítimas y armamentos navales y la de Comunicaciones é industrias marítimas nacionales que, en realidad, son las dos columnas principales de la reconstitución marítima de España, sino realizar una labor de estudio, deliberación, propaganda y publicidad, en la que además del Congreso marítimo citado, de la información de 1902 sobre la influencia del poder naval en la vida de España, que tuvo lugar en el Ateneo de Madrid; de la Asamblea nacional de pesca, celebrada en 1904; de la concurrencia á los Congresos marítimos internacionales de París, Lisboa, Viena, Milán y Mónaco; de la participación en la conferencia de transportes por ferrocarril, en la información arancelaria, en la hullera, en diversas informaciones parlamentarias y en cuantos importantes actos públicos relacionados con la vida marítima nacional se han verificado, ha publicado la Liga Marítima más de 30 obras, entre libros y folletos, que suman 62.000 ejemplares, sin contar con los 63 BOLETINES OFICIALES que suman 315.000 ejemplares, ni los 36 números anuales (en total 324) de la Revista *Vida Marítima*, de que más adelante se hará especial mención.

Tratan dichas obras de temas tan importantes como los de industrias marítimas y su protección, Organizaciones y reservas navales, Montepío marítimo y Caja de ahorros, Sociedades patronales obreras para la gente de mar, Código marítimo y ley de pesca, Reglamentación internacional de ésta, Comunicaciones marítimas regulares, Construcciones y armamentos navales, el Carbón nacional y su transporte, etc., etc.

La labor de la Liga ha permitido, además, contar con 39 Juntas provinciales y locales y más de 16.000 socios, entre individuales y colectivos; formar entidades filiales de ella, tan importantes como la «Hullera Nacional», la Asociación de constructores navales nacionales y el «Sindicato de Pesca marítima»; organizar el Centro de informaciones y consultas marítimas, que durante cinco años de existencia ha realizado 261 informaciones; contar con una biblioteca de 3.500 volúmenes; contribuir á la federación de los Clubs náuticos nacionales y al desarrollo de los deportes marítimos; otorgar 12 artísticas copas de premios para regatas y en metálico por valor de más de 8.000 pesetas; conceder premios y donativos especiales para concursos como los del Código marítimo y Ley de pesca; publicación de la Cartilla marítima y libros de lectura para el desarrollo de la enseñanza naval elemental en las escuelas públicas; otorgar diversos auxilios á algunas Juntas provinciales y locales y otras entidades, y ser propietaria de la Revista *Vida Marítima*, por la generosidad de sus fundadores; todo lo cual implica un gasto de más de 130.000 pesetas, cuya especificación se insertará en el nuevo Manual.

La labor realizada le ha permitido también á la Liga, ser declarada Asociación oficial y de utilidad pública; tener representación autorizada en el Consejo Superior de Emigración; en el Consejo Superior y en los provinciales de Fomento; en el Consultivo de Navegación y Pesca Marítima; en la Junta Consultiva de Comunicaciones é Industrias Marítimas; en la Comisión de Información Hullera; en la Protectora de la Producción Nacional; en las Juntas de Obras de Puerto, y en otros organismos nacionales creados recientemente para la reglamentación de leyes marítimas y su cumplimiento; é igualmente, tener representación en varias importantes entidades extranjeras, como la Comisión Internacional de la Marina, la Comisión Internacional permanente de Pesca Marítima y su estadística, la dedicada al estudio oceanográfico del Mediterráneo y otras, y mantener frecuente relación con las Ligas navales extranjeras que citan y comentan sus trabajos.

Y todo ello se ha logrado siguiendo el rumbo, la orientación y la política nacional que á la Liga marcaron sus creadores y directores, y con la asistencia constante de los principales elementos de la vida marítima nacional, que son los que le dan fuerza y autoridad colectivas. Entre ellos merecen especial recuerdo, por no pertenecer ya al mundo de los vivos y ser de justicia honrar su memoria, los Almirantes Valcárcel y Beránger y el Marqués de Berriz, que fueron socios protectores de la Liga, y los Sres. Marqués de Reinosa y Conde de Rodas, que fueron, respectivamente, Presidentes de sus secciones de Instrucción y Recreo y de Navegación y Comercio, y el Sr. González Luna, que fué el primer Vicesecretario y Tesorero de la Junta Central.

En cuanto á la Revista *Vida Marítima*, cumpliendo su misión, en armonía con el programa y la orientación de la Junta Central de la Liga que acordó su creación, y siguiendo sus inspiraciones y ejemplo, en los nueve años que lleva de existencia, ha publicado cerca de 7.000 planas de nutrido texto y profusión de grabados, con más de 400 crónicas; unos 8.000 artículos originales; doble número de informaciones marítimas; 600 biografías; más de 9.000 grabados y 1.000 notas comerciales, formando todo ello un valioso arsenal constante y fácilmente utilizable, merced á sus nutridos y minuciosos índices anuales y sumarios, á más de una sección encuadernable, donde han visto la pública luz las producciones literarias de nuestros más distinguidos escritores.

Entre las firmas que han honrado las columnas de la Revista, figuran como principales las de los Sres. Maura, Sánchiz de Toca, Saavedra, Valcárcel, Viniegra, Ferrándiz, Auñón, Fernández Duro, Fernández Saw, Madariaga, Hédiger, Reparaz, Alas, Vera, Zahonero, Torón, Tolosa Latour, Canals, Beltrán y Róspide, Alvarez Sereix, Aranda, Ricart y Giralt, Rioja, Salazar, Andújar, Suñeces, Janer, Bullón, Carranza, María Luisa Navarro, Mario Rubio, Carvia, Cardona, Ferragut, Quixano, Redondo, Saralegui, Alesson, López Doriga, Ceano, Vivas, Obanos, el P. Orcolaga, P. Cirera, Ocón, La Llave, Chacón, Maesotti y otros.

En la sección de anuncios, que consta de unas 60 planas, están representados más de 250 de las principales entidades industriales y mercantiles que de un modo directo ó indirecto tienen relación con el tráfico marítimo y los armamentos navales. Es motivo de viva satisfacción para la Junta Central consignar todo ello y rendir público testimonio de gratitud á cuantos en la Revista han colaborado, contribuyendo á que al entrar en el décimo año de su existencia, pueda con-

siderarse como la primera de su clase, tanto por su texto é ilustraciones como por la extensión de su sección comercial y de anuncios, en que están representadas las principales entidades relacionadas con las industrias navales y el comercio marítimo en todas sus fases, y á que al movimiento intelectual y de propaganda de la Revista sirva de base el cambio establecido y mantenido con más de 200 periódicos y otras tantas revistas y boletines profesionales, nacionales y extranjeros. Su prosperidad entiende la Junta que es debida, principalmente, aparte de la bondad de la causa nacional que defiende, á su redacción permanente, su administración y su representación, de cuyo personal, como del que forma la Secretaría general de la Liga, sin citar nombres, por ser de todos conocidos y justamente apreciados, puede afirmar, sin encomio, que ha cumplido con creces su deber, sirviendo á la Patria y con ella á la Marina, á cuya organización y cohesión, y á cuyo conocimiento y aprecio ha dedicado todos sus afanes la Revista, que, como el BOLETÍN OFICIAL ilustrado de la Asociación y las diversas publicaciones de ésta, ha procurado la Junta difundir y propagar con la mayor extensión posible, sin reparar en sacrificios, para arraigar en el espíritu nacional todas las ilustraciones, convenciones y persuasiones necesarias y conducentes al desarrollo de la España marítima.

La Asamblea y la Asociación juzgarán de la labor realizada por la Junta y sus órganos de publicidad, y apreciando la que falta por realizar, decidirán el programa de los sucesivos trabajos y el procedimiento que haya de seguirse para realizarlos, bien adoptando acuerdos en esta misma Asamblea, ó convocando otra general extraordinaria oportunamente.

De los trabajos realizados durante los diez primeros años de vida de la Asociación, quedará constancia detallada en el Manual de ésta, que será distribuido en el primer trimestre del corriente año.

Madrid 1.º de Enero de 1911.—El Secretario general, Adolfo Navarrete.—V.º B.º El Presidente, J. S. de Toca.

Reglamento de luces y maniobras.

Moción formulada por el Vocal de la Junta Central de la Liga Marítima, Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralt.

Barcelona 19 de Enero de 1911.—Excmo. Sr. Presidente de la Liga Marítima Española.

Sr. Presidente: Imposibilitado de asistir personalmente á la sesión que celebrará la Liga el día 25 del corriente, ruego á V. E. se digne honrarme aceptando la delegación de mi voto, para usarlo según juzgue conveniente.

En la última sesión celebrada por esa Junta de la digna presidencia de V. E., tuve la honra de presentar una moción en el sentido que, por una Comisión, ó en la forma que juzgue V. E. más apropiada, se estudie el nuevo Reglamento para evitar abordajes, pues según la opinión del firmante, las modernas velocidades y aumento siempre creciente de la navegación, exigen alguna modificación en el articulado de dicho Reglamento; y como que el Capitán de nuestra Marina Mercante, D. Alfredo Cassuso y Velasco, ha publicado recientemente en *Vida Marítima* un plan muy ingenioso de maniobras, con el objeto de evitar los abordajes, suplico á V. E. que se una dicho plan de maniobras á mi antes citada moción para su estudio. La Marina Mercante, Excmo. señor, lucha desesperadamente con la competencia grandísima que le hacen los pabellones extranjeros, favorecidos por las leyes protectoras de sus Gobiernos respectivos, y no poco por la falta de firmeza en la política económica de nuestros Gobiernos, así es que nuestros barcos navegan con una economía extremada, tanto en personal como en habilitación, y este estado de cosas, un poco irregular, se traduce muchas veces en peligro para la seguridad del barco y la vida de la gente embarcada.

Deber nuestro es, Excmo. Sr., acudir con todos nuestros medios posibles al auxilio de los pobres navegantes y fletes, para que no es fácil que podamos aumentar los tipos de los fletes, para que nuestros barcos naveguen en mejores condiciones, procuremos aumentar su seguridad por medio de buenos Reglamentos.

Este es el motivo porque considero de mucha importancia la revisión del Reglamento de luces y maniobras para evitar abordajes, y mucha honra y gloria sería para V. E. que la Liga Marítima Española iniciase esta campaña de beneficencia marítima.

Es de V. E. con la mayor consideración, atento seguro servidor q. b. s. m., José Ricart y Giralt.

Comunicaciones é Industrias Marítimas Nacionales.

Comunicación al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.: Cuando esta Asociación tuvo el honor de dirigirse al antecesor de V. E., en 25 de Noviembre del año próximo pasado, con motivo del proyecto de ley presentado á las Cortes, con fecha 22 de Octubre de dicho año, para modificar la Ley de 14 de Junio de 1909, dictada para el fomento de las Industrias y Comunicaciones marítimas nacionales, aprovechó la oportunidad para manifestarle que estaba verificando el estudio necesario del Real decreto de 7 de Octubre del año 1910, dictado por el Ministerio del digno cargo de V. E., modificando el Reglamento de 27 de Mayo del mismo, para la aplicación de la ley antes mencionada, á fin de elevar á V. E. la razonada queja de los elementos en ella representados, y que resultan lesionados en sus legítimos intereses y derechos por la reforma que, sin oír siquiera á la Comisión creada para los efectos reglamentarios por el artículo 29 de la Ley, en la que dichos elementos tenían adecuada representación, introducía el Ministerio de Fomento en el citado Reglamento, en forma desusada, dado el carácter paccionado ó contractual que substancialmente éste tiene, derivado no sólo del de la ley, sino de la forma en que ordenaba ésta que fuera redactado, con participación de los administrados mismos, y como interpretación concordada de ella, cuya modificación no parece lógico fuese hecha por una sola de las partes, sin oír previamente á la otra.

Terminado dicho estudio, con la detención que requieren las modificaciones introducidas por el Real decreto de 7 de Octubre en el articulado del Reglamento aprobado por Real decreto de 27 de Mayo próximo pasado, y aprobado en sesión celebrada por la Junta central de la Liga Marítima el día 25 del corriente mes, cumpla el deber de ofrecerlo á la consideración de V. E., en nombre de la Junta, y de agregar á él algunas consideraciones de carácter general, que tienen lugar más apropiado en este escrito que en el informe de carácter analítico que se acompaña.

Fué dictado el Reglamento de 25 de Noviembre del año próximo pasado, por Real decreto aprobado en Consejo de Ministros, y, según consta en la exposición del mismo, previa ponencia de la Comisión creada por el art. 29 de la Ley, á fin de redactar y proponer al Gobierno los Reglamentos necesarios para la aplicación general de ésta, y el particular cumplimiento de los artículos 18, 19 y 28 de la misma.

Con ese Reglamento, según se hacía constar en la citada exposición del Real decreto que lo aprobaba, se unificaban y armonizaban las diferentes propuestas de la Comisión, que dieron lugar á los Reales decretos de 3 de Diciembre de 1909 y 28 de Enero de 1910, propuestos también por ella, y mediante los cuales se había empezado á dar cumplimiento parcial á los preceptos más importantes y urgentes de la ley; es decir, que dicho Reglamento general para el cumplimiento de la ley de Protección á las Industrias y Comunicaciones marítimas de 14 de Junio, recopiló, unificó y armonizó los preceptos de los Reglamentos anteriores, con las disposiciones de ésta, los informes de los Ministerios de Hacienda, Estado, Marina y Gobernación, y cuanto, en suma, afectaba á otras leyes y otros Reglamentos de los diversos ramos de la Administración pública. Dictado con carácter provisional, como requería la complejidad y la novedad de la materia que regulaba, hasta que las enseñanzas de la práctica aconsejaran las perfecciones ó mejoras que en él conviniera introducir para un texto definitivo, respondió fundamentalmente en el procedimiento empleado para su redacción y en su redacción misma, al carácter de la ley y á los preceptos de ésta, que dando representación en la Comisión encargada de proponer el Reglamento á las principales industrias y entidades interesadas en la aplicación de la ley, y autorizando á dicha Comisión para proponer al Gobierno, mediante el Ministro de Fomento, «cuanto estimase necesario ó conveniente para el desarrollo de la vida comercial del país y su buena administración, en sistemático concierto con cuantos elementos la integran, y muy especialmente de los medios de comunicaciones interiores y exteriores de la nación», quiso hacer del Reglamento una obra de carácter bilateral, de acuerdo con la cual pudieran tomarse con confianza todas las iniciativas, adquirirse todos los compromisos, y verificarse todos los contratos que la ley estimulaba y autorizaba para fomentar la vida marítima nacional. Y, al amparo de ese Reglamento y de los Reales decretos que le antecedieron,

unificados y concertados por él, comenzaron las Industrias marítimas nacionales la nueva era de su vida. Apenas transcurridos breves meses de ésta, cuando no había experiencia económica, industrial y administrativa bastante para dictar con garantía de acierto reforma alguna en el Reglamento provisional, ni para hacer éste definitivo, el Real decreto de 7 de Octubre de 1910 vino á modificar, en algunos casos radicalmente, varios artículos del citado Reglamento, aduciendo que, al aplicarlo, se había comprobado que adolecía de deficiencias, omisiones y faltas de concordancia, que era necesario subsanar, reformando el articulado del mismo, para ajustarlo á los preceptos de la ley, de modo que permitiera su exacto cumplimiento.

Y ello se hizo, sin haberse verificado siquiera una liquidación de primas; sin haberse terminado de incoar, ni haberse resuelto ninguno de los expedientes administrativos á que el pago de dichas primas dé lugar, y sin que la Administración tuviera, por lo tanto, motivo bastante en qué fundar tal reforma, la cual se implantó, excelentísimo señor, con la agravante de realizarla el Ministerio de Fomento, sin oír colectivamente á la Comisión creada por el art. 29 de la ley, que preceptuaba que los Reglamentos necesarios para su aplicación fueran redactados y propuestos al Gobierno por ella, como se había verificado en los casos anteriores, ni á ninguno de los otros organismos consultivos que posteriormente han sido creados en el Ministerio de Fomento, en relación con el cumplimiento de la ley de Comunicaciones marítimas, ni de otros centros tan interesados en él, como los Ministerios de Marina, Hacienda, Estado y Gobernación, ni aun aisladamente á las industrias mismas de navegación, construcción naval y pesca marítima, á quienes substancialmente afecta dicha ley, sin que informara el Consejo de Estado y sin que ella respondiera á petición ó reclamación alguna. Se hizo por un acto unilateral del Ministerio de Fomento, por iniciativa propia de éste y sin justificación suficiente para ello, y si no fuera bastante el agravio que con ello se infería á los derechos adquiridos al amparo de la ley y á los preceptos establecidos por ésta para su cumplimiento, en el punto 12 del Real decreto de 7 de Octubre, se preceptúa que las primas devengadas ó que se devenguen por cualquier concepto con arreglo á la ley de 14 de Junio de 1909, serían liquidadas de conformidad con lo dispuesto en este último Real decreto. Es decir, que se daba á éste efecto retroactivo y se anulaba todo cuanto habían dispuesto los Reales decretos de 3 de Diciembre y 28 de Enero, y había recopilado el Reglamento general, aprobado por Real decreto de 27 de Mayo, con arreglo al cual todas las industrias fomentadas por la ley, habían comenzado á desarrollar su vida y á cumplir los preceptos de ésta, para disfrutar de sus ventajas, siguiendo el procedimiento administrativo que el Reglamento les marcara. Ello, estima la Junta Central de la Liga Marítima, que es de una gravedad tan notoria, que requiere especial consideración por parte de V. E. para ponerle remedio.

Si tratándose de modificación parlamentaria de leyes como ésta, el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, decía recientemente en el Senado que «debe limitarse siempre el ejercicio de la potestad legislativa por la justicia, por la equidad y por la prudencia, para que la voluntad reflexiva del Parlamento fuera siempre deliberada, consciente, discreta y prudentísima, porque si no, representaría una volubilidad y una inconsistencia del criterio del Estado, que podría perjudicar muchos intereses y aun agravar los mismos prestigios y formalidad del mismo Estado», y agregaba que «cuando se quiere producir una reforma en el régimen establecido por una ley en un período determinado de años para el desenvolvimiento de una industria, quien la toca, quien la modifica, quien varía el régimen que establece debe enterarse antes de modificarlo, y debe proceder en virtud de apremios irresistibles y no por la idea de que por ejercer la función pública está delegado en él todo el Poder público»; todo eso y mucho más puede y debe decirse, no ya tratándose de actos de soberanía nacional del Gobierno con los Cuerpos Colegisladores, sino de los actos administrativos del Poder ejecutivo, y forzoso es reconocer, excelentísimo señor, que ninguna de las condiciones que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros estimaba necesarias en el Poder legislativo para modificación de regímenes establecidos por leyes como la de 14 de Junio, han sido llenadas para realizar el acto administrativo de modificar el Reglamento, pues el Real decreto que introduce tal modificación ha sido dictado, según se ha hecho constar ya en este escrito, sin reunir siquiera ninguna de las condiciones reglamentarias y administrativas que pudieran darle garantía de acierto.

Por todo ello, excelentísimo señor, y por cuantas razones se exponen en el informe que acompaña á este escrito, la Junta Central de la Liga Marítima Española ruega á V. E. deje en suspenso el Real decreto de 7 de Octubre de 1910, y mantenga en toda su integridad el Reglamento aprobado por Real decreto de 27 de Mayo del mismo año, hasta que oídos todos los Centros competentes en forma legal y reglamentaria, pueda dictarse con los requisitos inexcusables el Reglamento definitivo para la aplicación de la ley de 14 de Junio de 1909, para cuya redacción ruega también á V. E. tenga presente cuanto se refiere en el adjunto informe y cuanto esta Junta tuvo el honor de manifestar á V. E. en 25 de Noviembre próximo pasado, con motivo de la información parlamentaria abierta sobre el proyecto de ley presentado al Congreso por el Sr. Ministro de Fomento, antecesor de V. E., en 22 de Octubre del citado año.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Madrid 28 de Enero de 1911.—El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Informe sobre el articulado del Real decreto de 7 de Octubre de 1910, reformando algunos artículos del Reglamento general de 27 de Mayo de 1910, para la aplicación de la Ley de 14 de Junio de 1909.

Fundadas en conjunto las modificaciones que este Real decreto introduce en los artículos 38, 57, 62, 66, 67, 91, 104, 161, 164 y 165 y en el grupo 2.º del cuadro A, y en las instrucciones y modelos anejos al Reglamento en que, según se expresa en el preámbulo de dicho decreto, se ha comprobado que el Reglamento adolece de deficiencias, omisiones y faltas de concordancia, que es necesario subsanar, de modo que el Reglamento se ajuste á los preceptos de la ley y permita su exacto cumplimiento, y expuesta la opinión de la Liga Marítima sobre la totalidad de dicho Real decreto, su alcance, eficacia y procedimiento empleado para dictar la comunicación dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, que acompaña á este informe, circunscríbese ésta á analizar una por una las principales reformas que introduce en los artículos del Reglamento, y á exponer el juicio que ellas han merecido á los navieros, constructores y demás elementos en la Liga representados é interesados en el fiel cumplimiento de la Ley de Comunicaciones é Industrias Marítimas.

Art. 38. «La variante consiste en exigir que los justificantes tendrán que ser expedidos en cada uno de los años en que se solicite el pago de las primas».

Aunque según el art. 57, al solicitarse del Ministerio de Fomento la inscripción en el Registro de los buques que aspiran á prima, se ha declarado, según el apartado 6.º, el nombre de la Sociedad en que está clasificado y la clasificación que tuviere concedida, y por más que estas clasificaciones tienen normalmente una duración mucho mayor que la anualidad, es mayor garantía que se justifique este extremo al término de cada ejercicio; pero siguiendo el criterio general de que todas las justificaciones se hayan producido ante el Director local de Navegación, antes de que éste apruebe y vise el cuadro D de cada buque, el nuevo párrafo del artículo 38 convendría quedase redactado en la siguiente forma:

«Al presentar el naviero ó armador al Director local de Navegación el cuadro D para su aprobación y visado, deberá justificar que, durante ese ejercicio, su buque ó buques han mantenido la clasificación exigida por la Ley y este Reglamento.»

Art. 57. Estriba la reforma en agregar las condiciones 13 y 14, y se comete en la 11 una errata al decir transporte en lugar de «porte».

Dichas condiciones 13 y 14 son las mismas exigidas en el punto 4.º del mismo artículo, y además definidas en el último párrafo del art. 80, dando por resultado lo mismo que ahora se desea saber por medio de los nuevos apartados 13 y 14.

En su consecuencia, si se cree que estos artículos 13 y 14 dan mayor claridad á los preceptos reglamentarios, debe desaparecer el repetido punto 4.º. Parece, sin embargo, preferible no hacer alteración alguna, en evitación de que haya que repetir las declaraciones hechas ya por los navieros, en las que constan claramente todos los extremos deseados.

Art. 62. La modificación es exigir que se presenten también los estados E, y si el objeto de exigir al armador el envío del cuadro E, limitado naturalmente á sus buques, no es otro que el de facilitar el trabajo en el Ministerio de Fomento, nada ocurre objetar á esta modificación.

Art. 66. Se agrega al texto anterior una especificación de los datos y justificantes necesarios para las liquidaciones.

Los justificantes que se exigen han debido ser ya comprobados por la autoridad local de navegación al efectuar sucesivamente el visado y aprobación de estos estados que preceden al D y E, aprobación y visado que presupone la justificación ante aquella autoridad de lo que ahora quiere exigirse, salvo en lo referente al estado modelo D y al cumplimiento de lo ordenado.

En su consecuencia, parece más conveniente que la modificación quedara reducida así:

«Dichos datos deben ser los siguientes:

1.º Los estados modelo D.

2.º Justificantes que acrediten el cumplimiento de los preceptos del art. 40, cuando á ello hubiere lugar.»

Art. 67. La modificación consiste en sustituir el 30 por 100 del 50 por 100 de la carga alcanzada en exportación por el 30 por 100 del promedio de la total transportada.

La redacción de este artículo en el reglamento de 27 de Mayo se basaba en el siguiente razonamiento:

La ley exige que el promedio de carga total transportada sea el 50 por 100 de la máxima.

Supongamos un buque que en sus viajes en tráfico directo internacional ha obtenido ya un promedio de carga total igual precisamente al 50 por 100 de la carga máxima antes de expirar el ejercicio. Aplicando á este caso el criterio de la última modificación, se tendrá que el 30 por 100 del 50 por 100 de la carga máxima que antes se exigía y el 30 por 100 de dicho promedio (el efectivamente conseguido que ahora se exige) se equivalen.

Es decir, que el buque de que se trata tendría con la nueva redacción, como con la antigua, perfecto derecho á cobrar prima.

Pero si este buque hiciera dentro del mismo ejercicio un nuevo trabajo de importación sin hacer otro de exportación que equivaliera al 30 por 100 de esta nueva importación por el nuevo sistema, no sólo este nuevo viaje quedaría sin premio, sino que haría perder todos los méritos que ya tenía contraídos, sencillamente por haber seguido trabajando cuando con estar amarrado en el puerto hubiera conservado su derecho á prima.

Esto justifica que la redacción del art. 67 del reglamento de 27 de Mayo no debe ser alterada.

Art. 91. Se exigen dos condiciones que antes estaban en disyuntiva, y no parece justo que se obligue á presentar el justificante de velocidad en prueba anual ó media carga y además el del promedio de marcha realizada por el buque durante el año, puesto que esta última no puede demostrarse hasta después de verificado el servicio. Lo equitativo sería, por tanto, exigir:

a) Velocidad del buque en prueba á media carga. Si el armador no tiene datos para demostrar que la velocidad media realizada por dicho buque el año anterior alcanza al promedio de marcha que exige en cada caso el cuadro A, ó

b) Promedio de marcha realizado por dicho buque en los viajes que haya efectuado el año anterior á la solicitud, si este promedio es igual ó superior á lo que exige el cuadro A para el desempeño de la línea á que se refiere la petición.

Además, el artículo debería modificarse de redacción, diciendo: «deberán acompañar con la hoja de liquidación de las primas», en vez de «con la solicitud».

(El haber suprimido la condición c) es lógico, pues está consignada en otros artículos).

Art. 104. Se agregan á su párrafo 1.º varios preceptos administrativos en relación con los artículos 65 y 66, y se sustituye el precepto de que se adjudiquen las cantidades totales por el de las cantidades devengadas. Ello no requiere observación. No así donde dice «Para vapores de 3.000 toneladas como mínimo», y debe decir máximo, ni tampoco donde dice «Uno ó dos puertos de Levante ó Sur de España, á uno ó dos de Argelia», en lugar de dos á dos, que es el precepto legal (de uno de Levante á uno de Argelia y de uno del Sur á uno de Argelia).

En el párrafo 4.º suprime la prima que pudiera corresponder á la línea que hubiera hecho mayor número de expediciones en las doce del cuadro A, y esto no parece justo y equitativo, y, además, suprime la ventaja que el Reglamento anterior daba en este caso á las mayores velocidades desarrolladas durante el año. Además, como esa condición 4.ª se refiere á «si existiesen sobrantes», y explica cómo deben repartirse éstos para: 1.º, completar el pago por el mayor tonelaje de los buques; 2.º, por haber realizado las expediciones con mayor velocidad de la estipulada (extremo que con la supresión del párrafo 4.º de esa condición se ignora como se

determinaría ahora), y 3.º, por haber hecho mayor número de expediciones (condición también quitada en el reparto de sobrantes).

Se suprime, por último, el párrafo final de esa condición, en que se decía que por bonificaciones nunca podría cobrar un naviero una prima mayor de la correspondiente á su navegación en el cuadro A.

Por todo ello, no se comprenden ni justifican bien las variantes, y, por el contrario, se estima necesario la integridad del texto anterior.

Arts. 161 y 164. Las modificaciones introducidas en estos artículos tienden fundamentalmente á que sea necesario para el cobro de la prima el certificado de aptitud de la obra total, después de terminada, expedido por las autoridades de Marina correspondientes, y derogan en absoluto los preceptos del Reglamento que autorizaban el cobro á plazos de dichas primas. Además, por Real orden del Ministerio de Fomento, de 17 de Diciembre del año próximo pasado, se dispone en contra de lo prevenido en el art. 161 de ambos textos del Reglamento de 27 de Mayo y de 7 de Octubre que los certificados de aptitud se den por una Real orden del Ministerio de Marina, cosa esta última que es de una interpretación restrictiva de la ley, que el Reglamento había desarrollado diciendo que fueran las autoridades de Marina correspondientes las que pudieran extender esos certificados y declarar esa aptitud, pues para buques ó artefactos navales de escasa importancia y tonelaje, es innecesaria la Real orden del Ministerio de Marina, y, en todo caso, dicha Real orden que implica una demora en la tramitación de los expedientes, ha de basarse sobre las certificaciones de las autoridades competentes, resultando por tanto una redundancia inútil.

En cuanto á la supresión de los preceptos que autorizan el cobro de las primas á plazos, no resulta justificada la aseveración contenida en el preámbulo del Real decreto de 7 de Octubre, de que por ella el art. 161 del Reglamento es contrario al art. 23 de la ley. Dice este que para el disfrute de las primas á la construcción, será preciso acreditar que el buque, ó la parte que en él tenga variación, es de construcción nacional y que ha sido declarado apto por el Ministerio de Marina para el servicio á que se dedique. Es decir, que el todo ó la parte ha sido declarado apto, y aunque esa parte se quiera referir solamente con carácter restrictivo á la mencionada en el art. 22, que da derecho al abono de primas por las reformas que se introduzcan en los buques que produzcan aumento de tonelaje, en proporción con dicho aumento, es claro que la ley estableció la construcción progresiva primable, y marcó las condiciones que debía reunir el todo ó la parte para el disfrute de las primas.

Corroborar este aserto el hecho de que los artículos 25 y 31 de la ley preceptúan que antes de 1.º de Octubre de cada año, los constructores declararán razonadamente las cantidades que tendrán devengadas durante el año siguiente, para que los presupuestos del Estado consignen anualmente las cantidades necesarias para satisfacer en cada ejercicio las devengadas por tal concepto, sin fijar por obra terminada totalmente ó en construcción, resultando evidente que la ley, al conceder el derecho á la prima por construcción naval, estableció el principio del pago á plazos de las referidas primas. Estos dos preceptos esenciales presentados en la ley, dan al precepto reglamentario que aplica á la realidad la ley, completa eficacia jurídica y permiten afirmar que el verbo «podrán» dice relación conjuntamente á la facultad de la Administración y al derecho de los constructores para que el pago de las primas á la construcción se realice en el número de plazos que marca el Reglamento cuando ellos los soliciten, dentro de los términos de éste y de la ley que les autoriza á pedir un avance de los plazos que estimen van á realizar en el año venidero y no de la obra que hayan terminado en el año corriente.

Ello presente, y no existiendo por otro lado en la ley ningún precepto restrictivo ni limitado sobre la liquidación á plazo de las primas, el Reglamento, en su art. 161, hace bien (considerando que para la construcción de los buques de gran tonelaje ó velocidad quedarían los constructores en peores condiciones que con el régimen anterior al de la ley, si se limitaba en todos los casos el pago de las primas á la terminación del buque, puesto que durante su construcción había tenido el naviero que satisfacer crecidos derechos arancelarios que antes no llegaba á hacer efectivos ó se le devolvían) en regular el procedimiento que debe seguirse para el cumplimiento de la ley, en lo que afecta al pago de las primas de la construcción, preceptuando que en los buques con motor propio, de arqueo total superior á 500 toneladas, las primas pueden considerarse para su percepción, á solicitud

del constructor, divididas en cinco plazos, que especifica técnica y equitativamente, en relación con la parte ejecutada y previa la certificación de aptitud y ejecución de las autoridades correspondientes. Siendo de advertir, además, que á ella acompañará forzosamente, para los efectos mismos de la ley y del Reglamento, la inspección del Lloyd ó del Veritas, cuyas reglas son garantía de permanente aptitud de la obra ejecutada.

No contraría por tanto el Reglamento á la ley, ni establece precepto alguno injustificado. La completa y desarrolla lógicamente, interpretando bien su espíritu y propósito, y haciendo su aplicación beneficiosa en todos los casos, mediante un procedimiento de liquidación de primas á la construcción, ecléctico y oportunista, en el que dentro de los preceptos legales y con todas las garantías necesarias, la Administración, á solicitud del constructor, hace, en relación con el tonelaje del buque, la liquidación más adecuada de sus primas.

Todo ello justifica la conveniencia de que se mantenga inalterable la redacción de los artículos 161 y 164 del Reglamento de 27 de Mayo.

Art. 165. La modificación de este artículo es insignificante y no requiere especial mención.

CUADRO A.

La modificación en el segundo grupo de este Cuadro subsana una omisión del Cuadro A del primitivo Reglamento, y está en concordancia con la Ley, así como en discordancia con la redacción dada á la regla 1.ª del art. 104, según se ha hecho constar antes.

INSTRUCCIONES PARA UTILIZAR Y LLENAR EL CUADRO D.

Dispone el art. 10 de la Ley de Comunicaciones Marítimas, de 14 de Julio de 1909, que se computará como viaje en tráfico internacional, el retorno del buque á España en lastre, y como tal cómputo son tenidas en cuenta para el pago de las primas correspondientes las millas recorridas en aquel retorno. Pero ocurre que, desde el momento en que ese viaje en lastre se consigne con un cero en la carga, como se ordena en las instrucciones modificadas, contándosele como un sumando más las sumas de las cargas transportadas, no ha aumentado con tal cero; pero, en cambio, para hallar el promedio de la carga transportada hay que dividir el total transportado, sin aumento alguno por un número al que, sin la modificación de la Gaceta de 13 de Octubre, se hubiera usado, reduciéndose así el cociente ó promedio, y consiguiéndose su relación con la carga máxima del buque. Con ello no produce á éste el inmediato perjuicio de dificultarle que llegue al minimum exigido en aquella relación y, en todo caso, el de disminuirla con la consiguiente merma de la compensación en millas premiadas.

Quiso la Ley, evidentemente, favorecer la exportación, y comprendiendo que para ello le era necesario procurar la concurrencia del mayor número de buques en los puertos nacionales, encontró la forma disponiendo que cuando el buque regresara á España en lastre, bien á pesar suyo, se considerara, sin embargo, este retorno, como si verificara tráfico directo internacional. Esto parece haberse olvidado al disponer el procedimiento que criticamos, porque al introducir con un cero de carga ese medio viaje en lastre, viene á reducirse visiblemente la ventaja que quiere dar la Ley, pues procede con él como si no hubiere hecho tráfico internacional.

Mientras en las disposiciones no modificadas se conservaban intactos el espíritu y la letra de la Ley, no desvirtuándose en nada la recompensa señalada para los retornos en lastre, porque tales medios viajes no se hacían figurar para nada en el cómputo de cargas, sólo se consignaban en el de millas para el pago de las verificadas.

Un ejemplo hará palpables estos resultados.

Sea un buque cuya carga máxima es de 2.000 toneladas y que en el transcurso del ejercicio cuyos datos van á consignarse en el estado D, ha hecho los tres viajes siguientes:

Número del viaje.	Exportación. Toneladas-flete.	Retorno. Toneladas-flete.
1	2.000	1.000
2	2.000	1.000
3	1.000	Lastre.

Aplicando las instrucciones del Reglamento de 27 de Mayo de 1910, la parte del estado D relativa al cómputo de cargas se establecerá como sigue:

Número del viaje.	Clasificación.	Toneladas-flete.	Observaciones.
(a)		(b)	(c)
1	Exportación.	2.000	En todos los casos para lo exigido.
2		2.000	
3		1.000	
	5.000		
1	Importación.	1.000	
2		1.000	
		7.000	70 %

Examinando lo que ocurre con el promedio de totalidad, que es el que influye directamente en la cantidad á cobrar por el buque, puesto que sobre él se basan las compensaciones, una vez cumplida, como en este caso, la condicional impuesta á la exportación, tendremos:

Promedio de carga total, 1.400 toneladas flete, y la relación entre esta y la carga máxima, 70 por 100 con 20 unidades para la compensación en millas.

Aplicando ahora las instrucciones de la *Gaceta* del 13 de Octubre de 1910, el promedio de la carga transportada será:

$$\frac{7.000}{6} = 1.166 = 58,30$$

Esto equivale á quitarle al buque 1.400 toneladas-flete, es decir, que el retorno en lastre que el buque hizo engañado por el espejuelo del premio que la ley promete á la vuelta en lastre, no sólo no le ha servido de nada, sino que ha equivocado á una sustracción de 1.400 toneladas-flete en las que tenía ya cumplidas.

Pero aún pueden ser más deplorables para el buque los efectos de que se le anote como de no tráfico internacional, al anotarse el cero, un medio viaje que la ley tan clara y expresamente computa como de tráfico internacional, es decir, con carga.

Para probarlo pongamos otro ejemplo.

Supongamos un buque de 2.000 toneladas que en tres viajes completos haya hecho los siguientes transportes en toneladas-flete:

En ida ó exportación: 2.000, 1.000 y 1.000.

En retorno ó importación: 1.000 y 750 lastre.

Aplicadas á este caso las instrucciones que anteriormente acompañaban al cuadro D (*Gaceta* del 26 Mayo 1900), la carga media total transportada sería:

$$\frac{2.000 + 1.000 + 1.000 + 1.000 + 750}{5} = \frac{5.750}{5} = 1.150$$

y la relación de este promedio de carga transportada con la carga máxima, sería:

$$\frac{1.150}{2.000} \times 100 = 57,50 \text{ por } 100$$

Cumplida, además, con exceso la condición relativa al tanto por ciento hecho en exportación, tiene este buque derecho á cobrar todas las millas recorridas en sus viajes, incluso el que hizo en lastre, sobrándole aún 7,50 unidades de porcentaje, con cinco de las cuales adquiere mil millas más premiables.

Pero vienen las modificaciones publicadas en la *Gaceta* de 13 de Octubre, y su aplicación á este ejemplo hace que la media total transportada se calcule como sigue:

$$\frac{2.000 + 1.000 + 1.000 + 1.000 + 570 + 0}{6} = \frac{5.750}{6} = 958,33$$

ó sea, añadiendo al dividendo una cantidad sin valor y aumentando al divisor en una unidad, que equivale á rebajar ó suprimir en el dividendo ó carga transportada en totalidad, una cantidad de 1.150 toneladas-flete. Con ello ha bajado la carga media transportada y consiguientemente la relación entre ella y la carga máxima, cuya relación por ciento será:

$$\frac{958,33}{2.000} \times 100 = 47,91$$

con lo que aquel buque no llena la condición primera para obtener las primas, que es la de que esa relación alcance siquiera al 50 por 100.

¿Cómo es posible que al aplicar el art. 10 de la ley, que quiere que se compute como de tráfico directo internacional el viaje de retorno en lastre, resulte no sólo como de tráfico, sino produciendo un descuento en el tráfico?

¿Cómo puede producirse el hecho de que una ventaja anunciada en la ley como es el pago de un servicio, el retorno en lastre, se traduzca siempre en un perjuicio, y llegue este perjuicio á poder ser tan radical que, como en el ejemplo comentado, puede ser la causa hasta de la pérdida de todos los derechos que con anterioridad tenían adquiridos, porque anula de hecho todo premio?

Pues esto y no otra cosa ocurrirá si prevalece la modificación introducida en las instrucciones del cuadro D, modificación en la que no se ha tenido en cuenta que esos medios viajes en lastre tienen como lugar adecuado para figurar el destinado al cómputo de millas, no el destinado al cómputo de cargas.

A este criterio obedecía lo establecido en las instrucciones contenidas en el Reglamento de 27 de Mayo, al no introducir en el cómputo de las cargas los medios viajes en lastre, que es el procedimiento que debe subsistir para utilizar y llenar el estado D, puesto que en el millaje del retorno en lastre queda reconocido en la ley como útil *per se*.

EFFECTO RETROACTIVO DE LAS MODIFICACIONES

Preceptúa el punto 12 del Real decreto de 7 de Octubre, que las primas devengadas ó que se devenguen por cualquier concepto serán liquidadas de conformidad con lo dispuesto en el Real decreto. Es decir, que da á éste efecto retroactivo, lo que es inadmisibles, puesto que tanto para los navieros como para los constructores y para cuantos están afectados por la ley citada de 14 de Junio de 1909, ésta, interpretada á tenor del Reglamento de 27 de Mayo de 1910, que regula el procedimiento administrativo para el cumplimiento de aquélla, es el único cuerpo legal vigente para todos los actos que ellos realizaron antes de 7 de Octubre, fecha del segundo Real decreto citado.

Excusado parece insistir sobre esto, pues en buena doctrina de derecho administrativo, basta la consideración cronológica de las fechas para hacer evidente que no cabe dar al Real decreto el efecto que se pretende, máxime cuando dicho decreto no ha sido dictado con los requisitos que el artículo 29 de la ley prescribe para todos los efectos reglamentarios de su cumplimiento.

Tratado ello más extensamente en la comunicación que acompaña á este informe, basta con lo expresado como refutación del último precepto del Real decreto.

Madrid 28 de Enero de 1911.—El presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Puerto de refugio en Guetaria.

Comunicación al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.: En sesión celebrada el 25 de Enero último, esta Junta central acordó elevar, con su apoyo, á la superior resolución de V. E., la adjunta comunicación que ha dirigido á la entidad con cuya presidencia me honro, la Junta directiva de la Sociedad de Oceanografía, de Guipúzcoa, en demanda de que se realicen las obras necesarias para la construcción de un puerto de refugio en Guetaria, cuyo proyecto ha merecido la aprobación correspondiente.

Las razones que alega en su escrito la referida Sociedad no pueden ser más fundadas, ya que los frecuentes temporales que agitan al Cantábrico, pueden dar lugar, de no construirse el puerto de refugio de que se trata, á imprevistas y graves catástrofes, que pueden sumir en el desamparo á multitud de familias de aquella parte de nuestro país, ocasionando grave daño á la navegación y muy especialmente á la in-

industria pesquera, de cuyo producto viven los pueblos ribereños vascongados. La estadística de que se hace mérito en la comunicación de la Sociedad de Oceanografía, y que se cita muy oportunamente, es buena prueba de ello.

En su virtud, teniendo en cuenta las razones aducidas y la de que en dicha región no existe puerto alguno de refugio para las embarcaciones en caso de mal tiempo, esta Junta se permite, uniendo su ruego al de la Sociedad nombrada para que las aspiraciones de los pescadores vascos encuentren eco en V. E. y en sus fecundas iniciativas.

Al cumplir este acuerdo de la Junta Central de la Liga Marítima, me es muy grato ofrecerle á V. E. el testimonio personal de mi distinguida consideración.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 5 de Febrero de 1911.—El presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Junta provincial de Vigo.

Comunicación al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.: Tengo el honor de someter á la ilustrada consideración de V. E., la instancia que se acompaña, elevada á su superior autoridad por la Junta provincial de la Liga Marítima de Vigo, quien la remite á esta Central, para que la preste apoyo y la dé curso reglamentario.

El asunto que motiva la pretensión interpuesta, no puede ser más sencillo: al ser renovada la Junta provincial de que se habla, se procedió también á la elección de un Vocal representante de la misma, en la Junta de Obras del puerto, cargo vacante por haber expirado el plazo en que debía desempeñarlo el representante de la provincial, eligiéndose para dicha representación al Secretario de ésta, D. Joaquín Nogueira Alonso. Comunicado el acuerdo á la Junta de Obras del puerto, ha contestado la misma que, con arreglo á su Reglamento orgánico, la representación que ostente la Liga en ella, tiene que ser otorgada por V. E. á petición de la Junta provincial y previo informe de la de Obras del puerto.

Si se tratase, Excmo. Sr., de la concesión de un cargo, por vez primera, entonces no cabría discutir, pero no ocurre así en el caso presente; el derecho de la Junta provincial de la Liga, está ya reconocido y concedido por el Ministerio de su digna dirección, con arreglo á lo que previenen el artículo 3.º, concordado con el 4.º del Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos, aprobado por Real decreto de 11 de Enero de 1901, con el que concuerda substancialmente el de 17 de Julio de 1903. Ahora se trata, sencillamente, de una reelección de la designación de una persona para función ó destino concedido con anterioridad, y parece ocioso que, para ello, tengan que cumplirse nuevamente preceptos reglamentarios ya cumplidos.

Por ello me permito, en nombre de esta Junta central, con cuya presidencia me honro, apoyar con todo interés la petición formulada por la provincial de Vigo, esperando hallará favorable acogida por parte de V. E., dada su notoria rectitud.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 6 de Febrero de 1911.—El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

MOCIÓN QUE SE CITA

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.—Excmo. Sr.: La Junta provincial de la Liga Marítima Española, en Vigo, á vueces, con la consideración y respeto debido expone:

Que por Real orden de 30 de Marzo de 1901, teniendo en cuenta el informe favorable de la Junta de Obras del puerto de Vigo, y haberse llenado el requisito exigido por el artículo 4.º, concordante con el 3.º del Real decreto de 11 de Enero del mismo año, se dispuso la admisión de D. Federico Barreras como Vocal de dicha Junta de Obras del puerto, reglamentariamente elegido por esta provincial de la Liga Marítima.

Entendemos, Excmo. Sr., que este reconocido derecho de representación no puede ser anulado ni lo fué por el Reglamento aprobado por el Real decreto de 17 de Julio de 1903, puesto que así en su art. 3.º, como en el 4.º, se afirma el derecho de varias Corporaciones, entre ellas el de la Liga Marítima, para designar representantes en las Juntas de Obras, ya pertenezcan éstas á puertos capitales de provincia ó á poblaciones que no reúnan dicha condición.

Y, que así se ha entendido hasta ahora, lo revela el hecho de que, ni por virtud del Reglamento de 1903, ni por el de las elecciones, posteriores á él, de que habla su art. 10, se ha negado al Sr. Barreras su admisión como Vocal de la Junta de Obras del puerto, en representación nuestra.

Verificada la renovación reglamentaria de la Junta que me honro en presidir, y transcurrido el plazo de los cuatro años á que hace referencia el párrafo 3.º de dicho art. 10, se

procedió á la elección del Vocal representante en la Junta de Obras del puerto, que recayó por unanimidad en el señor D. Joaquín Nogueira Alonso, Secretario de esta Asociación.

Comunicado el acuerdo á la Junta de Obras del puerto, ésta, en oficio fecha 31 del pasado, me dice lo siguiente: «En la sesión celebrada ayer por la Junta de Obras de este puerto, que me honro en presidir, se dió cuenta del atento oficio de esa Liga Marítima, suscripto por el Secretario de la misma, y participando la designación hecha á favor de D. Joaquín Nogueira, para representarla como Vocal en esta Junta, la cual acordó manifestar á usted que, con arreglo al nuevo Reglamento orgánico de las Juntas de Obras de puerto, aprobado por Real orden de 17 de Julio de 1903, esa representación tiene que ser otorgada por el Excmo. Sr. Ministro de Fomento, á petición de esa entidad y previo informe de esta Junta, según así lo dispone el citado Reglamento en sus artículos 3.º y 4.º.

Lo que tengo el honor de participar á usted en cumplimiento del precitado acuerdo.—Vigo 31 de Enero de 1911.—El Presidente.—Sr. Presidente de la Junta provincial de la Liga Marítima Española, en Vigo.»

Ahora bien, Excmo. Sr.; como no creo procedente para este caso el acuerdo de aquella Junta de Obras del puerto, que, como digo antes, ya la Real orden del 30 de Marzo de 1901 ha determinado la concesión de un derecho que no fué ni podía ser anulado por el Reglamento que menciona la Junta de Obras, es por lo que á V. E. recorro:

Suplicándole tenga á bien y se digne disponer que, por la Junta de Obras de este puerto, se admita como Vocal representante de la Junta provincial de la Liga Marítima, al referido Sr. D. Joaquín Nogueira, por ser de derecho reconocido ya por virtud de la repetida Real orden de 30 de Marzo de 1901.

Es justicia que espera merecer de la acreditada ilustración de V. E.—Vigo á 4 de Febrero de 1911.—Excelentísimo Sr.—El Presidente, *Manuel Pita*.

Real Club de regatas de Alicante.

Comunicación al Sr. Presidente de dicho Real Club.

En nombre del Sr. Presidente, tengo la satisfacción de poner en conocimiento de ese Real Club de regatas de la digna presidencia de V. S. que en la sesión que en el día de hoy acaba de celebrar la Junta Central de la Liga, se adoptó el acuerdo de complacer á lo solicitado por ese Real Club, creándose la «Copa del Mediterráneo de la Liga Marítima Española», y aprobado el Reglamento porque deberá regirse la regata, que al efecto se celebre, entre yates de construcción nacional para la adjudicación de dicha Copa al que en ella resulte vencedor.

En pliego unido á esta Comunicación, le acompaño á V. S. para su conocimiento y el de ese Real Club, copia del Reglamento aprobado por esta Junta Central. En breve tendré el gusto de enviar á V. S. la Copa para la regata de referencia.

Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid, 25 de Enero de 1911.—El Secretario general, *Adolfo Navarrete*.

Reglamento de la Copa del Mediterráneo de la Liga Marítima Española.

1.º La «Copa del Mediterráneo de la Liga Marítima Española», se correrá siempre en Alicante en regata de yates de 7 metros de construcción nacional.

2.º El Club ó propietario del yate que la ganara, la guardará en depósito hasta veinte días antes de la próxima regata, y recibirá una medalla de plata, grabándose en la Copa el nombre del yate y el del Club ó propietario á que pertenezca.

3.º Esta Copa pasará á ser propiedad definitiva del Club ó propietario que la ganare cuatro veces, aunque no sean consecutivas.

4.º La tripulación de los yates será toda española, y en la regata irá gobernada por un aficionado socio de un Club náutico.

5.º Se correrán dos pruebas, y, si hubiese empate, tendrá lugar una tercera entre los dos yates que hayan resultado primeros.

6.º La regata se regirá por el Reglamento internacional vigente en todo lo que no se oponga á las condiciones especiales de éste.

Madrid, 25 de Enero de 1911.—El Secretario general, *Adolfo Navarrete*.

Acta de la sesión celebrada por la Junta Central de la Liga Marítima Española, el día 25 de Febrero de 1911.

Reunida la Junta Central de la Liga bajo la presidencia del Sr. Sánchez de Toca, con la asistencia personal de los vocales Sres. Ugarte, Mille, Anduiza, Auñón, Ibarra, Tolló, Luanco, Ferrándiz, Noriega, Méndez Alanís y Navarrete, y tomando parte por escrito en las deliberaciones los Sres. Cornet, Zubiría, López Dóriga, Madariaga, Barreras, Aznar y Satrustegui, el señor Presidente abrió la sesión, y el Secretario, Sr. Navarrete, dió cuenta de los asuntos comprendidos en la orden del día, procediéndose a su despacho en la forma siguiente:

PRIMAS A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

En vista de la Real orden fecha 23 del actual del Ministerio de Fomento, dictando reglas para la aplicación del artículo 23 de la Ley de 14 de Junio de 1909, y estimándose sus prescripciones perjudiciales tanto para los navieros como para los constructores, y en desacuerdo con el espíritu de la Ley mencionada, la Junta, teniendo en cuenta el parecer de la Asociación de Constructores Navales Nacionales, acordó proponer al Ministerio de Fomento como solución satisfactoria para todos los intereses del Estado, de navieros y de constructores, se aclare la repetida real disposición en el sentido de que sea el propietario vendedor de la nave el que se halle obligado a la devolución de las primas a que se refiere el art. 23 de la expresada Ley, considerándose a este crédito como refaccionario en términos de fácil garantía, mediante las debidas anotaciones en el registro correspondiente.

CORREDORES INTÉRPRETES DE BUQUES

Manifestada por el Sr. Ugarte su conformidad con el informe de la Secretaría, que fué sometido a su ponencia, la Junta acordó se dirigiera al Sr. Ministro de Fomento un escrito impugnando el Real decreto de 7 de Octubre de 1910, modificando los arts. 10 y 71 del Reglamento de Bolsas de Comercio de 1885, relativos a las atribuciones de los Corredores intérpretes de buques, en la forma propuesta por la Secretaría.

REGLAMENTOS DE PRACTICAJES

El Secretario dió lectura de la comunicación dirigida con fecha 6 del actual al Director general de Navegación y Pesca Marítima, que figura en otro lugar de este BOLETÍN proponiendo las reglas a que debiera sujetarse, según los casos, la redacción de dichas tarifas y sus Reglamentos. La Junta aprobó la citada comunicación y la gestión del señor Presidente, a fin de que la Liga fuese oída en la información abierta por dicho centro directivo dentro del plazo marcado por la misma.

A continuación el Sr. Anduiza, representante de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina mercante, de Bilbao, hizo presente a la Junta las aspiraciones de dicha Asociación en lo que a aquel puerto se refiere, y se acordó que el referido Sr. Anduiza, en unión de los Sres. Aznar y Satrustegui informaran y propusieran acuerdo sobre el particular a la Central en la primera sesión que celebre.

LEY DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

Se dió cuenta del proyecto de información al Congreso de los Diputados acerca de modificaciones en la ley de Accidentes del trabajo, en lo que se refiere a industrias marítimas, y se acordó elevarlo a las Cortes transcribiendo tanto las aspiraciones de los Capitanes y Pilotos para que sean todos comprendidos en dicho proyecto, siempre que la causa del accidente sea debida a naufragios, incendios, maniobras ó actos realizados en cumplimiento del deber profesional, como las opiniones contrarias y restrictivas de dicha concesión sustentadas en la Liga. Asimismo, se acordó informar pidiendo que concretamente se considere a la industria de pesca y al trabajo en material naval fijo como trabajo comprendido en dicha Ley, y por último solicitar y justificar que para la pesca realizada „a la parte“ se expre-

se en la Ley que no proceda, caso de accidente, indemnización, por ser todos los que toman parte en estas operaciones patronos y operarios conjuntamente.

ENSEÑANZA NAVAL ELEMENTAL

El Secretario dió cuenta de la Real orden del Ministerio de Instrucción pública, recaída con motivo de la última instancia formulada por la Junta Central de la Liga ante dicho Ministerio, para la declaración de la Enseñanza naval obligatoria en las escuelas públicas. La Junta se enteró con vivo sentimiento de la disposición mencionada, y entendió debía publicarse, sin comentarios, en el BOLETÍN OFICIAL para el debido conocimiento de los motivos por los cuales no ha tenido éxito la gestión de la Liga, que acordó continuar con todo empeño como hasta aquí.

CONCURSO DEL LIBRO DE LECTURA MARÍTIMA

Acto seguido el Secretario dió lectura de la ponencia formulada por los Vocales Sres. Auñón y Madariaga sobre los ocho trabajos presentados al Concurso abierto por la Liga Marítima con fecha 26 de Junio del año último, para premiar el mejor libro de lectura original é inédito más apropiado para la enseñanza naval y cultura marítima, y en el que correspondía adoptar acuerdo antes del 1.º de Marzo. La Junta, después de oída la lectura de la ponencia y de deliberar detenidamente sobre el particular, acordó, por unanimidad, adjudicar el primer premio al trabajo titulado „Páginas Marítimas“, cuyos autores resultaron ser los Sres. D. Juan Cervera y Jácome y D. Juan Cervera y Valderrama; otorgar el segundo premio al que lo fué con el lema „Los pueblos avaros de grandeza encuentran pequeña la tierra para escribir su historia“ y titulado „Marinela“, de D. Serafin Ocón, y conceder el tercer premio al titulado „Ideales Marítimos“, de D. José Barbastro, en las condiciones establecidas en las bases del Concurso y de conformidad con lo propuesto por la ponencia. También acordó se publicara ésta en el BOLETÍN OFICIAL de la Asociación en la parte referente a los trabajos premiados. Acordó, asimismo, la Junta un voto de gracias expresivo a todos los concursantes y a los ponentes por su brillante y meritorio trabajo, y por último, que los trabajos no premiados quedaran a disposición de los interesados para ser recogidos mediante la presentación del oportuno justificante que de su remisión al Concurso les fué facilitado.

DIPLOMAS Ó TÍTULOS DE SOCIOS DE HONOR Y MEDALLAS AL MÉRITO MARÍTIMO

Se acordó que los diplomas ó títulos se concedieran sin pago alguno de derechos y que para las medallas se fijasen éstos en 10 pesetas, que es su precio de coste neto aproximadamente; y aprobó la Junta la comunicación que debía dirigirse a los Ministerios de Guerra y Marina, solicitando se dicte una Real orden autorizando a las clases del Ejército y Armada el uso de dicho distintivo en sus uniformes.

PROCEDIMIENTO PARA LA CONVOCATORIA DE LA ASAMBLEA

Enterada la Junta por los Sres. Presidente y Secretario de las observaciones formuladas por algunos asociados con motivo de la convocatoria de la última Asamblea, después de considerar los precedentes establecidos en la materia y los preceptos reglamentarios que la regulan, acordó proponer en la próxima Asamblea la aclaración ó ampliación de éstos en el sentido más conveniente para la vida social, por ser ella la única que tiene facultades de intervenir en el Reglamento, y mientras tanto, convocar la primera Asamblea mediante oportuno aviso en el BOLETÍN OFICIAL de la Sociedad, en la revista *Vida Marítima* y en los periódicos más importantes, si fuera posible y necesario para el conocimiento de todos los asociados.

VIDA SOCIAL

Se acordó facilitar a la Junta provincial de Cartagena la suma de 275 pesetas como auxilio económico para atender a los gastos que la originó la impresión de diplomas y libros que editó para premios a los alumnos asistentes a las escuelas donde se da la Enseñanza naval elemental, debiendo hacerla presente que las atenciones de esta

Central y las prescripciones orgánicas de la Liga hacen imposible se atienda continuamente á gastos de esa índole de las Juntas provinciales ó locales, aun siendo tan meritorios como los mencionados.

Por último, el Vicesecretario-Tesorero Sr. Méndez Alán, dió cuenta de la situación económica de la Asociación, quedando enterada la Junta de la misma.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, el señor Presidente levantó la sesión. — Madrid 25 de Febrero de 1911. El Secretario general, *Adolfo Navarrete*.—V. B. El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Primas á la construcción naval.

REAL ORDEN DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Ilmo. Sr.: Siendo de absoluta necesidad dictar las medidas necesarias para garantizar la devolución al Estado de la parte de primas á la construcción que, con arreglo á lo dispuesto en el art. 23 de la ley de 14 de Junio de 1909, debe verificar el constructor previamente para poder vender ó exportar al extranjero, durante los dos primeros años de vida, buque ó artefacto naval cuya construcción en España haya obtenido primas de las señaladas en la mencionada Ley.

Vista la Real orden del Ministerio de Gracia y Justicia de 20 de Diciembre del año último,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer que, en lo sucesivo, al tiempo de ordenarse el pago de las primas á la construcción se fije la cantidad que deba asegurar el constructor por medio de fianza, que podrá constituir en el Banco de España ó sus Sucursales ó en la Caja general de Depósitos, á disposición del Ministerio de Fomento, ó por hipoteca naval, si le conviene, á favor del Estado, para asegurar la devolución de la parte de prima cobrada que exige el art. 23 de la Ley en caso de venta ó exportación al extranjero durante los dos primeros años de vida del buque ó artefacto naval, por cuya construcción haya cobrado dichas primas, quedando de hecho cancelada esta fianza ó hipoteca si el buque no se exporta ni vende á extranjeros dentro de dichos dos años.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 28 de Enero de 1911.

Sr. Director general de Comercio, Industria y Trabajo.

COMUNICACIÓN AL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO

Excmo. Sr.: Por acuerdo de la Junta Central de la Liga Marítima Española, tengo el honor de elevar á V. E. la presente instancia, solicitando se sirva aclarar la Real orden, dictada por ese Ministerio en 23 de Enero último referente á la fianza que habrán de depositar *los constructores* navales, como garantía de la devolución que corresponde hacer al Estado de parte de las primas que por la construcción se hayan percibido cuando la nave se vende al extranjero durante los dos primeros años de su vida.

El art. 162 del Reglamento provisional de 27 de Mayo de 1910, dictado para la ejecución de la ley de Fomento y Protección á las Industrias y Comunicaciones Marítimas, de 14 de Junio de 1909, en armonía con el art. 23 de éste, preceptúa que para vender ó exportar al extranjero, durante los dos primeros años de vida, buque ó artefacto naval cuya construcción en España haya obtenido primas de las señaladas en el art. 157, *el propietario vendedor* necesitará devolver previamente al Estado determinadas cantidades.

Para garantizar el cumplimiento de tal obligación, tenemos entendido que hubo de informarse por el Ministerio de Gracia y Justicia al de Fomento mediante Real orden de 20 de Diciembre último, que no parecía oportuno considerar como crédito refaccionario la parte de primas á la construcción que deba devolverse al Estado, en el caso á que se refiere el artículo de referencia; que para asegurar el derecho de aquél sería más conveniente exigir fianza personal, pignoratícia ó hipotecaria, y que si ello no obstante el Ministerio de Fomento conceptuaba como refaccionario el crédito que nos ocupa, procedería dictar instrucciones rela-

tivas á la previa inscripción de la propiedad del buque, determinando si el crédito podría establecerse después de invertida en la construcción la tercera parte del valor del casco, ó solamente después de terminado y apto para navegar, expresando desde cuándo había de contarse el plazo de dos años en que debería subsistir la obligación que se pretende garantizar, indicándose la autoridad encargada de expedir el documento necesario para la anotación del crédito refaccionario y de las circunstancias que el mismo ha de reunir, y fijándose, finalmente, los requisitos que hubieran de cumplirse para cancelar la anotación de dichos créditos.

Visto lo opinado por el Ministerio de Gracia y Justicia, el del digno cargo de V. E. dictó en 28 de Enero del corriente año una Real orden, en la que se previene, después de oída dicha opinión, que al tiempo de *ordenarse* el pago de las primas á la construcción, se fije la cantidad que deba asegurar el *constructor* por medio de fianza, que podrá constituir en el Banco de España ó sus Sucursales, ó en la Caja general de Depósitos, á disposición del Ministerio de Fomento, ó por hipoteca naval, si le conviene, á favor del Estado, para asegurar la devolución de la parte de prima cobrada; quedando de hecho cancelada esta fianza ó hipoteca, si el buque no se exporta ni vende á extranjeros dentro de los dos años.

Y con todos los respetos debidos debe hacerse constar, excelentísimo señor, que la Real orden últimamente citada no se halla en consonancia con lo que disponen el párrafo 2.º del art. 23 de la ley de 14 de Junio de 1909, y el artículo 162 del Reglamento de 27 de Mayo de 1910.

Ambos preceptos determinan de manera expresa, categórica, que quien ha de devolver al Estado la parte de prima á la construcción correspondiente, *es el propietario vendedor*, que puede ser el constructor, el naviero, ó un tercero, y no precisamente el constructor como en la Real orden se manifiesta; porque éste, por lo general, realiza su cometido é industria por encargo de otra persona ó entidad, y no suele ser el propietario de la nave, durante los dos primeros años de su vida, por lo que mal puede exigirse especialmente lo que es sólo obligación del propietario, vendedor según la ley y el Reglamento antes citados.

Considera, además, la Liga, que la fianza personal ó la hipoteca naval, formas ambas de garantizar según la Real orden de 28 de Enero de 1911 la devolución al Estado de las primas cobradas, no son admisibles. La primera, ó sea la personal pignoratícia, porque no responde al espíritu de la ley, ni al del Reglamento, ya que se desprende de una y otro que la obligación, objeto de nuestro estudio deberá pesar sobre la nave y afectar después al derecho de dominio y el constructor en tal concepto no tiene este derecho. Y la hipotecaria, por esta misma razón y, además, porque esta clase de derecho real, constituido en favor del Tesoro público, pudiera ser perjudicado en algún caso ú ocasión, por la concurrencia de otros créditos, también inscritos en el Registro de naves y de calidad preferente.

En realidad, lo que la ley ha querido establecer al habiar de la devolución al Estado de una parte de las primas, es una carga real sobre el buque; por eso emplea las frases „propietario vendedor“ y no otras.

Así, pues, el propietario de la nave, sea ó no el constructor de la misma, sea ó no el naviero ó armador que con ella trafique, resulta el único obligado á garantizar el cumplimiento de la obligación que nos ocupa.

Y, ¿en qué forma debe garantizar esta obligación?

Tratándose de un gravamen, inherente al buque, que reconoce por causa la subvención que el Estado otorga á las construcciones navales en compensación de derechos arancelarios y otras obligaciones satisfechas, constituyendo un modo de fomentar aquellas y bajo cierto aspecto, un anticipo que hace para todos los fines relacionados con el trabajo nacional y con la navegación, para que el naviero nacional pueda trabajar con nave construída en el país, toda vez que cuando ésta deja de serlo en cierto plazo hay que devolver al Estado parte de las cantidades recibidas de él, es indudable que los créditos que tiene á su favor por ese

concepto, revisten el carácter de refaccionarios, visto lo que sobre la materia indica el art. 20 de la vigente ley de Hipoteca naval de 21 de Agosto de 1893.

Dichos créditos deberán anotarse en el Registro Mercantil correspondiente para que estén á cubierto, en toda ocasión, los intereses de la Administración, dado lo que determina el art. 18 de la ley citada, mediante documento en que conste haber sido liquidadas y satisfechas por el Estado, las primas á la construcción, documento que habrá de expedirse por la Autoridad ó entidad encargadas de aquellos cometidos y dirigirse al funcionario que se halle al frente del Registro que nos ocupa.

En analogía con lo prevenido en el art. 16 de la propia ley, antes de efectuarse la anotación del crédito refaccionario, habrá de inscribirse en el Registro la propiedad de la nave, con el carácter y requisitos que se marcan en el aludido precepto, y claro es que ello garantiza que cualquier compraventa de la nave no pueda realizarse sin el cumplimiento de la obligación contraída por el propietario vendedor.

El plazo de dos años, expresado en la ley de 14 de Junio de 1909, pudiera contarse, á partir del día en que el buque fué declarado apto para navegar, quedando de hecho cancelada la anotación, si el referido buque no se exporta ó vende al extranjero en el expresado plazo de dos años.

En virtud de todo ello, la Liga espera confiadamente, de la notoria rectitud de V. E. que se servirá aclarar la Real orden de 11 de Enero último, dictando una nueva disposición de acuerdo con lo solicitado anteriormente para que basten las inscripciones y modificaciones mencionadas en el Registro Mercantil y títulos de propiedad, á los efectos del art. 23 de la ley y 162 del Reglamento de Comunicaciones é industrias marítimas.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 28 de Febrero de 1911.—El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Corredores intérpretes de buques.

Comunicación al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr.: La Junta Central de la Liga Marítima Española, después de haber hecho un estudio detenido del Real decreto del Ministerio de su digna dirección de 7 de Octubre de 1910, modificativo de los artículos 10 y 71 del Reglamento de Bolsas, solicita de V. E. se sirva dictar las disposiciones oportunas, á fin de que se deje sin efecto el Real decreto de referencia, fundando su pretensión en las siguientes consideraciones:

Con arreglo al art. 113 del vigente Código de Comercio, las obligaciones de los Corredores intérpretes de buques son:

1.º Intervenir en los contratos de fletamento, de seguros marítimos y préstamos á la gruesa, *siendo requeridos*.

2.º Asistir á los Capitanes y Sobrecargos de buques *extranjeros* y servirles de intérpretes en las declaraciones, protestas y demás diligencias que les ocurran en los Tribunales y oficinas públicas.

3.º Traducir los documentos que los expresados Capitanes y sobrecargos *extranjeros* hubieren de presentar en las mismas oficinas *siempre que ocurriere duda sobre su inteligencia*, certificando estar hechas las traducciones bien y fielmente.

4.º Representar á *los mismos en juicio, cuando no comparezcan ellos, el naviero ó el consignatario del buque*.

Se advierte, pues, mediante la interpretación literal del aludido precepto, que su alcance no es otro que el de fijar los deberes inherentes á los funcionarios que nos ocupan, y que estos deberes no pueden erigirse en atribuciones absolutas, sino que se hallan condicionados por la voluntad de las partes contratantes, en unos casos, por la nacionalidad de las personas á quienes han de asistir, en otros, por la inteligencia que pueda caber sobre tal ó cual documento, cuando de documentos *extranjeros* se trate, y, por último, por la presencia ó ausencia de los individuos que

deban comparecer en juicio. Por eso, al hablar la Ley de la *primera* de las obligaciones de estos Agentes, emplea las palabras "siendo requeridos", al consignar la *segunda* determina expresamente que la asistencia se contrae á los Capitanes y sobrecargos de *buques extranjeros*; reflérese á estos *mismos* en la obligación *tercera* y expresa en *qué sola circunstancia* han de ser empleados los servicios del Corredor, y agrega en la obligación *cuarta*, que éste solo representará en juicio al Capitán ó sobrecargo *extranjero, cuando no comparezcan ellos, el naviero ó el consignatario*.

De conformidad con tales precedentes, hubo de redatarse el Reglamento interino de Bolsas de Comercio de 31 de Diciembre de 1885, que dispuso en su art. 10 que los intérpretes de buques *sólo podrán intervenir en los contratos que taxativamente encarga el Código á esta clase de auxiliares de comercio*.

Completando el espíritu de la Ley, favoreciendo y facilitando su aplicación práctica, descendiendo á detalles que no pueden tener su natural cabida en un cuerpo legal, principios en que deben inspirarse todos los Reglamentos, puesto que su misión no es otra cosa que esa, el de que se trata mantuvo incólume los dictados del Código, si bien en aras de esa misma misión, estableció en su art. 71 el arancel apropiado respecto á los Corredores intérpretes de buques.

Así las cosas, y creado al amparo de una legislación positiva un estado de derecho en la materia, durante veinticinco años, dictóse en 27 de Octubre del año pasado un Real decreto por el Ministerio de Fomento, que se dice ser modificativo de los artículos 10 y 71 del Reglamento de Bolsas expresado.

Según el referido Real decreto, el art. 10 del Reglamento, por lo que toca á los Corredores intérpretes de buques, queda redactado en el sentido de reconocerse *privativa* la intervención á dichos Corredores en los contratos que determina el 113 del Código mercantil, siendo en su virtud *los únicos* que pueden intervenir en ellos legal y oficialmente. Y aquí tenemos ya la primera desautorización que hace el precepto aludido á la Ley que le sirve de base, y la primera inconsecuencia que comete con la misma; porque el art. 113 del Código, sólo les dá derecho á los Corredores intérpretes de buques, para intervenir en ciertos contratos, cuando son requeridos, y no por facultades privativas suyas, y porque se cita un artículo de una Ley, para venir luego á deducir de ella lo que no ha querido decir, ni en su letra ni en su espíritu, mediante una solución de continuidad jurídica, entre un antecedente y un consiguiente, que no parece admisible.

Esa manera de contravenir el art. 10 del Reglamento, los dictados de la Ley, se echa de ver más aún, cuando determina las obligaciones de los Corredores intérpretes de buques. Con arreglo al Código de Comercio, estos únicamente podrán intervenir en tres clases de contratos; fletamento, seguros marítimos y préstamos á la gruesa. Ahora, á más de esos, intervendrán forzosamente en la liquidación de averías, hipoteca naval, compraventa de buques, minerales, carbones y otros efectos de ó para embarque, y cuantas operaciones sean inherentes al comercio marítimo para darles autenticidad y valor en juicio, y asimismo testimoniar sobre hechos acaecidos en los buques ó derivados de la navegación, siendo para ellos requeridos.

No es esto sólo. De conformidad con el Código de Comercio, podrán asistir á los Capitanes y sobrecargos *extranjeros* y servirles de intérpretes en sus declaraciones, protestas, etc., etc. En cambio, por la modificación que combatimos, pueden subrogar á aquellos Oficiales, sin necesidad de que sean *extranjeros*, puesto que en el Real decreto se suprime esta palabra. Además, según el aludido Real decreto, la subrogación se les hace extensiva por lo que respecta á los pilotos y demás gente de mar, y se les atribuye el autorizar con su firma personal y sello de oficio los despachos de salida de sus buques; lo que se complementa con la facultad que también se les confiere, para que puedan servirse de sus empleados ó dependientes,

siempre que éstos sean españoles y mayores de 18 años, para la mera tramitación de documentos en las oficinas citadas.

Hay más. El art. 113 del Código les facultaba, como hemos visto, para representar en juicio al Capitán ó sobrecargo extranjero, cuando no compareciesen ellos, el naviero ó el consignatario del buque. Y el art. 10 del Reglamento modificado por Real decreto, en su letra C, les confiere el poder representar á toda gente de mar, en juicio civil ó Tribunal marítimo, sea española ó extranjera.

Asimismo, el nombrado Código les asignaba la obligación de traducir documentos presentados por Capitanes y Sobrecargos, siempre que cupiese duda sobre su inteligencia; concepto que se amplía, desnaturalizándolo, en el artículo 10 del Real decreto (Letra D), al enumerar entre las atribuciones la de traducir los documentos que hayan de presentarse en toda oficina pública, teniendo (los Corredores intérpretes de buques) prioridad sobre cualquier otro funcionario para actuar como intérpretes [en asuntos marítimos. (Más tarde nos ocuparemos, bajo otro aspecto, de esta declaración.) En este momento, sólo es nuestro propósito establecer la dualidad que existe entre la Ley y el Real decreto; dualidad que es más de apreciarse con la siguiente declaración que se hace en el referido Real decreto, y que se copia de manera textual... „No compareciendo en las oficinas, y más especialmente en las de Aduanas, los navegantes españoles, tampoco no podrá nadie subrogarlos, representarlos ni firmar por ellos, sino los Corredores intérpretes de buques...“ Con semejantes asertos, el espíritu del núm. 4.º del art. 113 del Código de Comercio y sus disposiciones concordantes, vienen á ser letra muerta.

¿Qué constituye, pues, el art. 10 del Real decreto de 7 de Octubre último? A juicio de la Junta central de la Liga Marítima, una derogación terminante, casi total, del artículo 113 del Código Mercantil, que no considera admisible en términos de derecho, porque según el art. 5.º del actual Código civil vigente, las leyes sólo se derogan por otras leyes posteriores, y no prevalecerá contra su observancia el desuso ni la costumbre ó práctica en contrario. Aunque el Real decreto exprese en sus principios que, mediante él, quedan modificados y redactados los artículos 10 y 71 del Reglamento interino de Bolsas de 31 de Diciembre de 1885, su texto, en realidad, es derogatorio de la ley.

Por lo que toca al art. 71 del Reglamento, también modificado por el Real decreto, no lo hacemos objeto de nuestro estudio, por tratarse en él únicamente de determinar el Arancel que ha de regir para las diversas funciones de los Corredores intérpretes de buques, y que podrá ser impugnado por los personas y entidades que hayan de satisfacerlo, si lo juzgan perjudicial á sus intereses. Sólo hemos de decir que es tan complejo, como complejas son las nuevas facultades que, en virtud de las modificaciones creadas, se asignan á aquellos Agentes mediadores del comercio marítimo.

Analizado, hasta aquí, el Real decreto de 7 de Octubre último, con respecto á su fondo, y hechas las observaciones substanciales que requiere, ocupémonos de su forma.

Igual consideración merece, en realidad, ésta que aquél, pues aunque el Real decreto exprese que, para dictar los preceptos que en el mismo se contienen, ha sido oído el Consejo de Estado, los intereses marítimos-mercantes demandaban de consuno, que se hubiese escuchado el parecer de los navieros, Capitanes, consignatarios, patrones, Cámaras de Comercio y demás personas y organismos á quienes las modificaciones introducidas tan íntimamente les afecta, como hubiera podido ser oído el de la Liga Marítima Española, cuyo cometido se contrae á procurar el fomento naval de nuestro país en todos sus órdenes, estudiando cuantos problemas se relacionan con el primero, y armonizando y solucionando los demás intereses del comercio y la navegación nacionales, para conseguir de esta suerte el fin principal de su misión.

Así se explica que, tan pronto como el Real decreto en

cuestión ha visto la luz en la *Gaceta*, las protestas contra él hayan sido unánimes, por parte de personas y Sociedades interesadas. Porque el Real decreto ha sido elaborado sin haber escuchado cuál era, en tales condiciones, la voz dominante del comercio marítimo, lo que convenía á sus legítimos intereses. Una información pública, hubiera, sin duda, solucionado la cuestión, al recogerse en ella las aspiraciones y tendencias predominantes de que con anterioridad hablábamos.

Es tan arduo el problema que se ventila, dice relación de manera tan profunda á la navegación y al comercio, que ya en el Congreso marítimo nacional, celebrado en Madrid en el año de 1901, discutiéronse las atribuciones que debían asignarse á la Correduría naval; y á la proposición de D. E. de Arriaga, Síndico-presidente del Colegio de Corredores intérpretes de buques de Bilbao, pidiendo se le reconociesen á dichos funcionarios facultades análogas á las que ahora se les confieren por el Real decreto antes citado, que se limitase su número y que se les obligase á formar Colegios de Corredores en los puertos donde existiesen, por lo menos, cinco de aquella clase, contestóse por el Sr. Setuain que no había lugar á que patrocinase el Congreso tan exageradas pretensiones, dado que no debía limitarse el número de Corredores marítimos en cada puerto, como no lo estaba el de Corredores de Comercio ni el de Agentes de Bolsa; que dicha profesión debía ser libre, *sin crear privilegios injustificados que serían, además, perjudiciales á los intereses de la navegación, la cual conseguiría mayores ventajas en la libre concurrencia que con la restricción solicitada; y porque no había ningún motivo para que desapareciese la clase de Consignatarios de buques, y, mucho menos para acceder á lo solicitado, pues si se aceptase la petición de los Corredores, esta clase, constituida en Sindicato, impondría sus condiciones á los navieros.*

Y luego añadió: *que los Corredores marítimos de Bilbao olvidaban compromisos internacionales que no nos es permitido anular, refiriéndose á la Convención Consular entre Francia y España, de 7 de Enero de 1862, que en el último párrafo de su art. 19 dice lo siguiente: „Los Cónsules generales, Cónsules y Vicecónsules y Agentes consulares respectivos, podrán traducir toda clase de documentos que emanen de autoridades y funcionarios de su país; estas traducciones tendrán en el país de su residencia la misma fuerza y valor que si hubieran sido hechas por intérpretes jurados del país“, y que no tenían en cuenta, además, que existe una Interpretación de Lenguas en el Ministerio de Estado, que de accederse á lo que pretendían, no podría en lo sucesivo traducir, por lo menos, los certificados de origen y demás documentos relacionados con el comercio marítimo... Estas dos últimas afirmaciones, de rigurosa exactitud, no han sido obstáculo para que se les conceda á los Corredores marítimos por el Real decreto de 7 de Octubre, la prioridad para ejercer funciones de Intérprete sobre cualquier otro funcionario, contraviniendo con ello lo establecido entre Francia y nuestro país, y no parando mientes, al parecer, en que en el Ministerio de Estado funciona, con carácter oficial, una Interpretación de Lenguas. Esto, á no dudarlo, reviste una gravedad indudable, que es á la que anteriormente nos referíamos.*

El Congreso Marítimo Nacional hizo cargo, sin duda, de la trascendencia de la cuestión, de la disparidad de opiniones formuladas y de la necesidad de resolver aquélla, teniendo á la vista los intereses y opiniones de cuantos elementos constituyen la marina mercante, y por eso no hubo de solucionarla *à priori*, sino que en su acuerdo 17 encomendó á la Liga Marítima estudiase las reformas que vendría introducir en la organización de los Corredores intérpretes de buques.

La Liga, cumpliendo la misión que se le había confiado, consignó en su anteproyecto de Código Marítimo civil, artículo 9.º, párrafo 2.º, que se entenderá por Corredor marítimo al Agente cuyo testimonio da fe pública en los Contratos del Comercio marítimo y á las traducciones y actos

de la vida marítima, para los que no haya federatarios especiales, ejerciendo funciones de intérprete y siendo conductor para el personal de marina. Su funcionamiento, por tanto, ni llevaba aparejadas en el anteproyecto las facultades que por el Real decreto se les confieren, ni anulaban la federación especial.

Entendió asimismo la Liga, que lo concerniente al desarrollo de la Correduría Marítima correspondía a la Dirección general de Navegación, Pesca é Industrias Marítimas, ya que ésta debería conocer de todos los asuntos que afectan a la navegación. Y, á tal propósito, se expresaba en el artículo 46 del anteproyecto de Código citado, que por el Centro aquel dictaríase el Reglamento general para la profesión aludida, con todas las disposiciones de carácter general que debían regir para el servicio de la correduría en cada puerto, y condiciones que para cada uno de éstos debían acreditar y otorgar los Títulos de aptitud de los Corredores. También decía allí, que las fianzas de estos funcionarios quedarían á disposición de la Dirección, y que el conocimiento de idiomas y demás requisitos de suficiencia que para obtener el título tuvieran que acreditar, verificábase ante la Autoridad de Marina del puerto en que desearan ejercer el cargo, como los Capitanes y Pilotos.

Más adelante, en el art. 41, determinábase que á la Autoridad marítima competía personalmente la inspección de los servicios de la correduría del mismo nombre, y en el artículo 101, que el Reglamento especial de cada puerto determinaría cuanto afectase al régimen de la Correduría marítima.

Pues bien; frente á todas estas declaraciones, fruto de meditado estudio, en el que se auna la legislación nacional con la extranjera, en el sentido más favorable á nuestros intereses navales, y que esbozan ya cuál debe ser la verdadera naturaleza y esfera de acción de los agentes mediadores de que tratamos; que fijan lógicamente la Autoridad y organismo á que deben hallarse sometidos; que indican la necesidad de la redacción de un Reglamento en que se detalle su especial cometido, especificando por quién ha de dictarse, el R. D. resuelve sin audiencia de partes interesadas, puntos que exigen escrupulosa atención y estudio y que deben de ser debatidos después de recoger el mayor número de autorizadas opiniones y conforme á lo que demandan los intereses del Comercio y de la navegación en general.

Por ello, esta Junta Central tiene el honor de dirigirse á V. E., suplicándole deje sin efecto el Real decreto de 7 de Octubre de 1910, publicado en la *Gaceta* del 8 de los mismos mes y año, y que para llevar á cabo reforma alguna en lo que se refiere al cometido de los Corredores intérpretes de buques, se oiga previamente el parecer de cuantas Asociaciones, organismos y personalidades interesadas en la materia quieran exponerlo, resolviéndose en definitiva con arreglo á lo más conveniente para el tráfico naval y de los derechos de los Corredores intérpretes de buques.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 28 de Febrero de 1911.—El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Reglamentos y tarifas de practicaje.

COMUNICACIÓN AL EXCMO. SR. DIRECTOR GENERAL
DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA

Excmo. Sr.: La Junta Central de la Liga Marítima Española, enterada de la Circular de esa Dirección general, concediendo el plazo de un mes desde la publicación en el *Boletín Oficial* de la provincia del Reglamento y Tarifas de practicaje de cada puerto, para que los interesados puedan hacer por escrito las observaciones que estimen convenientes, acude á V. E., con objeto de exponer algunas consideraciones de carácter general para que puedan ser tenidas en cuenta al aprobarse los mencionados Reglamentos y Tarifas de practicaje de los puertos de España.

La ley de protección á las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de Junio de 1909, en su deseo de favore-

cer á la navegación en general, al tratar de regularizar en su art. 18 las materias que con aquella se relacionan, se ocupó también de los practicajes, y entre las autorizaciones que concede al Gobierno para modificar la legislación vigente sobre dichas materias, dice en uno de sus párrafos:

„Reformará los Reglamentos de practicaje y amarraje y simplificará y abaratará sus tarifas haciendo de estas una reducción especial para los buques que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º, 9.º ó 17. Declarará exentos de las de practicajes, en cuanto sea posible, los buques de cabotaje y hará en general potestativo dicho practicaje para los buques nacionales en los puertos que reúnan determinadas condiciones y que sólo sea inexcusable el amarraje.“

En cumplimiento de este precepto y para darle el debido desarrollo, establecen los artículos 128 al 144 que forman el Capítulo X del Reglamento de 27 de Mayo último, el régimen á que en lo sucesivo deben quedar sujetos los servicios de practicaje y amarraje en los puertos.

Estas disposiciones contienen, con carácter general, todo aquello que puede ser común á todos los puertos, pero para lo que es peculiar de cada uno, designan una Junta local constituida en la forma que determina el art. 143, con autonomía propia, para la redacción del Reglamento y Tarifas de practicaje, que en cada puerto debe regir según las condiciones del mismo.

Aunque estas Juntas, al proponer lo que entiendan procedente para cada puerto, lo harán, sin duda, atemperándose al espíritu y letra de la ley y cumpliendo estrictamente los dos fines que sobre practicajes ordenó lograr: declarar exentos de este servicio á los buques de cabotaje y abaratar las tarifas, reduciéndolas de un modo especial para los buques que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º, 9.º ó 17 de la ley, y aunque la excepción de tomar práctico para los buques de cabotaje está ya dispuesta de un modo general en el artículo 140 del citado Reglamento; el abaratamiento y reducción de las tarifas para los buques primados y los que prestan los servicios contratados de comunicaciones marítimas regulares, que son los comprendidos en los artículos 8.º, 9.º y 17 de la ley, podrán proponerlo en cada puerto su Junta local, según las condiciones características del mismo. Efecto de ello, y de que es difícil lograr uniformidad en el desarrollo de materias tan complejas, aunque sean categóricos los preceptos legales que las regulan, tiene noticias esta Junta Central de la Liga Marítima, que los Reglamentos y Tarifas difieren en muchos puertos, unos de otros, haciendo en unos obligatorios servicios que en otros puertos son potestativos, y definiendo operaciones que se confunden entre sí.

Para evitar esta confusión y hacer desaparecer desigualdades, que pugnan con el sentido de la ley y causan perjuicios á la navegación, estima esta Junta sería conveniente que por esa Dirección general se establecieran reglas, que obedeciendo á principios generales, sirvieran de norma á las Juntas locales de practicaje.

Estas reglas, entiende la Junta Central de mi presidencia, pudieran concretarse á declarar, por ejemplo:

1.º Que no deben aumentarse las tarifas de practicaje y amarraje en ningún caso sobre el tipo que regía antes de la publicación de la ley de 14 de Junio de 1909.

2.º Que se considere como amarraje el atraque á un muelle, y no el fondeo, que es cosa distinta, que no debe confundirse con aquel para los efectos del pago de los derechos de practicaje.

3.º Que no pueda obligarse á tomar práctico á un buque para desamarrar, en términos generales, y únicamente se imponga esta obligación en casos excepcionales.

Y 4.º Que á los buques exceptuados de tomar práctico para las entradas y salidas de los puertos, no se les obligue, en circunstancias normales á tomarlo para trasladarse de un fondeadero á otro, dentro del mismo puerto.

Ajustando á estas reglas los Reglamentos de practicaje de los puertos, podrían evitarse reclamaciones y quedarían fielmente cumplidos los propósitos de la ley.

Todo ello, esta Junta Central, tiene el honor de someterle á la consideración de V. E. por si estima que merece aprobación.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 6 de Febrero de 1911.—El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Enseñanza naval elemental.

REAL ORDEN DEL MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA
Y BELLAS ARTES

Dirección general de primera enseñanza.—Sección 2.ª

Excmo. Sr.: El Excmo. Sr. Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes, en Real orden de esta fecha, me dice:

„Ilmo. Sr.: Visto el expediente á instancia de la Liga Marítima Española en solicitud de que se implante con carácter obligatorio la enseñanza naval elemental en las escuelas públicas, y oído el informe del Consejo de Instrucción pública, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido resolver desestimando la petición, de acuerdo con el voto particular presentado al dictamen del referido Cuerpo consultivo.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos. Lo que traslado á V. E. con iguales fines, con inclusión de copia del voto particular que se cita.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 21 de Enero de 1911.—El Director general, *Altamira*.—Excelentísimo señor Presidente de la Liga Marítima Española. Madrid.

Voto particular del Sr. Cortázar, leído en sesión de 31 de Octubre de 1910.

Al Consejo: El Consejero que suscribe tiene el sentimiento de disentir del dictamen de la mayoría de este Consejo de Instrucción pública respecto á que se declare obligatorio en las escuelas públicas de primera enseñanza la naval elemental, y por ello presenta el siguiente voto particular. Cierto es que cuanto se refiere á asuntos navales es de gran interés para la nación española, y esto justifica la patriótica propuesta de nuestra Liga Marítima para que la enseñanza naval elemental sea obligatoria en las escuelas de primera enseñanza, mas ha de observarse que, á pesar de lo dilatado de las costas de España y de lo muy pobladas que en general se hallan, los habitantes interesados en cuestiones navales sólo representan una exigua minoría entre todos los de la nación, y además el interés de los primeros realmente está circunscrito á la industria pesquera y al servicio de la marinería. Por esto y porque, si bien los principios pedagógicos modernos tratan de inculcar en la mente del niño generalidades de todas las cosas más interesantes para la vida, esto sólo se hace con ejemplos vivos, procurando siempre evitar la fatiga intelectual, prescindiendo de todo aquello que sólo pueda tener una utilidad relativa cuando la vida del sujeto sea completa, la enseñanza naval, aun prescindiendo de lo ambiguo de la expresión, deberá abandonarse, pues ¿qué podrá interesar á los niños de seis á doce años de las provincias del centro de España? Y sobre todo, ya que en el dictamen no se hace diferencia alguna, ¿no será estupendo que las niñas castellanas aprendan á determinar la longitud y latitud de un barco, ó que, reproduciendo en parte el antiguo problema, puedan determinar la velocidad del buque, conociendo la altura del palo mayor y la edad del Capitán? Debe desecharse, pues, el proyecto de hacer obligatoria la enseñanza naval en las escuelas españolas. Los niños y las niñas que de ellas salgan y á quienes pudiera interesar el asunto, de *visu* y más completamente que por unas cuantas nociones verbalistas lo conocerán, y para la inmensa mayoría de infantes españoles, además de librarlos de un trabajo inútil, les facilitará el aprender algo de mayor interés entre lo excesivo con que actualmente se recarga su memoria y su inteligencia.“

Madrid 21 de Enero de 1911.—Es copia.—El Director general, *Altamira*.

Concurso para un libro de lectura marítima elemental.

PONENCIA

Los Ponentes á quienes la Junta Central encomendó el estudio de las obras presentadas al Concurso abierto por la Liga Marítima en 26 de Junio de 1910, para premiar los libros de lectura originales ó inéditos más apropiados para la Enseñanza Naval y la cultura marítima nacional elementales, ha examinado con atención los ocho trabajos presentados con este objeto y ha procedido á su calificación, teniendo en cuenta, no sólo su mérito intrínseco, sino su mayor adaptación al propósito que la Liga persigue, á la edad y á la cultura inicial de los alumnos á quienes se dedica.

Los Ponentes sienten verdadera satisfacción al dar cuenta á la Junta del éxito obtenido por la Liga con la presentación, á su llamamiento, de un número relativamente crecido de trabajos confeccionados en plazo relativamente corto, todos ellos dignos de estimación y reveladores de que la cultura naval, si por desgracia no es general en nuestra patria, es en cambio extensa y bien cimentada en aquellos que á su estudio se dedican; y por ello proponen que conservando el secreto de sus nombres, con la sola excepción de los premiados, exprese la Liga á todos ellos, con la posible publicidad para que á su noticia llegue, el agradecimiento de la Asociación y el aplauso otorgado á sus respectivos trabajos, sin excepción alguna.

Pasando á examinar el contenido de cada una de estas obras, los Ponentes han formado de ellas el juicio siguiente, que someten á la comprobación y mejor criterio de sus dignos compañeros.

I

«*Páginas Marítimas*».—430 cuartillas escritas á máquina.

Esta obra describe los caracteres físicos del mar, la composición de sus aguas, la formación de las olas, el origen, dirección y utilidad de las corrientes, las mareas, los vientos variables, aliseos y tempestades, indicaciones del barómetro, conformación de los fondos del mar, rosa de los vientos, clasificación, arquitectura, tonelaje, arqueo, línea de máxima carga y manejo de los buques de vela y de vapor, táctica naval, señales marítimas, faros, valizas, semáforos, estaciones de salvamento, organización de la Marina de guerra, zafarrancho de combate, ceremonial y Derecho internacional, deportes marítimos, riqueza pesquera y artes empleados en su explotación; pormenores relacionados con las ballenas, tiburones, tortugas, esponjas, corales, perlas, aves acuáticas y algunas substancias de aplicación á bordo, como el corcho y la gutapercha.

Intercala en el texto multitud de láminas que contribuyen á afianzar en la memoria las descripciones y relatos con figuras de buques de diferentes tipos de guerra y mercantes, salas de galibos, gradas, diques, machinas, faros y banderas de señales.

Como ilustración histórica sólo trae una poesía á la derrota de Nelson en Canarias.

Para dar tal generalidad á la obra, sin exceder los límites razonables de un libro de lectura para las Escuelas, preciso ha sido á su ilustrado autor compendiar tan múltiples asuntos, aunque acerca de todos ellos contiene lo bastante para una enseñanza elemental, que es el objeto del concurso.

Su volumen pudiera aún reducirse suprimiendo los cuentos, anécdotas y chistes de sabor marino, que si bien sirven de descanso ameno en tan larga labor científica, no agregan enseñanza, como puede verse en las cuartillas 33, 43, 109, 186, 187, 200, 282, 289 y 323.

Los numerosos proverbios que contiene referentes á la previsión del tiempo, están en su mayor parte faltos de rima y de metro, y son más aceptables en boca de rudos pescadores que páginas de una obra, hasta cierto punto científica, por lo cual, si se conservan, debieran modificarse de modo que, siendo fáciles de retener en la memoria,

no ofendan á la poesía, como puede verse en las cuartillas 50, 62, 164, 184, 196 y 341.

En cambio hubiera podido adicionarse algo referente á la telegrafía sin hilos, un ligero vocabulario de términos marinos para mejor inteligencia del texto y un índice de los principales sucesos histórico-marítimos.

II

«*Marinela*».—Lema: *Los pueblos avaros de su grandeza encuentran pequeña la tierra para escribir su historia.*—118 cuartillas de doble tamaño escritas á máquina.

Esta obra es una preciosa novela de gran sabor marítimo, cuyo título *Marinela* es el nombre de una imaginaria aldea de pescadores que, merced á los perseverantes progresos realizados por la Enseñanza Naval en las Escuelas, llega á convertirse en floreciente ciudad en que el bienestar alcanza á todas las clases.

La primera parte se desarrolla en una modesta escuela privada de náutica regida por un fraile y en una humilde tienda de bebidas, centro de reunión, único por entonces en el pueblo, á donde concurren Capitanes, Pilotos, Patronos, Pescadores y gente de mar, y en diálogos muy movidos é interesantes, va contando cada uno sus aventuras marineras, entre las cuales se describe con gran propiedad la pesca de la ballena, las navegaciones, los naufragios, los artes de pesca, las fiestas del paso de la línea, las causas que produjeron derrotas, como la de la Escuadra „Invencible“, y la influencia de las Marinas mercante y de guerra en la prosperidad y defensa de las naciones.

Sigue un intermedio dedicado á describir la perniciosa influencia de la política de campanario y las rivalidades que malgastan las energías y entorpecen todo progreso en la villa de *Marinela*, extendiendo su maléfica acción á los más altos centros donde el interés de los partidos se sobrepone frecuentemente á las necesidades del bien público, de lo cual dan buena idea las visitas que el protagonista, para gestionar asuntos de interés local, tiene que hacer á varios Ministerios, sin encontrar quien le apoye ni aun quien le dé la razón de los asuntos que gestiona; asiste á una sesión del Congreso en que se discute el presupuesto de Marina y motiva jocosos comentarios muy cercanos á la realidad, y termina esta parte con una visita al Retiro, á cuyo estanque llama el *Mar de Madrid*, donde también halla motivo para humorísticas consideraciones.

Viaja después el protagonista por Inglaterra y Alemania, donde visita y describe en forma epistolar algunos buques mercantes, puertos comerciales, escuelas de pilotos y marineros, los grandes astilleros de Wickers y el acorazado japonés *Mikasa*, que allí se construía, presencia también una sesión de la Cámara de los Comunes, en que se tratan asuntos de Marina y muy discretamente la coteja con la que presenció en nuestro Congreso, y finalmente refiere los procedimientos adoptados por la Liga Naval Alemana para difundir la Enseñanza Naval en el Imperio.

Vuelto á su pueblo natal con gran caudal de conocimientos adquiridos y de recursos heredados, conságrase, en unión de su hermana, á implantarlos con gran espíritu patriótico y caritativo, crea centros de enseñanza náutica, asilos flotantes para niños y ancianos y organiza juntas de salvamento y conferencias públicas, cada una de las cuales desarrolla temas marítimos de tanto interés como la arquitectura naval, la importancia de la Marina en sus varios aspectos y la acción social que desarrollan las construcciones y carenas como medio de producir el bienestar y la tranquilidad de la clase obrera.

Toda la obra está llena de ilustraciones gráficas, de gran propiedad, y la mayor parte de sus páginas están encabezadas con marinas adecuadas á la materia de que se trata.

Anuncia el autor, como complemento de su obra, tres capítulos que no acompaña, por no ser necesarios, según dice, para el juicio del Jurado, y son *Oceanografía, Comentarios al libro de Roosevelt y vocabulario de términos marinos*, que en rigor no deben computarse como presentados.

III

«*Ideales marítimos*».—Lema.—*That is the question.*—141 cuartillas de doble tamaño, unas á máquina y otras manuscritas.

Esta obra, escrita con gran conocimiento, empieza disertando sobre la importancia del poder naval, que ha exigido hasta la modificación de los Continentes para abrir nuevas vías de comunicación; enumera las causas que acentúan sus necesidades, tales como la situación geográfica, la extensión de las costas, la posesión de las colonias, la expansión del comercio y las aspiraciones nacionales; expone á continuación las que contrarían su desarrollo entre las cuales cita las frecuentes crisis políticas; señala los bienes que produce á la industria, especialmente á las de construcciones y sus conexas y los beneficios que se obtienen de la pesca, y recomienda una mayor educación naval mantenida no sólo por las escuelas, sino también por la prensa, la tribuna y los esfuerzos perseverantes de la Liga Marítima.

A continuación examina la política naval de cada una de las potencias y los esfuerzos pecuniarios realizados por ella en los últimos tiempos, para acrecentar sus respectivas fuerzas navales. En capítulo aparte, examina la seguida por España, desde el advenimiento de la casa de Borbón, la creación de los arsenales, la gestión de Alberoni, Patiño, Ensenada, los combates de los Cabos Sicie, San Vicente y Trafalgar y la campaña del Pacífico.

Estudia después la causas de nuestra decadencia naval y en capítulo especial hace un examen y crítica de nuestros presupuestos de Marina, que merecían ser recomendados á cuantos intervienen en su confección y examen parlamentario.

Termina con una enumeración de remedios, tales como la difusión de la enseñanza naval, la fijación de programas de fuerzas navales, el fomento de las industrias, el perfeccionamiento de las bases navales y la dotación adecuada de los presupuestos de Marina.

Es obra de mérito muy recomendable para personas de mayor cultura ó inteligencia más desarrollada que la que debe presumirse en los jóvenes que asisten á las escuelas, pues aun los gobernantes y legisladores pueden hallar en ella no pocos temas de meditación en materia de Marina militar, á la que principalmente está consagrada la obra. Lo referente á la mercante, á las industrias, á la pesca y á los deportes, está tratado muy superficialmente.

No contiene láminas, ni vocabulario, sin duda porque la enseñanza que propaga es de más altos vuelos que la Enseñanza Naval Elemental, objeto preferente del Concurso.

Terminado el examen de las ocho obras presentadas al Concurso, los ponentes reproducen aquí los elogios merecidos por todos los concursantes, sin excepción, pero atendiendo principalmente al objeto á que la obra elegida se destina, creen que el primer premio corresponde á *Páginas marítimas* y el segundo á *Marinela*.

En cuanto al tercero, pudiera en rigor declararse que no ha lugar á su adjudicación, si se considera que las demás obras, aunque de evidente mérito, no se ajustan por completo á las condiciones exigidas para el Concurso, por razones distintas en cada una de ellas; pero teniendo en cuenta que la adjudicación del tercer premio no lleva consigo la aplicación de la obra á las escuelas, ni es, por consiguiente, más que un auxilio, por si el autor desea publicarla, y en todo caso un estímulo á su laboriosidad, pudiera adjudicarse á la titulada *Ideales marítimos* que si, por sus altos vuelos, no es adecuada para la Enseñanza Elemental de los escolares, pudiera serlo para los que habiendo salido ya de las escuelas, sin propósito de volver á ellas, están, sin embargo, capacitados por nuestro régimen político, para influir directamente en la gobernación del Estado.

En definitiva, los ponentes proponen que se adjudiquen los tres premios pecuniarios á las obras mencionadas en este orden: *Páginas marítimas*, *Marinela*, *Ideales marítimos*; que la primera de ésta sea la destinada á la lectura de las escuelas públicas, y á ser posible, en las privadas; y que adquirida su propiedad por la Liga, conforme á las condiciones del Concurso, se introduzca en ella las modificaciones dichas al exponer el juicio que les ha merecido.

No desconocen los ponentes cuán difícil es el acierto en esta apreciación de méritos, sin preceptos concretos á qué ajustarse y reconociendo sinceramente lo falible de su juicio, consuélanse con la esperanza de que sus dignos compañeros sabrán rectificar los errores que hayan podido padecer, pues anhelan sobre todas las cosas, que la justicia brille en todos los actos y resoluciones de la Liga Marítima.

Madrid 24 de Febrero de 1911. — *El Marqués de Pilares*.
Federico de Madariaga.

Autorización para usar la «Medalla de Honor al Mérito Marítimo».

Comunicación á los Excmos. Sres. Ministros de Marina y de la Guerra.

Excmo. Sr.: La Junta Central de la Liga Marítima Española, con cuya presidencia me honro, ha acordado elevar á V. E. instancia en súplica de que se autorice á todos los individuos militares de los distintos Cuerpos de (la Armada del Ejército) á quienes se les conceda la „Medalla de Honor al Mérito Marítimo“, recientemente creada por la Liga, para que puedan usar sobre los respectivos uniformes la Medalla de referencia.

Fué instituída la Medalla, mediante acuerdo adoptado por esta Asociación en 26 de Junio de 1910, á fin de premiar con ella los hechos de relevante mérito realizados para el fomento de la vida marítima nacional y el aumento de la potencia naval del país, y estimáronse, en primer término, como méritos apropiados á su primera concesión, los conducentes al desarrollo de la Enseñanza Naval Elemental y la cultura náutica, todo lo cual se consigna en el BOLETÍN OFICIAL de la Sociedad, que acompaña á este escrito.

En ese orden de ideas, la Liga ha llevado á cabo una labor fructífera y constante, cumplimentando el acuerdo 64 del Congreso Marítimo Nacional, celebrado en Madrid en Junio de 1901, y que dice así: „Que las Escuelas primarias de todo el Reino deben incluir en el plan de conocimientos generales aquellas noticias que más puedan contribuir á dar exacta idea de las cosas del mar.“ Y no ha de molestar esta entidad la ilustrada atención de V. E. sobre el resultado de sus trabajos; sólo ha de significarle que, en virtud de ellos, ha conseguido que por Real orden del Ministerio de Instrucción pública de 16 de Julio de 1904, se declare de utilidad oficial para servir de texto en las Escuelas la „Cartilla Marítima“, de que es autor D. José Pérez Carreño, y que por otra soberana disposición del mismo Ministerio, de 1.º de Agosto de 1905, se recomiende la adopción de la referida obra, como libro de texto para los centros docentes. Aparte de esto, la Liga ha realizado y viene realizando con el concurso de meritorios profesores, intensa labor educativa y pedagógica en el litoral de levante y en el gallego, ha adquirido numerosos ejemplares de obras didácticas, repartiéndolas profusamente, ha realizado importantes donaciones de publicidad para las Bibliotecas públicas, y por medio de su BOLETÍN OFICIAL y de su Revista ilustrada *Vida Marítima* y de sus „Manuales“ mantiene vigoroso, difundiendo, un espíritu de cultura por todos los ámbitos del país.

En muy reciente fecha ha reiterado á los Poderes públicos la súplica de que se declare obligatoria la enseñanza marítima, y para hacerla más fácil y eficaz, comenzó una nueva y extensa tirada de la „Cartilla Marítima“, y convocó un Concurso para premiar las mejores obras de lectura

que á él se presentasen apropiadas á la Enseñanza que nos ocupa, de las cuales ha premiado tres, iniciando en seguida la impresión de la primera.

Como complemento de su labor continua en esta materia y para recompensar loables iniciativas y trabajos ha instituído la mencionada „Medalla de Honor al Mérito Marítimo“, y como abriga la firme confianza de que se harán acreedores á ella muchos de los que visten el honroso uniforme de (la Armada-Ejército), y á quienes no se oculta que el factor importante para conseguir nuestro marítimo resurgimiento es el problema de la Enseñanza marítima, y en ella han empezado ya á distinguirse, solicita de V. E. se sirva dictar, previos los trámites que estime necesarios, una disposición de carácter general, semejante, por ejemplo, á la dictada á instancias de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, y por la que se autorice á los individuos militares de la (Armada-Ejército) para poder usar la „Medalla de Honor al Mérito Marítimo“ en sus uniformes.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 27 de Enero de 1911.—El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

Relación de los socios inscriptos en la Junta Central desde la publicación del último «Boletín».

De número.

Sr. D. José Subirá.—Mataró.

Reorganización de la Junta local de Torrevieja.

Presidente, D. Vicente Castell Yáñez.
Vicepresidentes: Sr. D. Joaquín Sala Pastor y D. Patrio Sala García.
Secretario, Sr. D. Juan Maspons Buades.

Principales publicaciones verificadas por la Junta Central de la Liga.

Año de 1901.

BOLETÍN OFICIAL.—(Continúa en los años sucesivos).
Congreso Marítimo Nacional.
Información preliminar.—Folleto de 128 páginas.—1.000 ejemplares.
Exposiciones.—Folleto de 55 páginas.—1.000 ejemplares.
Deliberaciones y conclusiones.—Tomo de 225 páginas.—1.000 ejemplares.
Discurso del Presidente, Excmo. Sr. D. Antonio Maura.—Folleto de 20 páginas.—1.000 ejemplares.

Año de 1902.

Vida Marítima.—Revista decenal ilustrada.—(Continúa en años sucesivos).
Información sobre influencia del poder naval en la vida de España.—Ateneo de Madrid.
Memorias y discursos.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares

Año de 1903.

Proyecto de bases de protección á las Industrias marítimas nacionales.—Folleto de 55 páginas.—500 ejemplares.
Las Industrias marítimas y su protección.—Información de la Liga Marítima Española sobre protección á las Industrias marítimas nacionales.—Tomo de 370 páginas.—4.000 ejemplares.
Organización de reservas navales.—Folleto de 70 páginas.—300 ejemplares.

Proyecto de Montepío Marítimo y Caja de Ahorros.—Folleto de 31 páginas.—4.000 ejemplares.

Reglamento internacional de la pesca.—Folleto de 30 páginas.—300 ejemplares.

Año de 1904.

La Liga Marítima Española en la Asamblea de 1903 á 1904 Memoria anual.—Folleto de 40 páginas.—500 ejemplares.

Estado comparativo de las Ligas Marítimas existentes en 1904.—Hoja suelta.—5.000 ejemplares.

Reglamentación internacional de la pesca.—Memoria presentada por la Liga Marítima Española al Congreso Internacional de Lisboa.—Folleto de 30 páginas.—1.000 ejemplares.

Memoria sobre creación de Montepío, Cajas de préstamos y Ahorros y otros Institutos relacionados con el tráfico marítimo y sus Contrataciones.—Folleto de 55 páginas.—300 ejemplares.

Asamblea Nacional de Pesca.—Madrid. Convocatoria, deliberaciones y conclusiones.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.

Cartilla Marítima para enseñanza naval elemental en las Escuelas.—Folleto de 80 páginas.—13.000 ejemplares.

Centro de informaciones y consultas marítimas.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.

Año de 1905.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

La Hullera Nacional.—Convocatoria para su constitución. Circular de la Secretaría general.—200 ejemplares.

Aclaraciones de la Ley de accidentes del trabajo.—Circular de la Secretaría general.—200 ejemplares.

Informes y proposiciones de la Conferencia de transportes por ferrocarril.—Hojas sueltas.—500 ejemplares.

Sociedad patronal y obrera de previsión y auxilio para la gente de mar.—Folleto y Circular.—500 ejemplares.

Código marítimo civil y ley de pesca.—Anteproyectos.—600 ejemplares.

Año de 1906.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

Manual de la Liga Marítima Española (cinco años de labor) (1900-1905).—300 páginas.—2.000 ejemplares.

Información hullera nacional.—3.000 circulares.

Año de 1907.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

Comunicaciones, transportes é Industrias Navales. Sus relaciones con el Estado en 1906.—(Folleto, 200 ejemplares).

Comunicaciones marítimas regulares. Información al Ministerio de Fomento.—200 ejemplares.

Catecismo naval.—5.000 ejemplares.

Año de 1908.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

Construcciones y armamentos navales.—500 ejemplares.

Año de 1909.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).

Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Por la Junta provincial de Cartagena.

Marinas en boceto (obra para premiar á los alumnos de la Enseñanza Naval Elemental). 2.000 ejemplares.

Por la Hullera Nacional.

El carbón nacional y su transporte. (Ponencia del Secretario ante la Comisión de Comunicaciones é Industrias Marítimas. (Folleto, 500 ejemplares).

SUMARIO

SECCIÓN OFICIAL.—Acta de la sesión celebrada por la Junta Central el 25 de Enero, y de la Asamblea anual reglamentaria correspondiente al año 1910.

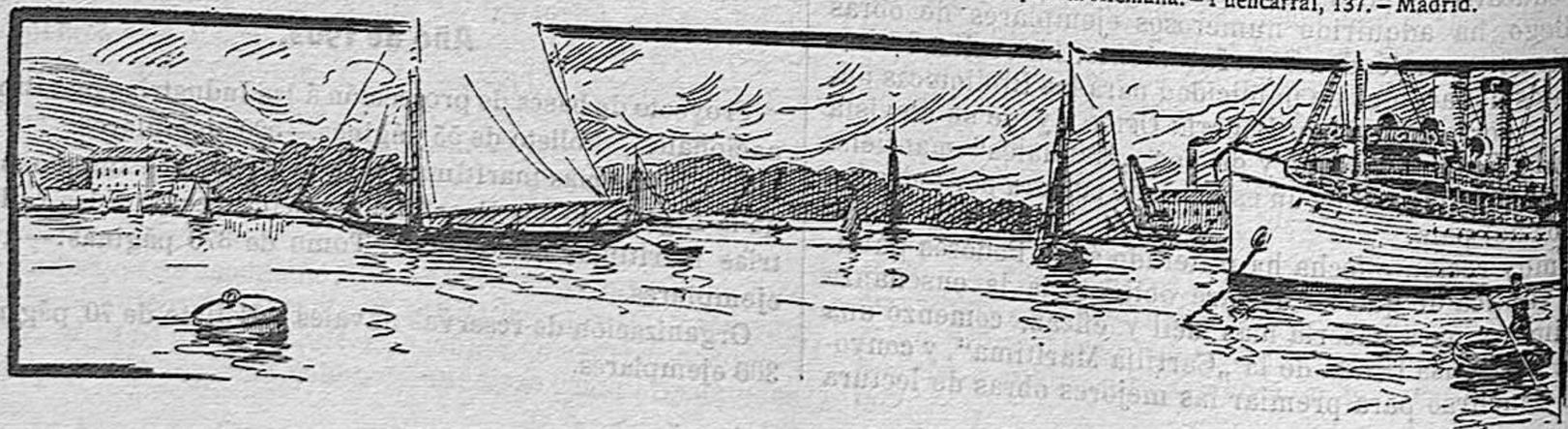
Orden del día: Comunicaciones é industrias marítimas.—Corredores intérpretes de buques.—Ley de Accidentes del trabajo.—Asociación de patronos de cabotaje «La Alborada» (Málaga).—Junta provincial de Aragón.—V Congreso internacional de Roma.—Sindicato de pesca marítima.—Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa.—Telegrafía sin hilos.—Reglamento de luces y maniobras.—Asociación naval y gran semana marítima.—Real Club de regatas de Alicante.—Enseñanza naval elemental.—Manual de la Liga y Cartilla marítima.—Libro de lectura marítima. Mareas.—Representaciones.

Asamblea anual reglamentaria de 1910.—Memoria anual.—Mociones resueltas: Por la Liga. Por la Conferencia internacional de Mónaco.—Pendientes de resolución gubernativa ó legislativa.—Estudio y tramitación.—Publicaciones realizadas en 1910. Vida social.—Vida económica.—Centro de informaciones y consultas marítimas.

Hullera nacional.—Asociación de constructores navales nacionales.—Moción del Sr. Ricart sobre el Reglamento de luces y maniobras.—Comunicación al Ministro de Fomento sobre las industrias y comunicaciones marítimas nacionales.—Informe sobre la reforma del Reglamento para la aplicación de la ley de Fomento á las industrias y comunicaciones marítimas.—Comunicación á dicho señor Ministro sobre el Puerto de Refugio de Guetaria.—Id., id. por la Junta provincial de Vigo.—Comunicación al Presidente del Club de Regatas de Alicante.—Reglamento de la Copa del Mediterráneo.

Acta de la sesión celebrada por la Junta Central el 25 de Febrero.—Primas á la construcción naval.—Corredores intérpretes de buques.—Reglamento de practicaes.—Ley de accidentes del trabajo.—Enseñanza naval elemental.—Autorización para usar la «Medalla de honor al mérito marítimo.» Principales publicaciones verificadas por la Junta Central.

Imprenta Alemana.—Fuencarral, 137.—Madrid.



VICEPRESIDENTE Y PRESIDENTE EFECTIVO: Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

JUNTA CENTRAL

1.ª SECCIÓN (Asuntos generales).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca, Senador del Reino.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Faustino Rodríguez San Pedro, Senador del Reino; Excmo. Sr. Barón de Satrustegui, (Barcelona); excelentísimo Sr. D. Federico de Madariaga, General de Brigada; excelentísimo Sr. D. Eladio Mille, Auditor General de la Armada y Asesor General del Ministerio de Marina.

2.ª SECCIÓN (Navegación).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Tomas de Ibarra, naviero y Senador del Reino (Sevilla).

VOCALES: Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch, naviero (Barcelona); Excmo. Sr. D. Javier Ugarte, Senador del Reino; Sr. D. Pedro de Chalband, Presidente de la Cámara oficial de Comercio de Bilbao; Sr. D. Luis María de Aznar, naviero.

3.ª SECCIÓN (Personal).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. José Ferrándiz, Capitán de navío de primera clase, Senador del Reino.

VOCALES: Sr. D. Julián de Salazar, Capitán de primera clase de la Marina mercante y corredor marítimo; Sr. D. Santiago Anduiza (Bilbao); Sr. D. Julián Fernández Unibaso, Vicepresidente de la Asociación de Maquinistas navales de Bilbao; Sr. D. José Millet y Pagés, Capitán de primera clase de la Marina mercante y Secretario de la Federación de Sociedades náuticas.

4.ª SECCIÓN (Construcciones y armamentos).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

VOCALES: Sr. D. José María Cornet, Director de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona; Sr. D. Ignacio de Noriega, representante de la Constructora naval de Cádiz; Excmo. Sr. D. José Torrelló, Ingeniero Inspector de la Armada; Excmo. Sr. Conde de Zubiria, Presidente del Consejo de Administración de «Altos Hornos de Vizcaya».

5.ª SECCIÓN (Pesca).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Eduardo Saavedra, Senador del Reino.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Emilio Luanco, Capitán de navío de primera clase; Excmo. Sr. D. Ramón de Carranza, Jefe de la Armada, Senador; Sr. D. José Barreras Massó, constructor de buques de pesca y fabricante de conservas (Vigo); Sr. D. Emilio Bonelli.

6.ª SECCIÓN (Instrucción).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Marqués de Pílares, Vicealmirante de la Armada.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Victoriano López Dóriga, Presidente del Club náutico de Santander, Excmo. Sr. D. Eugenio Agacino, Jefe de la Armada y publicista marítimo; Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralt, Director de la Escuela náutica de Barcelona; Sr. D. José E. de Olano (Barcelona).

SECRETARIO GENERAL: Ilmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de Alcázar, Jefe de la Armada, ex-Diputado á Cortes.—VICESECRETARIO TESORERO: Excmo. Sr. D. Ramón Méndez Alanís, Auditor de División y ex-Diputado á Cortes.

JUNTAS PROVINCIALES

Alicante.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina. PRESIDENTE: D. Pedro Llorca.—SECRETARIO: D. Joaquín Bellido Llorens.—VICESECRETARIO: D. Carlos Faes Porcel.

Barcelona.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Gobernador civil; Excmo. Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: Excelentísimo Sr. Marqués de Comillas.—VICEPRESIDENTE: Excmo. señor D. Manuel Arnús.—SECRETARIO: D. Francisco Casanovas.—TESORERO: D. Joaquín Arumí.

Bilbao.—PRESIDENTE: Presidente de la Asociación de Navieros.—SECRETARIO: D. Francisco Gamecho.

Cádiz.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: D. Ramón de Carranza.—SECRETARIO: D. José Bedoya.

Cartagena.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Marqués de Pílares (hijo); Gobernador militar de la plaza; Alcalde de Cartagena.—PRESIDENTE EFECTIVO: Excmo. Sr. D. Luis Angosto.—VICEPRESIDENTES: D. Vicente Serrat Andreu y D. Mariano Sanz.—SECRETARIO: D. José Moncada Moreno.

Castellón de la Plana.—PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Comandante de Marina; Sr. Ayudante del Distrito marítimo.—PRESIDENTE EFECTIVO: Sr. D. Enrique Jimeno.—VICEPRESIDENTE: D. Juan Pérez.—SECRETARIO: D. Vicente Salvador.

Coruña.—PRESIDENTE: D. Nicandro Fariña.—SECRETARIO: don José Longueira.

Ferrol.—PRESIDENTES HONORARIOS: El Capitán general del Departamento; el Alcalde Presidente del Ayuntamiento; el Presidente de la Cámara de Comercio.—VICEPRESIDENTE HONORARIO: D. Eladio Mille.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Nicasio Pérez.—SECRETARIO: D. Nicasio Pita.

Huelva.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: D. Manuel Pérez de Guzmán.—VICEPRESIDENTE: Don Guillermo Duclos.—SECRETARIO: D. Carlos Capmany.

Málaga.—PRESIDENTE: D. Emilio Barreras.—VICEPRESIDENTES: Sr. D. Juan Cebrenos y D. Manuel Núñez.—SECRETARIOS: D. Manuel Pílares y D. Higinio Andraca.

Mahón.—PRESIDENTE: D. Bartolomé Escudero.—SECRETARIO: D. Pedro Ballester.—TESORERO: D. Francisco Terrés.

Palma de Mallorca.—PRESIDENTE: D. Ricardo Roca.—SECRETARIO: D. José Casanovas.

Palmas Las (Gran Canaria).—PRESIDENTES HONORARIOS: Excelentísimo Sr. Gobernador militar del Grupo Oriental del Archipiélago, D. Cándido Hernández de Velasco; Sr. Comandante de Marina de la provincia; Sr. D. Rafael Navarro Salgarra.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Francisco V. Reina y Lorenzo.—VICEPRESIDENTES: D. Rosendo Ramos y Franch; D. Juan Bordes Claverie.—SECRETARIO: D. Felipe Massie de la Roche.—VICESECRETARIO: D. Alfredo S. Pérez.—TESORERO CONTADOR: D. Miguel Curbelo Espino.

Santander.—PRESIDENTE: D. Victoriano López Dóriga.—SECRETARIO: D. Miguel López Dóriga.

San Sebastián.—PRESIDENTE: D. Julián de Salazar.—VICEPRESIDENTE: D. Jorge Satrustegui.—SECRETARIO: D. José María Aristeguieta.

Tarragona.—PRESIDENTE: D. José Prats y Prats.—SECRETARIO: D. Pedro Martorell.

Valencia.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina. PRESIDENTE: Sr. Barón de Vellvert.—SECRETARIO: D. José M. Zumalacárregui.—VICESECRETARIO: D. Joaquín Zuriaga.

Vigo.—PRESIDENTE: D. Manuel Pita.—SECRETARIO: D. Joaquín Nogueira.

JUNTAS LOCALES

Altea.—PRESIDENTE: D. Juan Beneito Beneito. SECRETARIO: D. Patricio Gómez Sevilla.—

Arrecife (Lanzarote-Gran Canaria)—PRESIDENTES HONORARIOS: D. Luis Sancho Miñano de Castro; Comandante militar de la Isla; D. Adán Miranda y Naranjo, Alcalde Presidente del Ayuntamiento; D. Francisco Aragón, Ayudante de Marina del distrito.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Manuel Medina Rodríguez.—VICEPRESIDENTE: D. Ruperto González y Hernández.—SECRETARIO: D. José Cabrera Caudales.—VICESECRETARIO: D. Carlos Sáenz é Infante.—

Ayamonte.—PRESIDENTE: D. Miguel Pérez Barroso.—SECRETARIO: D. Francisco Muñoz.—

Benicarló.—PRESIDENTE: D. José Fibla Pitarch.—VICEPRESIDENTE: D. Francisco Arnau Lores.—SECRETARIO: D. Francisco Fresquet Boix.—

Benidorm.—PRESIDENTE: D. Tomás Orts y Orts.—

Burriana.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Ayudante de Marina.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Eusebio Estéve González.—VICEPRESIDENTE: D. Vicente Fuentes Peris.—SECRETARIO: D. Enrique Tejedo Almela.—

Calafell.—PRESIDENTE: Don Jaime Martí.—SECRETARIO TESORERO: D. José Totusans.—

Ceuta.—PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Ayudante de Marina; D. Leopoldo Costa.—PRESIDENTE: D. Francisco Bayton León.—VICEPRESIDENTES: D. Andrés Mesa; D. Baldomero Blond.—SECRETARIO: D. Juan Reggio Salguero.—VICESECRETARIOS: D. Matías Carmona; D. Jaime Lloret.—

Denia.—PRESIDENTE HONORARIO: Ilmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de Alcázar.—PRESIDENTE: D. Juan Oliver Morand.—VICEPRESIDENTE: Don Vicente Rives.—SECRETARIO: D. Juan Gómez Puig.—VICESECRETARIO: D. Mannel Cervera.—TESORERO: D. José Ramos Morand.—

Isla Cristina.—PRESIDENTE: D. Serafín Zarandieta.—VICEPRESIDENTE: D. Diego Zarandieta Roselló.—SECRETARIO: D. José Soler.—TESORERO: Don Román Pérez López.—

Puerto de Cabras (Fuerteventura-Canarias).—PRESIDENTES HONORARIOS: D. Ramón F. Castañeira; D. Santiago Cullen y Verdugo, Comandante Militar de la Isla; D. Rafael M. Navarro, Comandante de Marina de Gran Canaria.—PRESIDENTE: D. Teófilo Martínez de Escobar, Arcipreste de la Isla.—VICEPRESIDENTE: D. Secundino Alonso y Alonso.—TESORERO-CONTADOR: Don José Martín Alonso.—SECRETARIO: D. José Pérez Medina.—

San Carlos de la Rápita.—PRESIDENTE: D. Dositeo Andrés Castell.—

Santa Pola.—PRESIDENTE: D. Vicente Salinas.—SECRETARIO: D. Tomás López Sempere.—

Santofña.—PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Duque de Santoña; D. Manuel Andújar.—PRESIDENTES EFECTIVOS: Don Agapito Santa Marina; D. Jesús María Aguiar; D. Dámaso Cabo.—

VICEPRESIDENTES: D. Faustino Argos; D. Adolfo Valle; D. Enrique San Pedro.—SECRETARIOS: D. Lázaro Rueda; D. Enrique Quintana; D. Angel Blanco; D. Agustín de la Fragua.—

VOCAL REPRESENTANTE EN MADRID: D. Bernardino San Cifrián.—

Torredembarra y Alfafulla.—PRESIDENTE: D. José Guasch.—SECRETARIO: D. Antonio Roig.—

Torre Vieja.—PRESIDENTE: D. Vicente Castell Yáñez.—SECRETARIO: D. Juan Maspons Buaves.—VICESECRETARIO: D. Vicente Castell Ibáñez.—

Tortosa.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Ayudante de Marina.—PRESIDENTE: D. Andrés Carbó Comí.—VICEPRESIDENTES: D. Francisco Navarro; D. Juan Castellá Comí.—SECRETARIO: D. Damián Llombart.—VICESECRETARIO: D. Juan Castellá Cristofol.—

Villajoyosa.—PRESIDENTE: D. Juan Bautista Lloret Galiana.—SECRETARIO: D. Francisco Sellés Barber.—

Villanueva y Gelfrú.—PRESIDENTE: D. Francisco Fita.—SECRETARIO: D. Manuel Bastan.—

Vinaroz.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Francisco Adell García.—VICEPRESIDENTE: D. Agustín Esparducer Adell.—SECRETARIO: D. Francisco Sorolla Busquet.

Sección del Llobregat.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excelentísimo Sr. Marqués de Pílares, Presidente de la 6.ª Sección de la Junta Central; Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia, Excelentísimo Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Barcelona, Señor Comandante de Marina de la provincia, Sr. Delegado Regio de 1.ª enseñanza, Sr. Inspector de 1.ª enseñanza, Excmo. Sr. Barón de Satrustegui, Sr. D. Rafael Rodríguez Méndez, Sr. D. Eduardo Vicenti y Sr. D. Federico Rahola.—PRESIDENTE EFECTIVO: Sr. D. José A. de Frías.—

VICEPRESIDENTES: Sr. D. Claudio Dura y Sr. D. Francisco Riviere.—

VOCALES DELEGADOS: Sr. D. Eusebio Bertran Serra, Sr. D. Juan Brunet, Sr. D. Emilio Monteys, Sr. D. Antonio Planas y Sr. D. Antonio Escubos.—

TESORERO: Sr. D. Francisco de P. Román.—SECRETARIO: Sr. D. Ramón Compte.—VICESECRETARIOS: Señor D. José Ruiz y Sr. D. Antonio Perich.

Centro de informaciones y consultas marítimas

REGLAMENTO

CAPITULO PRIMERO

Objeto y organización del Consultorio de la Liga Marítima española.

Art. 1.º El Consultorio, como Centro de informaciones y consultas marítimas, tiene por objeto:

1.º Facilitar noticias e informaciones de carácter bibliográfico, cronológico y legislativo, sobre cuantos asuntos se refieran directamente a la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativas y jurídicas.

2.º Evacuar consultas técnicas, jurídicas y administrativas, acerca de cuantos asuntos afecten a las profesiones, industrias y comercio marítimos.

3.º Vulgarizar los conocimientos navales, insertando en la Revista VIDA MARÍTIMA cuantas noticias, informaciones y consultas sean susceptibles de publicidad, y

4.º Actuar como corresponsal del *Bureau de Renseignement* de la Asociación Internacional de la Marina de París, y auxiliar a la Secretaría de la Junta Central de la Liga, como Comité español de dicha Asociación.

Art. 2.º Para el cumplimiento de estos fines, el Consultorio dependerá de la Secretaría general de la Liga, y se dividirá en seis Secciones, a saber:

1.ª Asuntos generales, Geografía e Historia marítimas, y Marina militar.

2.ª Navegación y Comercio marítimo.

3.ª Personal, instrucción, recreo y socorros náuticos.

4.ª Construcción naval e industrias con ella relacionadas.

5.ª Pesca marítima e industrias derivadas.

6.ª Derecho marítimo.

Art. 7.º Las peticiones de noticias y consultas se dirigirán por escrito al Secretario general de la Liga, Director del Consultorio. Una vez satisfechas, se dispondrá la conveniente publicidad de la noticia o información, contestación de la pregunta, en la Sección correspondiente de VIDA MARÍTIMA.

CAPÍTULO II

De las noticias e informaciones.

Art. 8.º Se considerarán como noticias o informaciones las contestaciones a las preguntas que sean exclusivamente de índole bibliográfica, cronológica o legislativa, que no requieran definición de doctrina, ni redacción de memorias, ejecución de proyectos o cualquier otro estudio de redacción especial.

Art. 9.º Los socios de la Liga y suscriptores de VIDA MARÍTIMA, sean individuales o colectivos, tendrán derecho a que les sean contestadas gratuitamente las preguntas del orden expresado en el artículo anterior, que estén relacionadas directa o indirectamente con los asuntos marítimos.

En los casos en que la contestación a alguna pregunta requiriese gastos extraordinarios de consideración, por textos, traducciones o correspondencia, se le manifestará al promovente el importe con exactitud, o aproximadamente, si lo primero no fuese posible a priori.

Obtenida la conformidad del interesado, serán de cuenta suya los expresados gastos, debidamente justificados, que abonará una vez satisfecha la pregunta.

Art. 10. Los individuos o Corporaciones que no fuesen socios de la Liga ni suscriptores de VIDA MARÍTIMA, para utilizar gratuitamente los servicios de noticias e infor-

maciones del Centro, deberán abonar previamente la cuota correspondiente a un año quedando obligados a satisfacer además los gastos extraordinarios citados en el artículo anterior.

CAPITULO III

De las consultas.

Art. 11. Tendrán el carácter de consultas las contestaciones a las preguntas que requieran definición de doctrina, aplicación de textos legales o científicos, redacción de memorias, ejecución de proyectos, exposición de opinión técnica y cualquier otra que requiera estudio detenido y redacción especial, debidamente autorizada.

Art. 12. Las consultas se dividirán en dos clases:

De interés marítimo general.

De interés particular o colectivo de clase o industria determinada.

Art. 13. Las consultas de interés general serán evacuadas a los socios de la Liga protectores u honorarios y de mérito, sin más gastos que los materiales de textos adquiridos, traducciones, estadísticas o recopilaciones verificadas, proyectos redactados y correspondencia sostenida.

Los consultantes que no tengan dicho carácter deberán abonar previamente el importe de la cuota anual que corresponde a las clases de socio citadas.

Dichas consultas se publicarán también oportunamente en VIDA MARÍTIMA.

Art. 14. El importe de las consultas de interés particular o colectivo de clase o industria determinada, será variable, según la entidad del trabajo que origine, del individuo o Corporación que lo motive, y de su categoría como socio de la Liga, será objeto de concierto con el promovente.

La publicidad de estas consultas en VIDA MARÍTIMA sólo podrá verificarse de acuerdo con el promovente.

Art. 15. De todas las consultas que evacue el Centro de informaciones, dará noticia el Director a la Junta Central. Solicitará su concurso en aquellas que impliquen definición de doctrina o sostenimiento de tesis, por si la Junta quisiera hacerse solidaria de la consulta dándole mayor autoridad.

Art. 16. Si el interesado solicitara el concurso de algunos de los Asesores de la Junta y del Consultorio, o el Director de éste creyese necesario recurrir a ellos, y el interesado estuviere ausente, serán de cuenta suya los gastos profesionales que dicho servicio ocasione.

CAPÍTULO IV

De las relaciones con el «Bureau de Renseignement» de París.

Art. 17. Corresponderá al Consultorio, como Centro de informaciones marítimas verificar todos los trabajos que la Junta Central de la Liga le encomiende en sus funciones de Comité español de la Asociación Internacional de la Marina de París.

Art. 18. Mantendrá además relaciones periódicas con el *Bureau de Renseignement* de dicha Asociación y con otros centros análogos del extranjero, para el cambio o adquisición de cuantos informes, noticias o documentos, relacionados con la vida marítima internacional, sean necesarios para desempeñar eficazmente su misión.

DIRECCION: Zurbano, 8, Madrid: Telegráfica y telefónica MARITIMA-MADRID. Teléfono num. 1866.

PRECIOS DE SUSCRIPCION.—España y Portugal. Trimestre, 6 pesetas; semestre, 11; año, 20.—Extranjero (Europa): Semestre, 14 francos; año, 25.—América, Cuba y Filipinas: Semestre, 8 pesos oro; año, 5.

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS.—(Tres inserciones al mes): Plana entera, 100 pesetas; media plana o una columna, 50; Cuarto de plana o media columna, 25; Octavo de plana o cuarto de columna, 12,50; Décimo de plana o quinto de columna, 10.—Precios convencionales, según su importancia y número de inserciones.

ANUNCIOS EN EL TEXTO DE LA REVISTA.—(Plana última). En centímetro (8 líneas): 10 pesetas mes, 35 trimestre y 5 una inserción.

NOTAS IMPORTANTES.—Los anuncios de empresas y compañías podrán ser objeto de contrato especial, según se publiquen, ya en la Sección de Anuncios, ya en la plana última del Texto, ya en la Información general.—No se responde del extravío de números si no van certificados.—Importe del certificado: De 1 a 10 ejemplares, 2,25 pesetas trimestre; año, 9 pesetas.

Los señores corresponsales y libreros disfrutaran del 20 por 100 de Comisión de las suscripciones que verifiquen así como de los anuncios que realicen.

Las suscripciones y anuncios se abonarán siempre por adelantado.

VIDA MARÍTIMA publica y reparte gratuitamente el BOLETIN OFICIAL DE LA LIGA, rebaja un 10 por 100 el precio de los anuncios y suscripciones de los miembros de esta institución, e inserta los trabajos del Centro de Informaciones y Consultas Marítimas.

Número corriente, una peseta.—Atrasado, 1,50 céntimos.

Dirección, Redacción y Administración: Zurbano, 8, bajo, dcha.—Teléf. 1866.—MADRID

La Dirección de la Revista depende de la Junta Central de la Liga Marítima Española, a cargo del Secretario General.



El BOLETIN OFICIAL DE LA LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA se reparte gratis a todos los socios y a las bibliotecas de las Cámaras de Comercio, Sociedades Económicas de Amigos del País, Universidades, Institutos, Escuelas de Náutica, de Artes y Oficios, Ateneos científicos, literarios y obreros, Academias, Casinos y otras Sociedades análogas. También se remite a las Comandancias y Ayudantías de Marina, a los buques y escuelas de la Armada, a los vapores de las principales Compañías de Navegación, a las más importantes empresas mercantiles e industriales, y a las Sociedades de Navieros, Consignatarios, Capitanes, Pilotos, Condestables, Maquinistas, Marineros y Pescadores.

La Secretaría general suplica que le sean advertidos los cambios de domicilio de los asociados, para la oportuna remisión del BOLETIN y otros impresos, y agradecerá su reclamación cuando no los reciban.

La correspondencia debe dirigirse al Director, Secretario general de la Liga Marítima Española en el Ministerio de Fomento, 6 Zurbano, 8, bajo, derecha. La telegráfica «MARITIMA-MADRID».