

Boletín

de la provincia



Oficial

de las Baleares

Se publica los Martes, Jueves y Sábados

Se suscribe en la *Escuela Tipográfica*, calle de la Misericordia número 4. Los suscriptores tienen derecho además de los números ordinarios á los extraordinarios, excepto los que contengan las listas electorales rectificadas que podrán adquirir con un 25 por 100 de rebaja sobre el precio de venta. Precios.—Por suscripción al mes 1'50 pesetas.—Por un número suelto 0'25.—Anuncios para suscriptores, palabra 0'01.—Id. para los que no lo son 0'05.

Num. 6627

Las leyes obligarán en la Península, Islas adyacentes, Canarias territorios de África sujetos á la legislación peninsular, á los veinte días de la promulgación, si en ellas no se dispusiera otra cosa. Se entiende hecha su promulgación el día en que termine la inserción de la Ley en la *Gaceta*.

Las leyes, órdenes y anuncios que se manden publicar en los BOLETINES OFICIALES se han de remitir al Gobernador civil, y por cuyo conducto se pasarán á los editores de los mencionados periódicos. (R. O. de 6 Abril de 1839).

SECCION DE LA GACETA

PARTE OFICIAL

Presidencia del Consejo de Ministros

S. M. el Rey (q. D. g.) continúa sin novedad en su importante salud.

El Mayordomo Mayor de S. M. telegrafía á esta Presidencia, desde San Ildefonso, lo que sigue:

«El Decano de los Médicos de Cámara me participa que S. M. la Reina y su Augusta Hija continúan en estado satisfactorio y normal.»

S. M. la Reina Doña Maria Cristina y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infante D. Jaime, no tienen novedad.

De igual beneficio disfrutan las demás personas de la Augusta Real familia.

(Gacetas 23 y 24 de Junio)

MINISTERIO DE FOMENTO

LEY

Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

TITULO PRIMERO

NAVEGACION

Artículo 1.º Los buques de vapor nacionales y extranjeros en navegación de altura, con carga ó pasaje á bordo y procedencia de puertos extranjeros de Europa ó de Asia y África en el Mediterráneo, ó con destino á ellos, satisfarán en el primer puerto de la Península é Islas Baleares donde efectúen operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros, un impuesto de 0,75 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Dicho impuesto quedará reducido á 0,50 pesetas siempre que las operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros que el buque realice no excedan de la mitad de su tonelaje de registro neto.

Quando el buque que haya pagado la cuota de 0,50 pesetas verifique operaciones sucesivas de tráfico en otros puertos de la Península é Islas Baleares, que hagan exceder el total de ellas de la mitad de su tonelaje de registro neto, satisfará una cuota de 0,25 pesetas por cada tonelada de registro neto en el puerto donde, en el curso del viaje del buque, tenga lugar el exceso.

Podrán los buques optar entre el pago de la cuota del impuesto cada vez que le corresponda, y el pago, como abono anticipado del mismo impuesto,

durante doce meses, á razón de 2 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Estarán exentos del pago del impuesto los buques que embarquen exclusivamente frutas frescas.

Los navieros ó armadores de los buques que hayan satisfecho el impuesto por abono anticipado, podrán sustituir reglamentariamente uno ó varios de dichos buques, durante el plazo de duración del abono, por otro ú otros de análogo tonelaje, siempre que el sustituido no se pueda utilizar por naufragio ó avería, y pagarán la diferencia por exceso cuando la hubiere.

La exacción del impuesto no comenzará hasta 1.º de Enero de 1911.

Art. 2.º El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional entre puertos españoles, queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales.

El carácter de dicha navegación subsistirá siempre entre puertos españoles, aun que ella se extienda á otros extranjeros en el curso del viaje inicial.

Será lícito el tráfico de pasajeros de cámara y sus equipajes, en navegación de cabotaje nacional, para los buques trasatlánticos nacionales y extranjeros que en el curso de sus viajes de navegación de altura toquen en puertos españoles.

Art. 3.º Los servicios de puerto serán exclusivos de los buques y artefactos navales (dragas, gánguiles, aljibes, pontonas y chalanas) de bandera y construcción ó de procedencia y registro nacionales.

Art. 4.º A los efectos de los artículos 2.º y 3.º, se considerarán como de construcción nacional los buques y artefactos navales que á la promulgación de esta Ley figuren en nuestros abandonamientos y registros, y aquellos que dentro de los tres meses queden abandonados y registrados en España, así como los que durante los cinco primeros años de cumplimiento de la Ley se introduzcan, abandonen y registren para reponer el material naval actualmente adscrito á los servicios de cabotaje nacional que se inutilice por naufragio ó avería, á condición de que siempre el material extranjero introducido esté clasificado como de primera categoría por entidad competente á juicio del Gobierno.

Art. 5.º Podrán excusarse ante la *Comisión Protectora de la Producción Nacional*, creada por el Real decreto de 23 de Febrero de 1908, las obligaciones que los artículos 2.º, 3.º y 4.º imponen á los navieros españoles y á las entidades encargadas de servicios de puertos, respecto á la construcción nacional de los buques y artefactos navales, en cualquiera de los cuatro casos siguientes:

a) Cuando los buques y artefactos navales que hayan de destinarse á reponer ó á aumentar el material naval

actualmente adscrito á los servicios de cabotaje nacional ó de puertos, figuren en la relación anual de los artículos ó productos para cuya adquisición se considera necesaria la concurrencia extranjera, con arreglo á la Ley de 14 de Febrero de 1907 y disposiciones complementarias de la misma.

b) Cuando comparados, en igualdad de condiciones, el precio de la construcción nacional y el de la extranjera, computando en el primero las primas á la construcción, y en el segundo los derechos arancelarios, el nacional exceda al extranjero en más del 10 por 100 de éste.

c) Cuando el plazo de entrega en la construcción nacional exceda al de la extranjera en un periodo equivalente al comprendido entre la mitad y las dos terceras partes del segundo, segun los casos.

d) Cuando la construcción nacional no reuna las garantías que por reglamento se estimen necesarias, ni las condiciones que exige el artículo 1.º del Reglamento de 23 de Febrero de 1908, vigente para la aplicación de la Ley de 14 de Febrero de 1907.

Art. 6.º Los buques nacionales de vapor que reúnan las condiciones fijadas en el artículo 8.º y verifiquen tráfico directo internacional en navegaciones de altura y gran cabotaje, disfrutará durante los diez primeros años de cumplimiento de esta Ley las primas de navegación siguientes: 0'40 pesetas por cada tonelada bruta de arqueo total y 1.000 millas navegadas de navegación de altura, y 0'50 pesetas por cada tonelada bruta de arqueo total y 1.000 millas navegadas en navegación de gran cabotaje.

Art. 7.º Los buques nacionales de vapor que en navegaciones de gran cabotaje y altura realicen las expediciones anuales ó viajes redondos de tráfico directo internacional consignadas en el cuadro A, anexo á este artículo, con la periodicidad y velocidad que en el mismo se especifican, y reúnan las condiciones que se detallan en el artículo 9.º, tendrán derecho durante los diez primeros años de duración de la Ley á las siguientes primas de navegación: los buques que verifiquen las expediciones comprendidas en el grupo primero de dicho cuadro, 0'60 pesetas por tonelada de arqueo total y 1.000 millas navegadas; los del segundo grupo, 0'80 pesetas por igual tonelaje y millaje, y los del grupo tercero una peseta por iguales conceptos.

Art. 8.º Para disfrutar de las primas que otorga el artículo 6.º, se requerirá reunir las condiciones siguientes:

1.ª Que el buque nacional esté comprendido en la primera categoría de las Sociedades calificadoras competentes, á juicio del Gobierno.

2.ª Que sea española toda la dotación en las condiciones normales de la navegación, y, salvo el caso de fuerza mayor, y que el naviero contribuya, en pro-

porción reglamentaria, al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal náutico, ó sostenga, por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas á juicio del Gobierno.

3.ª Que el buque admitida en la medida y forma reglamentarias, segun su clase, los alumnos de los Institutos náuticos oficiales ó Escuelas especiales de Industrias marítimas que estén en prácticas.

4.ª Que verifique el transporte gratuito de las valijas de Correos entregadas y recogidas á bordo por funcionarios del Estado.

5.ª Que el promedio de la carga y pasaje transportados por el buque en tráfico directo internacional durante el año, no sea inferior al 50 por 100 de la carga máxima que en condiciones normales pueda transportar el buque, reglamentariamente, segun su clase y la de su carga y pasaje durante los viajes realizados en dicho tráfico, y que el 30 por 100 de dicho promedio se alcance exclusivamente en el tráfico de exportación de productos españoles.

Art. 9.º Para disfrutar de las primas que otorgan el artículo 7.º y el cuadro A, anexo á este artículo, se requerirá reunir las condiciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª, consignadas en el artículo 8.º y además una de las dos siguientes:

a) En las líneas de navegación que cuenten más de dos años de existencia, que el promedio durante el año de la carga y el pasaje embarcados en puertos españoles y que el buque haya sacado de España para tráfico directo internacional no sea inferior al 40 por 100 del máximo que en condiciones normales pueda transportar reglamentariamente segun su clase y la de su carga y pasaje en dicho tráfico, y que el promedio durante el año de carga y pasaje que á España haya traído y en puerto español haya desembarcado, también en tráfico directo internacional, no sea inferior al 33 por 100 de dicho máximo.

b) En las líneas de nueva creación ó que cuenten menos de dos años de existencia, que aquel promedio no sea inferior en la exportación al 33 por 100, y en la importación al 25 por 100.

Art. 10. El número de millas recorridas en tráfico directo internacional, se valorará, reglamentariamente, por cada viaje redondo del buque para el cálculo anual de las primas, segun la cantidad comprendida entre el primer puerto de arranque de España y el último de llegada al extranjero, y viceversa, medida sobre la distancia marítima directa que sea reglamentaria entre todos los puertos recorridos durante el viaje redondo, verificando tráfico directo internacional, computándose como tal el retorno á España en lastre.

Art. 11. Las primas que concede el artículo 6.º no podrá cobrarlas ningún buque por más de 20.000 millas anuales

en la navegación de gan cabotaje, ó de 30.000 en la de altura. No podrá cobrar por más de 25.000 millas anuales, el buque verifique en el año en distintos viajes ambas navegaciones.

El máximo de tonelaje total correspondiente á estos máximos parciales de millaje, será el de 350.000 toneladas; pero esta cifra podrá aumentarse siempre que el total de las primas liquidadas durante el año no exceda de 2.900.000 pesetas.

Art. 12. Las primas que concede el artículo 7.º á las líneas indicadas en su cuadro anejo 4, no podrán exceder en el año de 2 millones de pesetas, distribuidas en esta proporción:

Primer grupo, 670 000; segundo grupo, 380.000, y tercer grupo, 950.000 pesetas.

El Gobierno dispondrá reglamentariamente y ateniéndose á las prescripciones de la Ley, la distribución anual que deba hacerse para el otorgamiento de las primas entre las distintas líneas que comprende el cuadro 4, según el tráfico en ellas realizado, y podrá sustituir por otra ú otras de importe análogo y de mayor conveniencia nacional alguna de dichas líneas, si durante dos años consecutivos no hubiere lugar al otorgamiento de las primas correspondientes. Bonificará el tipo de prima de cada grupo en el 20 por 100 del importe respectivo, cuando las líneas sean de nueva creación y en ellas se acredite haber realizado el servicio durante el año con la velocidad media correspondiente al grupo inmediato superior, y en el tercer grupo con velocidad media anual superior á 14 millas. Compensará entre los tres grupos, en las liquidaciones anuales de las primas, los excesos ó defectos del número de millas y de toneladas navegadas, y, en relación con esos excesos ó defectos, distribuirá y compensará los importes máximos de los totales de las primas fijados anteriormente para cada grupo.

Art. 13. La liquidación de las primas á la navegación se verificará anualmente en la forma reglamentaria:

a) Para las primas que concede el artículo 6.º en la proporción adecuada á la carga transportada y á las millas navegadas durante el año. En igualdad de dichas condiciones tendrán preferencia para el cobro de la prima el buque de construcción nacional.

b) Para las primas que concede el artículo 7.º, en proporción adecuada á la carga y pasaje transportados, á las millas navegadas y á la velocidad media anual desarrollada durante el año. En igualdad de dichas condiciones será preferido para el cobro de la prima, en primer lugar, el buque de la construcción nacional, y después el del naviero ó armador más antiguo en cada línea de navegación.

Art. 14. Para las liquidaciones anuales de las primas á la navegación que regula el artículo anterior, se seguirán, además de los preceptos en él establecidos, las reglas siguientes.

a) En la liquidación de las primas que otorga el artículo 6.º se admitirán compensaciones entre los excesos ó defectos de la carga transportada, en exportación ó importación y de las millas navegadas durante el año recíprocamente.

b) En la liquidación de las primas que concede el artículo 7.º se admitirán tolerancias por defectos en la velocidad y en la carga, descuentos proporcionales en las primas y compensaciones recíprocas entre los mínimos fijados para dicha carga á la exportación y á la importación, y entre la carga y velocidad de los buques de un mismo naviero ó armador adscritos anualmente á un mismo servicio, tráfico ó línea de navegación.

Las tolerancias que, una vez verificadas las compensaciones recíprocas antes citadas, no podrán exceder del 5 por 100 en la velocidad y del 15 por 100 en el tráfico directo, durante los dos primeros años, y del 3 por 100 y 10 por 100,

respectivamente, durante los restantes, no serán nunca aplicables á las reincidencias. Estas harán perder todo derecho de preferencia en las liquidaciones anuales de las primas.

Cuando el total de las primas exceda de la cantidad consignada en esta Ley, se procederá al prorrateo entre las toneladas de los buques que en igualdad de condiciones hayan acreditado derecho á dichas primas.

Art. 15. No se abonará por cada servicio de tráfico marítimo realizado más que una clase de prima ó subvención consignada en esta ley.

Art. 16. Los buques excluidos en las liquidaciones de las primas que otorga el artículo 7.º, tendrán opción á las primas que otorga el artículo 6.º cuando reúnan las condiciones de carga y pasaje en tráfico directo que prescribe el artículo 8.º

Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas, respecto á las cantidades totales de 2.900.000 pesetas asignadas á las del artículo 6.º y 2.000.000 de pesetas consignadas para las del artículo 7.º, podrán compensarse recíprocamente, siempre que el total del importe de la liquidación anual de ambas clases de primas no exceda de 4.900 000.

Art. 17. Los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares, se establecerán, organizarán y desarrollarán con arreglo á las bases siguientes:

1.ª El Gobierno procederá, con la oportunidad que cada caso requiera, á la contratación de estos servicios en las condiciones que se establecen en los cuadros B y C, anexos á este artículo, y á continuación en estas bases.

2.ª Durante el plazo de duración de los servicios consignados en el cuadro B, podrá el Gobierno concertar, sin aumento total de subvención, las alteraciones que requiera el interés del Estado ó la necesidad del tráfico aumentando ó disminuyendo el número de expediciones en las diferentes líneas, prolongando éstas, introduciendo ó suprimiendo puntos de escala y asignando á unas líneas las velocidades fijadas para otras, mediante estipulaciones contractuales que regulen estas alteraciones, y dando cuenta, documentada á las Cortes.

Podrá, en igual forma, concertar la sustitución de la línea de Filipinas, marcada con el número 5 en el cuadro B, por otra ú otras de mayor conveniencia pública y cuyo importe no altere el del conjunto de los servicios especificados en dicho cuadro, y procurará dar preferencia en la sustitución á las líneas del Norte de España á los Estados Unidos y la Argentina, ó á líneas del Norte de España al Brasil y Argentina, con extensión al Pacífico, y del Norte de España al Báltico.

Podrá el Gobierno, asimismo, extender en su día por el Canal de Panamá hasta los puertos del Pacífico, que crea conveniente, la línea de Venezuela y Colombia, marcada con el número 4 en el cuadro B; hacer bimensual la expedición de enlace del Norte de España con la línea de Canarias y Fernando Póo, marcada con el número 6 en dicho cuadro, para el mejor servicio de las líneas de Marruecos, consignadas en el tercer grupo del cuadro C y de la línea de la Argentina, marcada con el número 2 en el cuadro B, y establecer, de acuerdo con el Gobierno de la República Argentina, una expedición mensual á Buenos Aires subvencionada por ambos países.

3.ª En las líneas subvencionadas, prestarán al Estado los buques á ellas afectos los siguientes servicios, adecuados á la índole especial de cada línea.

a) Conducción gratuita de la correspondencia pública y de oficio, paquetes postales, caudales ó valores del Estado y pastas metálicas para la acuñación de moneda.

b) Transporte del pasaje y carga oficial con rebajas concertadas en las tarifas generales del concesionario.

c) Utilización de los barcos afectos á dichas líneas para servicios auxiliares de guerra y otros especiales del Estado, mediante indemnizaciones reguladas en los contratos.

4.ª En los contratos de dichas líneas, además de las prescripciones generales y de las especiales que el Gobierno estime necesarias para cada servicio, se estipularán las siguientes:

En cuanto al pasaje:

a) Que los precios de y para España no sean superiores á los que se establezcan para el extranjero.

b) Que los buques en las condiciones de comodidad para el pasaje y trato al emigrante compitan con sus similares extranjeros, fomenten el turismo y den estímulo y facilidades especiales al transporte de emigrantes á nuestras posesiones de Africa y al Imperio de Marruecos.

c) Que disfruten de bonificaciones del 30 por 100 de la tarifa general los pasajes de los comisionistas y agentes de comercio, y los de los comisionados oficiales que designe el Ministerio de Fomento para su representación ó participación en los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con aprobación ó concurso del Gobierno. Y que se haga donación gratuita al Ministerio de Instrucción Pública de 10 pasajes de ida y retorno á los puertos de América que determine cada año dicho Ministerio, con aplicación á los comisionados que éste designe con objeto de realizar trabajos de conveniencia nacional.

En cuanto á la carga:

d) Que se dé preferencia, garantizando eficazmente, al embarque de la mercancía española sobre la extranjera, dentro de un plazo prudencial anterior al de la fecha del embarque en cada puerto.

e) Que se establezcan tarifas de máxima percepción aprobadas por el Gobierno, previa audiencia de Cámaras de Comercio, Sindicatos de exportación y otras entidades análogas que lo soliciten, en todas las líneas donde las similares extranjeras, con subvenciones de sistema análogo ó sin ellas, tengan establecidas tarifas morales ú oficiales que puedan servir de reguladoras á aquéllas, para que se haga efectivo en toda su integridad el principio de que el producto español no pague en las líneas nacionales subvencionadas más flete que el similar extranjero en el país de su origen por las líneas de igual clase.

Las tarifas á que se refiere el párrafo anterior se revisarán todos los años, con audiencia de las entidades citadas y en la forma que se determine en los contratos.

Los concesionarios de los servicios quedarán obligados á reintegrar á los cargadores el exceso de flete que les hubieran cobrado sobre las tarifas aprobadas, con sujeción á los preceptos de esta Ley.

f) Que se hagan bonificaciones en los fletes corrientes del transporte por servicios combinados, y se bonifiquen también dentro de un máximo de tonelaje, los fletes de los productos nacionales cuya exportación convenga favorecer especialmente.

g) Que se transporten gratuitamente los muestrarios y las pacotillas de ensayo, y los productos ú objetos nacionales destinados á los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación ó concurso del Gobierno.

El transporte gratuito, deberá ser pedido con antelación suficiente y no excederá de cantidad determinada en los contratos por línea y año.

h) Que los concesionarios de las líneas presten con todas sus Agencias los servicios de información y comisión que se les confíen como Agentes generales del Comercio, y que dichos concesionarios nombren representantes ó consignatarios de sus buques á súbditos espa-

ñoles establecidos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de ellos ó de personal idóneo para el caso puedan conceder la referida consignación á los súbditos de otras naciones.

5.ª Los buques subvencionados, deberán ser propiedad de españoles y estar abanderados y matriculados en España, con arreglo á las disposiciones legales que rijan la materia.

Reunirán las condiciones que, con relación al servicio que han de prestar, determine en cada caso el Gobierno, las generales establecidas por el Ministerio de Marina, y las especiales fijadas por el mismo para los buques auxiliares de la Armada. Estarán, además, comprendidos en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras extranjeras, competentes á juicio del Gobierno, y la de la Sociedad Española que se contituya con las suficientes garantías, aquellos buques adquiridos con posterioridad al establecimiento de ésta.

Las pruebas de reconocimiento se practicarán con arreglo á lo que prevenga el Ministerio de Marina, y sujetándose también á ello se justificará la marcha en prueba de los vapores que harán de conservarse constantemente en buen estado de servicio, comprobado por reconocimientos reglamentarios, sin perjuicio de las visitas de inspección que sobre el servicio general de las líneas y el particular de los buques, en puerto ó navegando, practiquen Jefes de la Armada en forma que se regulará en los contratos.

El Gobierno podrá en todo momento examinar, mediante delegados, la contabilidad especial que para cada buque afecto á servicios subvencionados habrán de llevar los concesionarios, en la forma que regulen los contratos, para el debido conocimiento de los ingresos y gastos de los servicios.

6.ª No podrá exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido ó excluido; pero si el nuevo fuese construido en España, este plazo podrá ser prorrogado por seis meses. Durante dicho plazo, podrá ser reemplazado provisionalmente por otro buque que, aunque no reúna las condiciones del definitivo, se halle en buen estado y apto para al servicio, á juicio del Ministerio de Marina, y esté comprendido, además, en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes, á juicio del Gobierno.

Podrán ser adquiridos en España ó en el extranjero los barcos necesarios para el establecimiento inmediato de los servicios; pero de todos los precios para la reposición de ellos ó la ampliación de servicios subvencionados, las dos terceras partes serán de nueva construcción, dando preferencia á la española sobre la extranjera.

La nueva construcción para los buques destinados á los servicios de B, se verificará en el primer decenio del contrato, de suerte que al terminar dicho periodo las dos terceras partes de la flota dedicada á los servicios resulte de nueva construcción, y en el segundo decenio de modo que, á lo menos, una tercera parte del tonelaje dedicado á la reposición de buques perdidos ó excluidos sea también de nueva construcción.

Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional cuando comperados en igualdad de condiciones el precio de esa construcción nacional y el de la extranjera, y computando en la primera las primas á la construcción y en la segunda los derechos arancelarios, el nacional excediera al extranjero en más de un 10 por 100. Cuando el plazo de la construcción nacional exceda al de la extranjera en cantidad comprendida entre la mitad, y las dos terceras partes de ésta según el porte del buque, y siempre que no reúna el constructor español las garantías que sean reglamentarias para dejar á ryo de los servicios subvencionados.

7.ª La dotación de todos los buques será española, en condiciones normales

y salvo justificadísimas excepciones, y sin perjuicio de las disposiciones que dicte el Ministerio de Marina para la organización de las reservas navales, en su contrata se fijará la precisa condición de quedar obligada á prestar los servicios de guerra á que puedan ser destinados los buques. Estos admitirán gratuitamente, cuando el Gobierno lo determine, los alumnos de los institutos náuticos oficiales, ó escuelas especiales de industrias marítimas, que según su clase les corresponde reglamentariamente.

Los concesionarios de los contratos, contribuirán en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal náutico, ó costearán por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas á juicio del Gobierno.

8.ª El abastecimiento de los barcos se hará preferentemente en España y con productos nacionales. En los puertos de la Península se tomará, siempre que sea posible, carbón nacional en cantidad que corresponda, por lo menos, á las dos terceras partes del consumo y capacidad de carboneras de cada buque, en las expediciones que partan de España.

También se harán, con preferencia, en España y en establecimientos de los concesionarios de los servicios, los trabajos normales precisos para el sostenimiento de éstos y el buen estado de los buques que los desempeñen.

9.ª Para garantía del cumplimiento de los contratos se exigirá á los concesionarios fianzas suficientes á juicio del Gobierno.

En las condiciones del concurso se fijará una escala de penalidad aplicable á los contratistas de los servicios, para caso de incumplimiento de los contratos, pudiendo llegar hasta la rescisión de éstos, con pérdida de la fianza.

10. Las concesiones de los servicios deberán hacerse mediante concurso público y á españoles, ó á entidades españolas, constituidos como «navieros ó armadores nacionales».

Si el concesionario fuese un particular, acreditará debidamente que los buques y demás elementos para el desempeño del servicio son de su exclusiva propiedad, y si fuese una sociedad, sus acciones ó participaciones de capital, serán nominativas é intransferibles á extranjeros.

Las obligaciones no podrán exceder del capital efectivo en acciones.

El Consejo de la misma estará formado por españoles, y su Director ó Gerente será también español.

Los estatutos de las entidades concesionarias no autorizarán libros de actas reservadas, ni la existencia de fondos con ese carácter reservado, para el Gobierno ó sus delegados, en cuanto se refiera á los servicios.

11. Se contratarán los servicios consignados en el cuadro B, en su totalidad, y los del C, separándolos en tres grupos: uno de Canarias, otro de Baleares y otro de servicios del N. y NO. de África, ó reuniendo dichos tres grupos sólo en dos, en la forma que se estime conveniente.

12. El plazo de duración de los contratos será de veinte años para los servicios consignados en el cuadro B y de diez para los del cuadro C, considerándose prorrogados dichos contratos, si dos años antes de su terminación en el primer caso, y un año antes en el segundo, no hubieren sido denunciados.

La prórroga tácita no excederá de dos años en ningún caso.

Art. 18. Para la mayor eficacia de las primas á la navegación y las subvenciones á comunicaciones regulares, el Gobierno procurará el desarrollo de las tarifas económicas de transporte por ferrocarril para los artículos de producción nacional con destino á la exportación, y fomentará además, por

cuantos medios estén á su alcance, el concierto entre las Compañías de ferrocarriles y las de navegación nacionales que presten los servicios citados en los cuadros A, B y C. con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos con tarifas especiales reducidas á fletes corridos, que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa en buques nacionales de los principales artículos de producción nacional, muy especialmente del carbón.

Para éste, el Gobierno presentará á las Cortes, antes de un año, un proyecto de Ley especial; é interin sea aprobado, la exportación ó distribución por el litoral, en vía marítima del carbón nacional, disfrutará de una prima de 0,80 pesetas por tonelada.

Estimulará, asimismo, cuanto le sea posible el concierto entre las principales Compañías de ferrocarriles y de navegación que concurran á los demás importantes puertos de España, para fomentar con su asociación y la de los Municipios, Diputaciones y otras entidades interesadas en la vida próspera de los mismos una explotación que, mediante concesiones legales del Estado, asegure la más conveniente autonomía administrativa de cada puesto y el desarrollo de sus iniciativas, con beneficio de los intereses locales, de los de la provincia ó región y de los generales del comercio nacional.

Convocará concursos para la dotación del material que necesiten los puertos para la rapidez de su tráfico, y alentará las iniciativas privadas conducentes á la creación de Bancos ó Sindicados de exportación, Agencias, Bazares y Museos comerciales, Sociedades de crédito marítimo y de hipoteca naval, y un Registro español de clasificación de buques.

Eximirá ó reducirá el impuesto de transporte marítimo al desembarque en tráfico directo por buques nacionales y extranjeros, en navegación de altura, de las mercancías que á continuación se expresan, siempre que el desembarque se verifique en el viaje de retorno de buques que realizan un viaje redondo con procedencia exclusiva de puertos españoles de la Península é Islas Baleares á la ida, y con destino único á ellos como término del viaje redondo á la vuelta.

Las mercancías exentas á su desembarque del impuesto de transporte en las condiciones fijadas en el párrafo anterior, serán las siguientes: algodón en rama, yute, abacá, pita y demás fibras de vegetales en rama; goma, gutapercha, cueros y pieles sin curtir; sebos y otras grasas animales; tripas y otros despojos; palos tintóreos y duelas; salitre fosfatos de cal; guanos y demás abonos orgánicos; petróleo y aceites minerales brutos; simientes de sésamo, lino y otras oleaginosas, incluso el copraz ó nuez de coco; café, té y cacao, y tabaco en rama.

Suprimirá para los actos relativos á la navegación de los buques que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º ó 9.º ó 17, el recargo de dos décimas sobre las obvenciones consulares impuesto por el artículo 6.º de la ley de Presupuestos de 31 de Marzo de 1900 y establecerá en el Arancel Consular una tarifa especial decreciente y proporcional al mayor número de escalas que anualmente verifique cada cual de dichos buques en cada puerto.

Reducirá en un 50 por 100 de su importe los derechos vigentes para la expedición y refrendo de las patentes de Sanidad, y declarará exentos de todo gasto para los armadores, consignatarios y Capitanes, los reconocimientos y fijación de placas por Sanidad en los buques nacionales que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º ó 9.º ó 17.

Reducirá también en un 50 por 100 las obvenciones ó derechos que perciban los Arqueadores, Peritos mecáni-

cos, Maestros de bahías y demás periciales de esta especie por los reconocimientos oficiales que deban satisfacer los armadores ó consignatarios de las naves.

Reformará los reglamentos de practicaje y amarraje, y simplificará y abaratará sus tarifas, haciendo de éstas una reducción especial para los buques que reúnan las condiciones fijadas en los citados artículos 8.º ó 9.º ó 17. Declarará exentos de las de practicaje, 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.

Reducirá la documentación y los trámites de abanderamiento de buques; facilitará el provisional por los Consules; unificará la inscripción y registro de los mismos, y simplificará su despacho, así como el de las mercancías y equipajes, y la inspección y registro de las provisiones, con ventaja para el tráfico expedido.

El Gobierno, por último, negociará con los de las naciones que crea necesario el establecimiento de las medidas convenientes para impedir ó castigar las maquinaciones encaminadas á elevar los fletes de las tarifas normales, ó oficiales fijadas en la prescripción e) de la base 4.ª del artículo 17.

Art. 19. Las reformas que para cumplimentar los artículos anteriores haya que introducir en los Aranceles consulares y en las Ordenanzas de Aduanas, Reglamentos de Sanidad, de practicaje y amarraje, de ferrocarriles, Juntas de obras y arbitrios de puertos y otras disposiciones vigentes, se implantarán antes de transcurrido un año desde la promulgación de esta Ley en la *Gaceta*.

TITULO II

CONSTRUCCIONES NAVALES

Art. 20. Quedan suprimidos los derechos arancelarios para la introducción de los materiales empleados por navieros españoles en la composición de buques nacionales verificada en el extranjero, cuando sea originada por causa de fuerza mayor y se considere imprescindible para la seguridad de la navegación.

Art. 21. Los constructores nacionales de buques, satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero para la construcción, reforma y reparación de buques, y disfrutarán de las primas siguientes:

A) Por cada tonelada bruta de arqueo total en las embarcaciones de madera de todas clases, construídas para navegar sin motor propio, 80 pesetas.

B) Por cada ídem id. en las mismas embarcaciones, construídas para navegar con motor propio, 100 pesetas.

C) Por cada ídem id. en las embarcaciones de casco de hierro ó acero y de construcción mixta, para navegar sin motor propio, incluso dragas, ganguiles, aljibes, pontones y chalanas, 120 pesetas.

D) Por cada ídem id. para navegar con motor propio en buques de carga y de casco de hierro, acero ó construcción mixta, 160 pesetas.

Esta misma prima disfrutarán los buques de casco de hierro ó acero, con motor propio, dedicados á industrias nacionales de pesca marítima ó servicios de puertos sin distinción de velocidades.

E) Por cada ídem id. para navegar con motor propio en buques de carga y pasaje de casco de hierro, acero ó construcción mixta, 170 pesetas.

F) Por cada ídem id. en buques de pasaje y de igual construcción á la anterior, 185 pesetas.

Esta prima se bonificará en un 10 por 100 de su importe inicial por cada milla entera de velocidad que en prue-

ba y á media carga exceda el buque de 14 millas.

Art. 22. Las reformas que introduzcan los constructores nacionales en buques ó artefactos navales que impliquen aumento de tonelaje, darán derecho al abono de las primas en la proporción de dicho aumento.

Art. 23. Para el disfrute de las primas será preciso acreditar que el buque ó la parte que en él tenga variación es de construcción nacional, que ha sido declarado apto por el Ministerio de Marina para el servicio á que se dedique, que el constructor concierte con el Estado las condiciones en que podrán verificar las prácticas reglamentarias en los astilleros y talleres los alumnos de los Institutos náuticos oficiales ó Escuelas especiales de industrias marítimas, y que contribuya en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal obrero naval, ó sostenga por cuenta propia, ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas á juicio del Gobierno.

Para vender ó exportar al extranjero durante los dos primeros años de vida buque ó artefacto naval, cuya construcción en España haya obtenido prima de las señaladas en este título, el propietario vendedor necesitará devolver previamente al Estado las cantidades siguientes: por las primas A, 35 pesetas por tonelada; por las primas B, 40 pesetas; por las primas C, 45 pesetas; por las primas D, 55 pesetas; por las primas E, 60 pesetas, y por las primas F, 65 pesetas por tonelada.

Art. 24. Las primas se rectificarán en su cuantía en proporción adecuada, según se modifiquen los derechos arancelarios impuestos á la importación de buques y artefactos navales ó de materiales necesarios para construcción y armamento en España de dichos buques ó artefactos.

Regirán durante los diez años siguientes á la promulgación de la Ley y se asignarán á las construcciones que se realicen durante ese periodo ó que comiencen seis meses antes de su término siendo de más de 10 toneladas brutas de arqueo total.

Art. 25. Los constructores nacionales de buques que con arreglo á esta ley tengan derecho á primas declararán razonadamente al Ministerio de Hacienda, antes del día 1.º de Octubre de cada año, las cantidades que tendrán devengadas durante el año siguiente á los efectos del artículo 31 de esta ley.

TITULO III

PESCA MARÍTIMA

Art. 26. El ejercicio de la industria nacional de pesca marítima, litoral ó costera, es exclusivo de los españoles, con buques de bandera y construcción nacionales. Esta construcción será también obligatoria para los buques que verifiquen indistinta ó simultáneamente la pesca litoral y la de altura.

Para el cumplimiento de este artículo en lo que afecta á la construcción nacional, se aplicará cuanto preceptúan los artículos 3.º, 4.º y 5.º para los servicios de puerto.

Art. 27. El pescado cogido por españoles con buques nacionales en pesca de gran altura en mares libres, y los residuos de dicho pescado obtenidos á bordo é introducidos directamente en España frescos, ó en camaras frigoríficas, ó con el hielo ó la sal necesarios para su conservación provisional á bordo por buques nacionales, estarán exentos de toda clase de derechos arancelarios, previa la justificación de la procedencia citada en la forma que para cada caso determinen los Ministerios de Hacienda y Marina.

Las Sociedades formadas por españoles en las islas Canarias con capitales españoles, establecidas legalmente para la pesca en el banco titulado Sahárico ó Canario africano, disfrutarán durante

el primer quinquenio del cumplimiento de esta Ley una prima anual de 80 pesetas por cada tonelada de pescado seco que exporte. Dicha prima no podrá exceder en cada año de 20.000 pesetas.

Art. 28. La importación de los productos de la pesca nacional disfrutará de cuantas facilidades administrativas y fiscales sea posible otorgarle, y el transporte ferroviario de los mismos será objeto de un régimen especial que asegure su económica y rápida distribución en los mercados interiores, todo ello antes de cumplirse el primer año desde la promulgación de esta Ley en la *Gaceta*.

TITULO IV PROCEDIMIENTOS

Art. 29. Las disposiciones precisas para las reformas que los artículos 18, 19 y 23 de la Ley ordenan introducir en el régimen vigente, y los reglamentos necesarios para la aplicación general de la Ley serán redactadas y propuestas al Gobierno por una Comisión que se constituirá inmediatamente en el Ministerio de Fomento, formada del modo siguiente:

Funcionarios públicos de nombramiento del Gobierno: un representante por cada cual de los Ministerios de Fomento, Hacienda, Estado, Marina y Gobernación.

Vocales efectivos: un representante elegido por cada cual de las siguientes entidades: Junta de Aranceles y Valoraciones, Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima, Consejo Superior de la Producción y del Comercio, Consejo Superior de Emigración, Cámaras de Comercio, Asociaciones de Navieros y Consignatarios, de Constructores navales, Liga Marítima, Centros comerciales hispano-marroquíes, Compañías de ferrocarriles, Compañías de navegación de cabotaje, de gran cabotaje y de altura, Compañías de navegación subvencionadas, Sindicatos de exportación y Juntas de obras de puertos.

Será presidente de la Comisión el Ministro de Fomento, y secretario un funcionario público, designado por éste, de acuerdo con la Comisión.

Dicha Comisión, que deberá oír a los Centros oficiales competentes en las reformas que prepare, deberá además proponer al Gobierno, mediante el Ministro de Fomento, cuanto estime necesario ó conveniente para el desarrollo de la vida comercial del país y su buena administración, en sistemático concierto de cuantos elementos la integran y muy especialmente de los medios de comunicación interiores y exteriores de la Nación.

Art. 30. Contra las resoluciones que dicte la Administración respecto á la aplicación de los artículos contenidos en esta Ley referentes á las primas, podrán ejercitar los que se consideren perjudicados los recursos de alzada y contencioso-administrativo.

Art. 31. En el presupuesto del Estado se consignarán anualmente las cantidades necesarias para satisfacer en cada ejercicio las devengadas por el cumplimiento de esta Ley.

Art. 32. Quedarán derogadas todas las Leyes, Reglamentos y Ordenes que no se encuentren de acuerdo con los preceptos de esta Ley, la cual deberá empezar á cumplirse á los tres meses de su promulgación en la *Gaceta de Madrid* en la forma reglamentaria que oportunamente se dicte.

TITULO V DEFINICIONES

Art. 33. Para los efectos de esta Ley se considerará «buque nacional» aquel que en su abanderamiento y matrícula, además de ajustarse para los requisitos reglamentarios y á los preceptos del libro III del Código de Comercio, acredite ser de exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional.

«Buque de carga»: El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase, tenga alojamientos para conducir un pasajero de cámara por cada 150 toneladas de arqueo de las que en total tenga el buque, y cuya velocidad en pruebas á media carga no exceda de 12 millas.

«Buque de carga y pasaje»: El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para alojar pasajeros y mercancías de todas clases, cuyas instalaciones para la conducción de pasajeros de todas categorías no sean capaces de contener más de 20 pasajeros por cada 100 toneladas de arqueo de las que en total mida el buque y cuya velocidad en pruebas á media carga sea mayor de 12 millas.

«Buque de pasaje»: El buque nacional que está perfectamente dispuesto para el alojamiento y conducción de pasajeros de todas clases, pudiendo, sin embargo, conducir la carga correspondiente á la capacidad de sus bodegas y porte del buque, cuyos alojamientos para pasajeros tengan amplitud bastante para conducir, por lo menos, 20 pasajeros por cada 100 toneladas de arqueo de las que en total tenga el buque, y cuya velocidad en pruebas á media carga sea mayor de 14 millas.

«Buque, maquina, caldera ó artefacto naval de construcción nacional»: El construido en España por constructor nacional y en astillero de propiedad de personalidad, entidad ó Sociedad española constituida y domiciliada con arreglo á nuestra legislación.

«Naviero ó armador nacional»: A la personalidad, entidad ó Sociedad española constituida y domiciliada con sujeción á nuestras leyes, que es exclusiva propietaria del buque nacional, con el que ejerce la industria de transportes navales ó la de pesca marítima.

«Constructor nacional de buques, máquinas, calderas y otros artefactos ó materiales navales»: A la personalidad entidad ó Sociedad española que posee en territorio nacional astillero ó taller para ejecutar esas obras, y se dedica á dicha industria de construcción naval, bien sea por cuenta propia ó ajena, cumpliendo las condiciones que para la producción nacional exige el artículo 1.º del Reglamento de 23 de Febrero de 1908, para la aplicación de la Ley de 14 de Febrero de 1907.

«Servicios de puertos»: Todos los navales inherentes á la construcción, reparación y conservación de éstos y á su tráfico interior, así como á los de bahías, radas, rios y canales.

«Navegación de cabotaje nacional»: La que verifiquen los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de Africa y las Baleares y Canarias, así como también la que realicen entre dichos puertos y el de Gibraltar, y los de las costas de Portugal y Marruecos donde tenga España Consulados.

«Navegación de gran cabotaje»: La que verifiquen los buque nacionales entre alguno de los puertos españoles enunciados en el párrafo anterior y los extranjeros de Europa, los de Asia y Africa, situados en el Mediterráneo, y los de Africa en el Atlántico, hasta el Cabo Blanco.

«Navegación de altura»: La que verifiquen los buques nacionales entre los puertos españoles contenidos en los dos párrafos inmediatos anteriores y los demás puertos no citados en dichos párrafos.

«Tráfico directo internacional»: El de todo buque nacional conductor de mercancías de procedencia directa aunque haga escala y operaciones mercantiles en otros puertos, siempre que al descargarlas en el puerto de su destino vayan acompañadas del conocimiento y certificado del Cónsul ó de la Aduana del puerto de embarque justificativos de la procedencia directa.

«Industria nacional de pesca maríti-

ma»: La que ejerce personalidad, entidad ó Sociedad española, con buques y artes de pesca, extrayendo del mar sus productos ó fomentando el cultivo y la reproducción de las especies marinas.

«Pesca de gran altura»: La que verifiquen los buques nacionales en mares libres y lugares de pesca situados á grandes distancias de España, organizando expediciones especiales autorizadas por el Ministerio de Marina y cuyo producto no sea introducido fresco en España.

«Pesca de altura»: La que se verifique fuera de las aguas jurisdiccionales por buques nacionales que traen ó envían á España el producto en fresco.

«Pesca litoral ó costera»: La verificada en aguas jurisdiccionales ó en la zona marítima nacional.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en San Ildefonso á catorce de Junio de mil novecientos nueve.

YO EL REY

El Ministro de Fomento,
José Sánchez Guerra

CUADRO A

Anexo al artículo 7.º

Velocidad media anual no inferior á 10 millas ó marcha en prueba anual á media carga, no inferior á 11 millas.

Primer grupo:

12 expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España al Brasil, Uruguay y Argentina, y viceversa, con escala en Canarias.

12 expediciones anuales de igual tráfico una cada mes, desde un puerto de Levante ó Sur de España al Brasil, Uruguay y Argentina, y viceversa, con escala en Canarias.

Velocidad media anual no inferior á 11 y media millas ó marcha en prueba anual á media carga, no inferior á 12 y media.

Segundo grupo:

12 expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al Adriático, y viceversa.

12 expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al mar Negro y al de Azof (cuando esté abierto).

52 ó 104 expediciones anuales de Igual tráfico, una ó dos cada semana, desde un puerto de Levante de España á uno de Argelia y viceversa.

52 ó 104 expediciones anuales de igual tráfico, una ó dos cada semana, desde un puerto del Sur de España á otro de Argelia, y viceversa.

Velocidad media anual no inferior á 13 millas, ó marcha en prueba anual á media carga, no inferior á 14.

Tercer grupo:

12 expediciones anuales de tráfico directo internacional, una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España á Nueva York y Habana, y viceversa.

EL CUADRO B

va inserto en la página siguiente

CUADRO C

Anexo al artículo 17

PRIMER GRUPO

Islas Canarias

Se fomentarán las comunicaciones marítimas regulares, actualmente contratadas, en combinación con las que contienen los cuadros A y B, y el tercer

grupo de este cuadro C, hasta hacerlas periódicas cada tres días entre el Archipiélago y la Península, diarias las principales interinsulares, alternas las restantes entre las demás islas, y semanales entre el Archipiélago, Río de Oro y otros puertos y bahías de la costa del Sahara Español, comprendidas entre Cabo Bojador y Cabo Blanco.

SEGUNDO GRUPO

Islas Baleares

Se desarrollarán las actuales comunicaciones marítimas regulares contratadas, hasta obtener seis semanales en viajes redondos entre Palma y Barcelona, extensiva una de ellas á Tarragona, ó sustituirlo por ésta; una semanal entre Marsella ó Barcelona y Palma, Argel, Palma, Ibiza y Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, y Barcelona é Ibiza; tres semanales entre Palma é Ibiza, Palma y Mahón, Mahón y Barcelona, y Palma, Cabrera, Ibiza y Formentera, y diaria entre Ciudadela y Alcudia.

TERCER GRUPO

Africa

Se concertarán y desarrollarán las diversas comunicaciones marítimas regulares actualmente subvencionadas, unificando todo lo posible sus varios servicios, hasta establecer comunicación diaria de Almería y Málaga con Melilla; bisemanal desde dichos puertos con Chaferinas, Peñón de la Gomera y Alhucemas, extensiva desde el primer puerto á Nemours ó Kiss y á ser posible hasta Orán; semanal entre Cartagena, Alicante y Melilla; con prolongación á Orán; diaria entre Algeciras y Ceuta, extensiva con menor periodicidad á Río Martín y Peñón de la Gomera, y trisemanal combinada entre Cádiz, Tánger, Algeciras, Gibraltar y Ceuta, de manera que la comunicación desde Cádiz ó Algeciras con Tánger y viceversa, sea diaria.

Se establecerá, además, una comunicación quincenal entre Barcelona y Mogador, extensiva á Canarias, y con escalas en algunos puertos de Levante y Sur de España, Argel, Orán, Melilla, Ceuta, Tanger, Larache, Rabat, Casablanca, Saffi y viceversa.

Si las conveniencias del tráfico lo requirieran, podrá esta comunicación quincenal ampliarse á dos quincenales: una desde Barcelona y escalas de España hasta los indicados puertos de Argelia y Marruecos con término en Tánger, y otra desde Barcelona y escalas de España á Tánger y puertos occidentales de Marruecos antes dichos, con término en Canarias.

Los servicios interinsulares de las posesiones españolas en el Golfo de Guinea, se organizarán en combinación con los de la línea marcada con el número 6.º en el cuadro B (Fernando Póo).

Las velocidades y los tonelajes de los buques que hagan los servicios de los tres grupos, así como las subvenciones de esos servicios, se fijarán en armonía con la clase y periodicidad de los mismos, y teniendo en cuenta que de las seis comunicaciones semanales entre Palma y Barcelona, dos se verificarán con la velocidad horaria de 15 millas como minimum, y las cuatro restantes, así como las comunicaciones entre Mahón y Barcelona é Ibiza y Barcelona, con la velocidad mínima de 11 á 12 millas por hora.

Los servicios actuales comprendidos en los tres grupos de este cuadro C ó relacionados directamente con ellos, no podrán ser renovados, prorrogados ni ampliados, siquiera sea transitoriamente, sino en armonía con cuanto se preceptúa en este cuadro y en el artículo 17 de esta Ley.

(Gaceta 17 de Junio)

CUADRO B
ANEXO AL ARTICULO 1º

LINEAS	ITINERARIOS	PROMEDIO DE VELOCIDAD EN LAS LINEAS		PERIODICIDAD	IMPORTE DE LA SUBVENCIÓN		CONDICIONES Y NÚMERO DE LOS VAPORES		NOTAS
		En los tres primeros años.	En el resto del contrato		Pesetas	Pesetas	Marcha en prueba	Desplazamiento	
		Millas por hora	Millas por hora				Millas por hora	Toneladas	
1.—Norte-España á Cuba y Méjico.	Desde un puerto del Norte de España á Habana y Veracruz con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.	13'50	15	Una expedición mensual	1.459.095'12		17	9.000 promedio. 7.500 minimum.	Los servicios al Centro de América se combinarán de suerte que el tráfico entre España y los puertos americanos del Pacífico pueda utilizar indistintamente las vías del Istmo de Tehuantepec ó del de Panamá. Se ensayará el establecimiento de la escala de Puerto Plata (República de Santo Domingo) en la línea núm. 4 (Venezuela Colombia) de la manera mas conveniente para la finalidad principal de dicha línea.
2.—Mediterráneo á la Argentina.	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, Canarias, Montevideo y Buenos Aires, con las escalas que se determinen pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo. Combinación en Buenos Aires para Punta Arenas, Coronel y Valparaiso.	13'50	15	Una expedición mensual	1.691.217'36	45.223'20			Preferentemente para pasaje de cámaras con bastante capacidad para emigrantes y carga.
3.—Mediterráneo á New-York, Cuba y Méjico.	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, New-York, Habana y Veracruz, con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo. Combinación entre Habana y New-Orleans. Combinación entre Habana, Savannah, Charleston, Georgetown, Baltimore y Filadelfia. Combinación entre New-York, Boston, Quebec y Montreal.	12'50	13	Una expedición mensual	1.359.911'96	9.583'20 29.003'04 24.868'80			
4.—Mediterráneo á Puerto Rico, Cuba y Venezuela Colombia.	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, Canarias, Puerto Rico, Habana, Colón, regresando por Puerto Rico con las escalas que se determinen, y pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo. Combinación por el ferrocarril del Istmo entre Panamá y San Francisco de California con escalas intermedias. Combinación por el ferrocarril del Istmo entre Panamá y Valparaiso con escalas intermedias.	12'50	13	Una expedición mensual	1.449.550'08	57.594'24 51.939'36	14'38 tres primeros años. 14'95 resto del contrato.	9.000 promedio. 6.000 minimum.	Los vapores de todas las líneas que toquen en Cádiz, deberán tener combinación con Sevilla, para que desde este puerto puedan expedirse las cargas con flete corrido y conocimiento directo, recibiendo las en igual forma.
5.—Filipinas.	Desde un puerto del Norte de España á Port-Sait, Suez, Singapur y Manila con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa. Combinación con Liverpool, Christiania, Copenhague, Malmo, Libau, Riga, Stockholm, Hel-singfors y San Petersburgo. Combinación entre Port-Sait ó Aden y Sidney. Idem entre Aden ó Colombo y Kurrachee, Bombay y Bushire. Idem entre Colombo y Calcutta. Idem entre Aden ó Colombo y Zarzibar y Mozambique. Idem entre Mozambique y Capetown. Idem entre Singapur, Saigon, Hong-Kong, Shanghai, Hiogo y Yokohama. Idem entre Shanghai y Port Arthur. Idem entre Shanghai, Nagasaki y Wladivostock. Idem entre Singapur y Batavia. Idem entre Manila, Ilo-Ilo y Cebu.	12'50	12'50	Una expedición cada 4 semanas	2.147'581'80	58.112'34 121.029'48 52.749'84 23.680'80 41.441'40 32.947'20	14'38	4.500	Los itinerarios de las líneas los deberá aprobar anualmente el Gobierno, y se formarán ajustándolos á los promedios de velocidad fijados en este cuadro para cada una de ellas.
6.—Fernando Póo.	Desde un puerto de Levante y otro del Norte de España, con enlace en Cádiz, á los puertos de Marruecos que se señalen, Canarias, Rio de Oro, Sierra Leona, Monrovia y otras escalas que se determinen, hasta Santa Isabel y San Carlos en Fernando Póo, pudiendo arrancar de puerto extranjero.	10	12	Una expedición mensual	856.422'72		(11'50 tres primeros años. 13'80 resto del contrato.)	4.000 promedio. 2.400 minimum.	Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
					9.627.611'34				

REALES DECRETOS

Vengo en nombrar, por traslación, Delegado de Hacienda en la provincia de Jaén, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, a don Francisco Semir y Calbetó, que desempeña igual cargo en la de Baleares, con la misma categoría y clase.

Dado en San Ildefonso á diecinueve de Junio de mil novecientos nueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda,

Augusto González Besada

Vengo en nombrar, por traslación, Delegado de Hacienda en la provincia de Baleares, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase, á D. Ricardo Ballester y Martínez que desempeña igual cargo en la de Tarragona, con la misma categoría y clase.

Dado en San Ildefonso á diecinueve de Junio de mil novecientos nueve.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda,

Augusto González Besada

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

REALES ORDENES

La Real orden de 15 de Junio de 1908 dispuso en su regla 10 que, á fin de dar toda la fuerza legal necesaria á los pactos anteriores entre patronos y obreros respecto de las industrias no exceptuadas en la ley del Descanso dominical, se publicasen en los BOLETINES OFICIALES, y en el plazo de dos meses, á contar desde la fecha indicada, todos los pactos que se hallasen en vigor, con objeto de que llegasen á conocimiento de las entidades á que se hace referencia en la regla 4.ª, entendiéndose que los pactos que en el dicho plazo no cumplieran con tal requisito serían tenidos por no contratados á los efectos del reconocimiento legal de la excepción del descanso, sin perjuicio de la fuerza que entre las partes contratantes puedan tener como documentos privados ó públicos.

Las muchas reclamaciones que se han recibido, formuladas con motivo de los pactos, hacen sospechar que no siempre se ha cumplido con lo dispuesto en la repetida Real orden encaminada especialmente, y en beneficio de las partes contratantes á que este Ministerio, las Autoridades civiles, los Inspectores del trabajo y el Instituto de Reformas Sociales conozcan por testimonio fehaciente las estipulaciones contenidas en los convenios, y puedan con exacto conocimiento de causa resolver las cuestiones que con ocasión de aquéllos se susciten.

Por eso es necesario que en el término más breve posible se sepa cuáles son aquellos pactos que se han contratado con arreglo á la Ley y demás disposiciones vigentes en la materia, y cuáles son aquellos otros que por adolecer de algún defecto deben reformarse ó declararse nulos.

Otro de los puntos que ha sido también origen de quejas y reclamaciones, es el relativo al de los pactos existentes entre las Empresas periodísticas y sus obreros para la publicación de los periódicos en domingo, alegándose en varios casos que al contratarlos no se ha tenido en cuenta lo preceptuado en la Real orden de 26 de Junio de 1907, especialmente en lo que se refiere á la disposición segunda, conforme á la cual los convenios no podrán celebrarse parcialmente, esto es, entre patronos y obreros aislados, ni de Asociación á Asociación, ni entre varias entidades patronales y varios obreros, pudiendo únicamente ser adoptadas por mayoría absoluta de todos los individuos, obreros ó patronos, que perteneciendo al Gremio á que el convenio afecte, formen parte de alguna Asociación que reúna las condiciones expresadas.

Por lo expuesto,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.º Que en el término de quince días, á contar desde la publicación de esta Real orden en la *Gaceta de Madrid*, los Gobernadores civiles remitan á este Ministerio una lista de todos los pactos publicados en los respectivos BOLETINES OFICIALES desde el 15 de Junio de 1908 hasta la fecha.

2.º Que en el mismo término las mencionadas Autoridades remitan también á este Ministerio copias de los pactos convenidos entre las Empresas periodísticas y sus obreros y relación de aquellas otras Empresas de la misma clase que no hayan pactado y del número de obreros que estas últimas tengan á su servicio.

De Real orden lo digo á V. S. á los efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 21 de Junio de 1909.

CIERVA

Señor Gobernador civil de....

(Gaceta 22 de Mayo)

Vista la instancia que con fecha 14 del corriente dirige á este Ministerio D. Antonio Martorell, Arquitecto de la Real Academia de San Fernando, Presidente de la Sociedad de Arquitectos de Valencia y de la Comisión organizadora del quinto Congreso Nacional de Arquitectos, que ha de celebrarse en dicha ciudad del 21 al 30 del actual, en súplica de que se dicte, como otras veces, una disposición de carácter general concediendo licencia á los Arquitectos dependientes de este Ministerio, Diputaciones y Ayuntamientos durante la celebración del citado Congreso; teniendo en cuenta la importancia que ha de revestir el certamen y para facilitar y aumentar el concurso de dichos funcionarios.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que al ponerlo en conocimiento de V. S. para que lo trasmita á la Diputación y Ayuntamientos de esa provincia, les signifique la conveniencia que para el interés general representa el que se facilite la concurrencia á dicho Congreso de los Arquitectos de aquellas Corporaciones que lo deseen, concediéndoles al efecto la correspondiente licencia.

De Real orden lo digo á V. S. para su conocimiento y fines que se interesan. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 22 de Junio de 1909.

CIERVA

Señor Gobernador de....

(Gaceta 23 de Junio)

SECCION PROVINCIAL

Núm. 1449

Gobierno Civil

Secretaria.—Negociado de Elecciones

Con esta fecha se eleva al Excmo. Señor Ministro de la Gobernación el recurso interpuesto por D. Pedro Prats y Pons y otros contra el acuerdo de la Comisión Provincial por el que declaró que D. José Vila Preto tiene capacidad legal para ejercer el cargo de Concejal del Ayuntamiento de Villa-Carlos para el que fué elegido.

Y en cumplimiento de lo prevenido por el artículo 26 del Reglamento del Ramo se hace esta publicación.

Palma 24 de Junio de 1909.

El Gobernador,

L. de Irazazábal

Núm. 1450

Con esta fecha se eleva al Excmo. Señor Ministro de la Gobernación el recurso interpuesto por D. Juan Mas Gomila vecino de Montuiri contra el acuerdo de la Comisión Provincial por el que declaró que el recurrente carece de capacidad legal para ejercer el cargo de Concejal del Ayuntamiento de Montuiri, para el que fué elegido.

Y en cumplimiento de lo prevenido por el artículo 26 del Reglamento de proce-

dimiento del Ramo se hace esta publicación.

Palma 24 de Julio de 1909.

El Gobernador,

L. de Irazazábal

Núm. 1450

Con esta fecha se eleva al Excmo. Señor Ministro de la Gobernación el recurso interpuesto por D. Miguel Pomar, contra el acuerdo de la Comisión Provincial por el que declaró que D. Juan Aloy Miralles tiene capacidad legal para ejercer el cargo de Concejal del Ayuntamiento de Montuiri para el que fué elegido.

Y en cumplimiento de lo prevenido por el artículo 26 del Reglamento de procedimiento del Ramo se hace esta publicación.

Palma 24 de Junio de 1909.

El Gobernador,

L. de Irazazábal

Núm. 1457

Obras Públicas.—Tranvías

D. Mariano Gual de Tegoires, Conde de Ayamans y D. Alfonso de Chopitea y Castelló, peticionarios de la concesión de la red de tranvías eléctricos denominada de «Oas-Catalá á la Estación de Palma con Ramales» solicita la declaración de utilidad pública con derecho á la Expropiación forzosa de los terrenos que fuere necesario ocupar para la ejecución de las obras hechas con arreglo á las indicaciones del proyecto que se halla de manifiesto en la Jefatura de Obras públicas, calle de Verí, n.º 7.

Lo que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879, se pone en conocimiento del público para que los particulares, Corporaciones y entidades que se consideren agraviados con la pretensión entablada, produzcan las reclamaciones que crean oportunas á este Gobierno civil, dentro del plazo de 15 días contados á partir del de la inserción de este anuncio en el BOLETIN OFICIAL de la provincia.

Palma 24 de Junio de 1909.

El Gobernador,

L. de Irazazábal

Núm. 1456

Secretaria.—Negociado 4.º

CIRCULAR.—Fijada por la Alcaldía de Llubí, la lista de propietarios interesados en la expropiación que tiene acordada aquel Ayuntamiento para la prolongación de la calle de la Iglesia, en el trayecto comprendido entre la entrada de dicha calle y la de Alomar, he acordado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879 y 23 del Reglamento para su aplicación, que se publique en este BOLETIN OFICIAL dicha relación á fin de que las personas ó Corporaciones interesadas puedan exponer ante la Alcaldía de Llubí en el plazo máximo de 15 días lo que estimen conveniente en contra de la ocupación que se intenta pero en modo alguno contra la necesidad de la obra.

Palma 25 de Junio de 1909.

El Gobernador

L. de Irazazábal

RELACION nominal de los propietarios interesados en la expropiación acordada por este Ayuntamiento para la prolongación de la calle de la Iglesia formada en cumplimiento del art. 15 de la Ley de expropiación de 10 de Enero de 1879.

Número de orden, 1; nombre de la finca, La Tanca; nombre del propietario, D. Jorge Perelló Perelló; id. del colono, el mismo; clase de la finca, Sembradío con árboles.

Número de orden, 2; nombre la finca, El Corral; nombre del propietario, Herederos de D. Antonio Sbert y Torrens; id. del colono, el mismo; clase de finca, Sembradío con árboles.

Llubí 18 de Junio de 1909.—El Alcalde, Jaime Oliver.

Núm. 1459

Secretaria.—Negociado de Ayuntamientos

El Sr. Vicepresidente de la Comisión Provincial me dice con fecha 23 del actual lo que sigue:

«Excmo. Sr.: El Alcalde de San Luis en comunicación fechada el día 15 del corriente se sirvió remitir una instancia suscrita por D. Sebastian Gomila Gomila solicitando le sea admitida la dimisión del cargo de concejal de aquella villa por no hallarse disfrutando de buena salud segun se acredita por la certificación facultativa que acompaña librada por el médico titular D. Mateo Seguí y teniendo presente la Comisión Provincial que segun el art. 43 de la ley municipal pueden excusarse de ser concejales los mayores de 60 años y los físicamente impedidos, y que el párrafo 2.º del art. 4.º del R. D. de 24 de Marzo de 1891 establece que las excusas fundadas en la edad ó impedimento físico podrán presentarse en cualquier tiempo, vista además la R. O. de 17 de Septiembre de 1904, en la que se declara, como resolución de carácter general que las Comisiones provinciales corresponde en todos los casos resolver en primera instancia sobre las excusas de los Concejales, en la sesión que celebró el día de ayer acordó por unanimidad aceptar la excusa alegada por D. Sebastian Gomila Gomila para continuar desempeñando el cargo de concejal del Ayuntamiento de San Luis.»

Y á tenor de lo prevenido por el artículo 6.º del R. D. de 24 de Marzo de 1891 se hace esta publicación.

Palma 26 de Junio de 1909.

El Gobernador,

L. de Irazazábal

Núm. 1453

ADMINISTRACION DE HACIENDA DE BALEARES

Negociado de Propiedades

Circular.—En armonía con lo preceptuado el artículo 1.º del Real decreto de 14 de Junio de 1897, se hace saber á los Ayuntamientos de esta provincia que en los quince primeros días del proximo mes de Julio deberán remitir á esta Administración una certificación expresiva de los ingresos obtenidos en arcas municipales durante el segundo trimestre del corriente año por concepto de rentas de bienes de propios y por el de arbitrios de pesas medidas, al objeto de que esta oficina pueda proceder á la liquidación de los impuestos de 20 por 100 y 10 por 100 que gravan dichos ingresos, teniendo presente al cumplir este servicio las prevenciones siguientes:

1.ª Si bien pueden incluirse en una certificación los ingresos obtenidos por la venta de bienes de propios y por los expresados arbitrios, deben venir convenientemente deslindados los que hayan verificado por cada uno de dichos conceptos ya que los impuestos que sobre ellos pesan deben liquidarse á distintos tipos.

2.ª Las certificaciones de que se trata deben expedirse por los Secretarios de los Ayuntamientos con el V.º B.º de la Alcaldía.

3.ª Las certificaciones de referencia cuando fueren afirmativas contendrán todas ellas la expresión clara y terminante que los ingresos en ella comprendidos son los únicos obtenidos durante el segundo trimestre del corriente año por los respectivos municipios.

4.ª Por medio de otro sí, se expresará en las propias certificaciones las cantidades que en el indicado trimestre haya satisfecho el municipio por el impuesto del diez por ciento de aprovechamientos forestales y por la contribución territorial correspondiente á los bienes de propios cuyo importe haya de rebajarse de los productos obtenidos por la liquidación del 20 por 100 al tenor de lo establecido en la prescripción 4.ª de la R. O. de 14 de Junio de 1897.

Si no pudiera justificarse la contribución con el recibo, por haberse unido al

libramiento ó por otra causa, se hará constar la fecha de pago y el número con que aparece en el reparto respectivo.

5.ª La falta de ingresos por los conceptos indicados durante el último trimestre, no eximirá á los Ayuntamientos de remitir la certificación que se les reclama y que en tal caso habrá de ser negativa.

Atendiendo á que los impuestos de que se trata deben satisfacerse dentro del mes de Agosto próximo encarezco á los Señores Alcaldes la necesidad de que cumplan el servicio con la mayor puntualidad posible, evitando de ese modo que tenga que imponerse los correctivos que determinan las disposiciones vigentes en la materia, las cuales se propondrán sin dilación en cuanto expire el plazo para los que se hallan en descubierito.

Palma 23 Junio de 1909.—El Administrador de Hacienda, Valentin Sambricio.

Núm. 1444

INSTITUTO GEOGRAFICO Y ESTADISTICO

Sección provincial de estadística de Baleares

Datos del movimiento natural de la población en esta provincia durante el mes de Mayo último.

Población. 817.289

Número de hechos

Absoluto.
 . Nacimientos. 686
 . Defunciones. 483
 . Matrimonios. 180

Por 1.000 habitantes.
 . Natalidad. 2'16
 . Mortalidad. 1'52
 . Nupcialidad. 0'57

Número de nacidos

Vivos.
 . Varones. 366
 . Hembras. 320

Vivos.
 . Legítimos. 672
 . Ilegítimos. 3
 . Expósitos. 11

Total. 686

Muertos.
 . Legítimos. 9
 . Ilegítimos.
 . Expósitos.

Total. 9

Número de fallecidos

Varones. 222
 Hembras. 261

Menores de 5 años. 144
 De 5 y más años. 389

En hospitales y casas de salud. 17
 En otros establecimientos benéficos. 5

Total. 22

Causas de las defunciones

Fiebre tifoidea (tifo abdominal). 5
 Fiebre intermitente y caquexia palúdica. 1
 Sarampión. 17
 Coqueluche. 4
 Difteria y Crup. 5
 Gripe. 9
 Tuberculosis pulmonar. 30
 Tuberculosis de las meninges. 1
 Otras tuberculosis. 8
 Cáncer y otros tumores malignos. 18
 Meningitis simple. 19
 Congestión, hemorragia y reblandecimiento cerebrales. 38
 Enfermedades orgánicas del corazón. 55
 Bronquitis aguda. 42
 Bronquitis crónica. 13
 Neumonía. 21
 Otras enfermedades del aparato respiratorio. 30
 Afecciones del estómago (menos cáncer). 2
 Diarrea y enteritis (dos años y más). 6
 Diarrea y enteritis (menores de dos años). 5

Hernias, obstrucciones intestinales 5
 Cirrosis del hígado. 6
 Nefritis y mas de Bright. 6
 Otras enfermedades de los riñones, de la vejiga y de sus anexos. 2
 Tumores no cancerosos y otras enfermedades de los órganos genitales de la mujer. 1
 Septicemia puerperal (fiebre, peritonitis, flabitis puerperales). 1
 Debilidad congénita y vicios de conformación. 16
 Debilidad senil. 29
 Muertes violentas. 4
 Otras enfermedades. 76
 Enfermedades desconocidas ó mal definidas. 8

Total. 483

Palma 22 de Junio de 1909.—El Jefe de Estadística, Damián Serra.

Datos del movimiento natural de la población en esta Capital durante el mes de Mayo último.

Población. 66.121

Número de hechos

Absoluto.
 . Nacimientos. 145
 . Defunciones. 106
 . Matrimonios. 42

Por 1.000 habitantes.
 . Natalidad. 2'19
 . Mortalidad. 1'60
 . Nupcialidad. 0'64

Número de nacidos

Vivos.
 . Varones. 76
 . Hembras. 69

Vivos.
 . Legítimos. 135
 . Ilegítimos.
 . Expósitos. 10

Total. 145

Muertos.
 . Legítimos. 2
 . Ilegítimos.
 . Expósitos.

Total. 2

Número de fallecidos

Varones. 54
 Hembras. 52

Menores de 5 años. 35
 De 5 y más años. 71

En hospitales y casas de salud. 11
 En otros establecimientos benéficos. 5

Total. 16

Causas de las defunciones

Fiebre tifoidea (tifo abdominal). 1
 Fiebre intermitente y caquexia palúdica. 1
 Sarampión. 6
 Coqueluche. 2
 Difteria y Crup. 1
 Gripe. 2
 Tuberculosis pulmonar. 7
 Tuberculosis de las meninges. 1
 Otras tuberculosis. 2
 Cáncer y otros tumores malignos. 3
 Meningitis simple. 2
 Congestión, hemorragia y reblandecimiento cerebrales. 7
 Enfermedades orgánicas del corazón. 13
 Bronquitis aguda. 5
 Bronquitis crónica. 1
 Neumonía. 5
 Otras enfermedades del aparato respiratorio. 9
 Hernias, obstrucciones intestinales 1
 Cirrosis del hígado. 3
 Tumores no cancerosos y otras enfermedades de los órganos genitales de la mujer. 1
 Debilidad congénita y vicios de conformación. 2
 Debilidad senil. 7
 Otras enfermedades. 18

Enfermedades desconocidas ó mal definidas. 1

Total. 106

Palma 22 de Junio de 1909.—El Jefe de Estadística, Damián Serra.

Núm. 1439

Juzgado municipal de Lloseta

Por el presente se hace saber: Que por ante este Juzgado municipal se instruyó expediente posesorio á instancia de Bernardo, Francisca y Monserrate Mateu Villalonga vecinos de esta villa para que se acordara la inscripción en el Registro de la Propiedad de este partido de una casa y corral calle Nueva n.º 33, una finca rústica llamada Son Beltrán ó Can Rotger de unos ciento treinta destres de extensión, un solar llamado también de Can Rotger, una finca rústica llamada Son Pata ó Cas Corch de unos cincuenta destres de extensión y otro finca rústica llamada Pou den Barrungo ó Es mitx Cortó de unos cincuenta destres, á nombre de los indicados hermanos germanos; mediante auto de veintinueve Abril último se aprobó el expediente y se mandó llevarse á efecto las inscripciones solicitadas. Y el Sr. Registrador suspendió la inscripción de la finca descrita en último lugar por resultar inscrita á nombre de Juana Ana Villalonga Ramon con el nombre de «Can Llampayes». Por lo que en providencia de ayer dictada por el Sr. Juez municipal de esta villa se ha acordado se cite por medio del presente á los herederos ó sucesores de dicha Juana Ana Villalonga Ramon y á cuantos se crean con mejor derecho á fin de que dentro el plazo de ocho días, á contar desde la inserción del presente en el BOLETIN OFICIAL de la provincia se presenten en el referido expediente por si tienen algo que oponer á las inscripciones solicitadas; pues de lo contrario se ratificará el citado auto.

Lloseta diez y seis de Junio de mil novecientos nueve.—Miguel Fiol, Secretario.

Núm. 1440

Por el presente se hace saber: Que por ante este Juzgado municipal se instruyó expediente posesorio á instancia de Jorge Margarita, Maria, Bartolomé y Juan Mut Ramon vecinos de esta villa para que se acordara la inscripción en el Registro de la Propiedad de este partido de una casa y corral calle Mayor n.º 19, una finca rústica llamada Son Balle ó Ses Velas de ciento treinta destres de extensión y otra finca rústica llamada Son Beltrán ó Can Marcó de unos veinticinco destres de extensión, á nombre de los indicados hermanos germanos; mediante auto de veintinueve Abril último se aprobó el expediente y se mandó llevarse á efecto las inscripciones solicitadas. Y el Sr. Registrador suspendió la inscripción de la finca descrita en segundo lugar por resultar inscrita á nombre de la causante Maria Ramon Coll. Por lo que en providencia de ayer dictada por el Sr. Juez municipal de esta villa se ha acordado se cite por medio del presente a los herederos ó sucesores de dicha Maria Ramon Coll y á cuantos se se crean con mejor derecho á fin de que dentro el plazo de ocho días á contar desde la inserción del presente en el BOLETIN OFICIAL de la provincia, se presenten en el referido expediente por si tienen algo que oponer á las inscripciones solicitadas; pues de lo contrario se ratificará el citado auto.

Lloseta diez y seis Junio de mil novecientos nueve.—Miguel Fiol, Secretario.

Núm. 1441

Por el presente se hace saber: Que por ante este Juzgado municipal se instruyó expediente posesorio á instancia de Miguel, Bartolomé y Antonio Bestard Abrinas vecinos de esta villa para que se acordara la inscripción en el Registro de la Propiedad de este partido de una finca rústica llamada Pou den Barrungo ó «Se Caseta» de unos doscientos destres de extensión, otra finca rústica llamada Son

Pelay ó Els Balladors de unos doscientos destres de extensión, y una casa y corral calle de Dameto n.º 39, á nombre de los indicados hermanos germanos; mediante auto de veintinueve de Abril último se aprobó el expediente y se mandó llevarse á efecto las inscripciones solicitadas. Y el Sr. Registrador suspendió la inscripción de las fincas descritas en el tercero y cuarto lugar por resultar inscritas á nombre de la causante Magdalena Abrinas Ramon. Por lo que en providencia de ayer dictada por el Sr. Juez municipal de esta villa se ha acordado se cite por medio del presente á los herederos ó sucesores de dicha Magdalena Abrinas Ramon y á cuantos se crean con mejor derecho á fin de que dentro el plazo de ocho días á contar desde la inserción del presente en el BOLETIN OFICIAL de la provincia, se presenten en el referido expediente por si tienen algo que oponer á las inscripciones solicitadas; pues de lo contrario se ratificará el citado auto.

Lloseta diez y seis Junio de mil novecientos nueve.—Miguel Fiol, Secretario.

Núm. 1458

SUBASTA

El día diez del próximo mes de Julio, de doce y media á trece, en el estudio del infrascrito Notario, Apuntadores 35, y bajo las condiciones que en el mismo se hallan de manifiesto se subastará y rematará un censo reservativo de doscientas treinta y nueve pesetas diez y seis céntimos (setenta y dos libras) de pensión anual, impuesto sobre casa en esta ciudad, calle de Pueyo, números 17 y 19, llamada Horno de las Capuchinas.

Palma 25 de Junio de 1909.—Rafael Togores y Palou.

Núm. 1451

CONTRIBUCION INDUSTRIAL

4.º trimestre 1907, 1.º al 4.º 1908 y 1909

Don Jaime Ignacio Salom, Agente Ejecutivo de la 1.ª Zona de Palma de la que es Arrendatario Don Bartolomé Mir.

Hago saber: Que en la subasta anunciada en el BOLETIN OFICIAL número 6622 fecha 15 de los corrientes de la finca propia del deudor D. Luis Martí Ximenis se hace constar. «Una finca compuesta de casa y horno con todos sus accesorios y zaguan con altos en la calle de Cavalleria de esta ciudad, la casa horno tiene dos portales número 29 antes 33 y 34 de la manzana 146 y el otro sin numerar el zaguan lleva el número 27 antes 35 de dicha manzana.

Y por parte de esta agencia se ha venido en conocimiento de que los accesorios del horno descrito no son de la propiedad del deudor D. Luis Martí.

Y por el presente Edicto se hace constar que la subasta anunciada en el citado BOLETIN OFICIAL se excluyen los accesorios y que la venta se limita á los restantes bienes propios del deudor y como se ha dicho consiste «En casa y horno y Zaguan con altos.»

Lo que se anuncia y publica á sus efectos en Palma á 24 de Junio de 1909.—El Agente, Jaime Ignacio Samol.

Núm. 1454

CAJA DE AHORROS

Y MONTE DE PIEDAD DE BALEARES

Asociación de Beneficencia

Por acuerdo de la Junta Protectora el día 5 de Julio proximo y siguientes necesarios de cuatro á siete de la tarde en la sala de ventas de la Sociedad (Sol 19), se celebrará pública subasta para enajenar las garantías de los préstamos vencidos en el mes de Junio de 1908.

Hasta el día 3 á las siete de la tarde podrán los interesados cancelar ó renovar sus respectivos préstamos.

Palma 24 de Junio de 1909.—El Vocal de turno, Antonio Bosch, Pesbitero.

Depositaria de fondos municipales de Muro

CUENTA del 1.º trimestre del año 1909 que rinde el Depositario

PRIMERA PARTE.—CUENTA DE CAJA		Pesetas
Existencia en mi poder en fin del trimestre anterior		5609'86
Ingresos en el trimestre de esta cuenta.		5053'88
Cargo.		10662'74
Data por pagos verificados en igual trimestre.		1405'12
Existencia en mi poder para el trimestre que sigue.		9257'62

SEGUNDA PARTE.—CUENTA POR CONCEPTOS

INGRESOS	Saldo del trimestre anterior	Operaciones en este trimestre	TOTAL de las operaciones
1 Propios.	»	»	»
2 Montes.	»	»	»
3 Impuestos.	»	»	»
4 Beneficencia.	»	»	»
5 Instrucción pública.	»	»	»
6 Corrección pública.	»	»	»
7 Extraordinarios.	»	»	»
8 Resultas.	»	5609'86	5609'86
9 Recursos legales para cubrir el déficit.	»	5053'88	5053'88
10 Reintegros.	»	»	»
11 Ampliación.	»	»	»
Cargo pesetas.		10662'74	10662'74
PAGOS			
1 Gastos del Ayuntamiento.	»	733'12	733'12
2 Policía de seguridad.	»	»	»
3 Policía urbana y rural.	»	261'75	261'75
4 Instrucción pública.	»	»	»
5 Beneficencia.	»	»	»
6 Obras públicas.	»	273'50	273'50
7 Corrección pública.	»	»	»
8 Montes.	»	136'75	136'75
9 Cargas.	»	»	»
10 Obras de nueva construcción.	»	»	»
11 Imprevistos.	»	»	»
12 Resultas.	»	»	»
13 Devoluciones.	»	»	»
Data pesetas.		1405'12	1405'12

La precedente cuenta está conforme con lo que resulta de los libros de la Depositaria. En Muro a 4 Abril 1909.—El Depositario, Gabriel Serra.—Conforme.—El Secretario-Contador, Francisco Campamar Carrió.—V.º B.º —El Alcalde, Jaime Campamar.

Depositaria de fondos municipales de Andraitx

CUENTA del 1.º trimestre del año 1909 que rinde el Depositario

PRIMERA PARTE.—CUENTA DE CAJA		Pesetas
Existencia en mi poder en fin del trimestre anterior		3107'59
Ingresos en el trimestre de esta cuenta.		6025'80
Cargo.		9132'89
Data por pagos verificados en igual trimestre.		8234'76
Existencia en mi poder para el trimestre que sigue		898'18

SEGUNDA PARTE.—CUENTA POR CONCEPTOS

INGRESOS	Saldo del trimestre anterior	Operaciones en este trimestre	TOTAL de las operaciones
1 Propios.	»	»	»
2 Montes.	»	»	»
3 Impuestos.	»	1325'30	1325'30
4 Beneficencia.	»	»	»
5 Instrucción pública.	»	»	»
6 Corrección pública.	»	»	»
7 Extraordinarios.	»	»	»
8 Resultas.	»	3107'00	3107'59
9 Recursos legales para cubrir el déficit.	»	4700'00	4700'00
10 Reintegros.	»	»	»
11 Ampliación.	»	»	»
Cargo pesetas.		9132'80	9132'89
PAGOS			
1 Gastos del Ayuntamiento.	»	1482'49	1482'49
2 Policía de seguridad.	»	187'50	187'50
3 Policía urbana y rural.	»	570'78	570'79
4 Instrucción pública.	»	231'30	231'30
5 Beneficencia.	»	55'00	55'00
6 Obras públicas.	»	3120'82	3120'82
7 Corrección pública.	»	»	»
8 Montes.	»	»	»
9 Cargas.	»	2512'50	2512'50
10 Obras de nueva construcción.	»	»	»
11 Imprevistos.	»	74'36	74'36
12 Resultas.	»	»	»
13 Ampliación.	»	»	»
Data pesetas.		8234'76	8234'76

La precedente cuenta está conforme con lo que resulta de los libros de la Depositaria. En Andraitx a 31 Mayo de 1909.—El Depositario, Gabriel Terrades.—Conforme.—El Secretario-Contador, Jaime Juan — V.º B.º —El Alcalde, Juan Riera.

Depositaria de fondos municipales de Manacor

CUENTA del 1.º trimestre del año 1909 que rinde el Depositario

PRIMERA PARTE.—CUENTA DE CAJA		Pesetas.
Existencia en mi poder en fin del trimestre anterior		4017'88
Ingresos en el trimestre de esta cuenta		7422'86
Cargo.		11440'74
Data por pagos verificados en igual trimestre.		9262'45
Existencia en mi poder para el trimestre que sigue.		2178'29

SEGUNDA PARTE.—CUENTA POR CONCEPTOS

INGRESOS	Saldo del trimestre anterior	Operaciones en este trimestre	TOTAL de las operaciones
1 Propios.	»	»	»
2 Montes.	»	»	»
3 Impuestos.	»	3267'75	3267'75
4 Beneficencia.	27'23	173'25	205'48
5 Instrucción pública.	»	»	»
6 Corrección pública.	3400'00	»	3400'98
7 Extraordinarios.	»	»	»
8 Resultas.	589'67	»	589'67
9 Recursos legales para cubrir el déficit.	»	3976'86	3976'86
10 Reintegros.	»	»	»
11 Ampliación.	»	»	»
Cargo pesetas.	4017'88	7422'86	11440'74
PAGOS			
1 Gastos del Ayuntamiento.	»	2835'81	2835'81
2 Policía de seguridad.	»	631'00	631'00
3 Policía urbana y rural.	»	1199'10	1199'10
4 Instrucción pública.	»	»	»
5 Beneficencia.	»	3'60	3'60
6 Obras públicas.	»	1691'48	1691'48
7 Corrección pública.	»	1466'08	1466'08
8 Montes.	»	»	»
9 Cargas.	»	1037'70	1037'70
10 Obras de nueva construcción.	»	»	»
11 Imprevistos.	»	397'68	397'68
12 Resultas.	»	»	»
13 Ampliación.	»	»	»
Data pesetas.		9262'45	9262'45

La precedente cuenta está conforme con lo que resulta de los libros de la Depositaria. En Manacor a 31 Marzo 1909.—El Depositario, Jorge Vidal.—Conforme.—El Secretario-Contador, Juan Parera.—V.º B.º —El Alcalde, Lorenzo Riera.

Depositaria de fondos municipales de La Puebla

CUENTA del 1.º trimestre del año 1909 que rinde el Depositario

PRIMERA PARTE.—CUENTA DE CAJA		Pesetas
Existencia en mi poder en fin del trimestre anterior		1892'58
Ingresos en el trimestre de esta cuenta		2174'55
Cargo.		4067'13
Data por pagos verificados en igual trimestre.		2355'96
Existencia en mi poder para el trimestre que sigue		1711'17

SEGUNDA PARTE.—CUENTA POR CONCEPTOS

INGRESOS	Saldo del trimestre anterior	Operaciones en este trimestre	TOTAL de las operaciones
1 Propios.	»	»	»
2 Montes.	»	»	»
3 Impuestos.	»	2134'75	2134'75
4 Beneficencia.	»	»	»
5 Instrucción pública.	»	»	»
6 Corrección pública.	»	»	»
7 Extraordinarios.	»	»	»
8 Resultas.	»	1892'58	1892'58
9 Recursos legales para cubrir el déficit.	»	39'80	39'80
10 Reintegros.	»	»	»
11 Ampliación.	»	»	»
Cargo pesetas.		4067'13	4067'13
PAGOS			
1 Gastos del Ayuntamiento.	»	246'50	246'50
2 Policía de seguridad.	»	»	»
3 Policía urbana y rural.	»	1454'35	1454'35
4 Instrucción pública.	»	»	»
5 Beneficencia.	»	25'00	25'00
6 Obras públicas.	»	»	»
7 Corrección pública.	»	»	»
8 Montes.	»	»	»
9 Cargas.	»	480'11	480'11
10 Obras de nueva construcción.	»	»	»
11 Imprevistos.	»	150'00	150'00
12 Resultas.	»	»	»
13 Ampliación.	»	»	»
Data pesetas.		2355'96	2355'96

La precedente cuenta está conforme con lo que resulta de los libros de la Depositaria. En La Puebla a 31 Marzo 1909.—El Depositario, Antonio Serra.—Conforme.—El Secretario-Contador, Eleuterio Marqués.—V.º B.º —El Alcalde, Jaime Comas.