

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Lunes 8 de Marzo de 1937

NUMERO 7494

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Ley 7ª de 1937, de 20 de Enero, por la cual se aprueba la Convención Internacional sobre Líneas de Carga suscrita en Londres el 5 de Julio de 1930, a la cual Convención se adhirió nuestra República el día 10 de Julio de 1930, a la cual van adjuntos sus importantes anexos.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

SECRETARIA DE GOBIERNO Y JUSTICIA

Resolución 41, de 4 de Marzo, por la cual se concede auxilio pecuniario solicitado por la señora Pardo V. yda. de Venuechi.

Resolución 42, de 4 de Marzo, por la cual se devuelve a la oficina de origen, el expediente del juicio de policía instaurado contra Cirilo J. Sanford.

Resolución 43, de 4 de Marzo, por la cual se concede vacaciones a la señora Juana de Dios Sáenz, Jefa de la Sección de Matrimonios de la Oficina del Registro Civil.

SECCION SEGUNDA

Resolución 33, de 26 de Febrero, por la cual se concede libertad condicional a la reo Margarita James.

Resolución 34, de 26 de Febrero, por la cual conceden libertad condicional al reo Santiago Morales.

Resolución 35, de 2 de Marzo, por la cual se concede libertad condicional al reo Pedro Valenzuela.

Resolución 36, de 2 de Marzo, por la cual conceden libertad condicional al reo José de los Angeles Samaniego.

Resolución 37, de 3 de Marzo, por la cual se concede libertad condicional al reo Leonardo González.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Departamento Consular

Resolución 6, de 2 de Marzo, por la cual se concede permiso al señor Germán Gil Guardia J., para que pueda aceptar el cargo de Cónsul Honorario de la República del Uruguay en Amsterdam, Holanda.

SECRETARIA DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

Sección de Comercio e Industrias

Resolución 8, de 3 de Marzo, por la cual se resuelven consultas hechas a este Despacho por el señor Hamilton Howard.

SECRETARIA DE EDUCACION Y AGRICULTURA

SECCION PRIMERA

Resolución 75, de 3 de Marzo, por la cual se acepta la renuncia que del cargo de Maestro de Escuela en Chitré, ha presentado el señor Armando A. Luna.

Relación de las facturas Consulares visadas en la Oficina del Avulsador Oficial de Panamá.

Movimiento de la Oficina del Registro de la Propiedad.

Movimiento de las Notarías.

Avisos y Edictos.

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Es sancionada la Ley 7ª de 1937

LEY 7ª DE 1937

(DE 20 DE ENERO)

por la cual se aprueba la Convención Internacional sobre Líneas de Carga suscrita en Londres el 5 de Julio de 1930, a la cual Convención se adhirió nuestra República el día 10 de Julio de 1930.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo único. Apruébase la Convención Internacional sobre Líneas de Carga celebrada en Londres el cinco (5) de Julio de mil novecientos treinta (1930), que a la letra dice:

Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Chile, de Cuba, de Dinamarca, de la Ciudad Libre de Irlanda, de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, de Grecia, de la India, de Islandia, de Italia, del Japón, de Letonia, de México, de Noruega, de Nueva Zelandia, del Paraguay, de los Países Bajos, del Perú, de Polonia, de Portugal, de Suecia y de la Unión de las Repúblicas Soviéticas, desearios de establecer de común acuerdo principios y reglamentos con el fin de garantizar las vidas y haciendas a flote, por lo que se refiere a los límites de inmersión para los cuales puedan ser cargados los buques destinados a efectuar viajes internacionales, han decidido establecer un Convenio con este objeto, para lo que han nombrado los siguientes Plenipotenciarios:

El Gobierno de Alemania: Sr. Gustav Keenings, Director General del Ministerio de Comunicaciones, Consejero secreto de Estado, Berlín; Sr. Arthur Werr, Consejero superior de Estado en el Ministerio de Re-

laciones, Consejero secreto de Justicia, Berlín; Sr. Walter Laas, Profesor Director de la Sociedad de Clasificación "Germanischer Lloyd", Berlín; Sr. Karl Sturm, Director gerente de la See-Berufsgenossenschaft, Hamburgo. El Gobierno de la Confederación de Australia: Capitán de navío, Sr. Henry Priaux Cayley, de la Real Armada Australiana, Agregado naval de la Confederación de Australia en Londres; Sr. Vincent Cyril Duffy, de la Australia House. El Gobierno de Bélgica: Sr. Raoul P. Grimard, Ingeniero naval, Consejero técnico de la Administración Central de la Marina. El Gobierno del Canadá: Sr. Alexander Johnston, Subsecretario de la Marina Mercante. El Gobierno de Chile: Capitán de corbeta, Sr. Oscar Bunster, Constructor naval, Miembro de la Comisión naval de Chile en Londres. El Gobierno de Cuba: Sr. Guillermo Patterson, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Londres. El Gobierno de Dinamarca: Sr. Emil Krogh, Jefe de Negociado del Ministerio de Navegación y Pesca; Sr. Aage H. Larsen, Ingeniero constructor del Ministerio de Navegación y Pesca; Sr. J. A. Korbin, Director de la Compañía de Armamento "det Forenede Dampskibsselskab", Copenhagen, Capitán Sr. H. P. Hazelberg, Presidente de la Asociación Danesa de Capitanes de la Marina Mercante; Sr. Erik Jacobson, Gerente del Sindicato. El Gobierno de la Ciudad Libre de Danzing: Sr. Alphonse Poklewski-Koziełł, Consejero comercial de la Embajada polaca en Londres; Sr. Waldemar Sieg, Consejero comercial. El Gobierno de España: Sr. Oraviano Martínez Barca, Ingeniero naval de la Armada. El Gobierno del Estado Libre de Irlanda: Sr. J. W. Dulanty, Comisario del Comercio del Estado Libre de Irlanda en la Gran Bretaña; Sr. T. J. Hagarty, Perito naval en el Departamento de Marina y Transportes, Ministerio de Industria y Comercio. El Gobierno de los Estados Unidos de América: Sr. Herbert B. Walker, Presidente de la Asociación Americana de Armadores de Vapor; Sr. David Annett, del "American Bureau of Shipping"; Sr. Laurens Polak, del Negociado de Navegación en el Departamento de Comercio; Sr. Howard

C. Towle, del Consejo Nacional de los Armadores americanos; Sr. Samuel D. McComb, del "Marine Office of America"; Capitán Sr. Albert F. Pillsbury, de la Casa "Pillsbury y Curtis", San Francisco; Sr. Robert F. Hand, Vicepresidente de la "Standard Shipping Company", Nueva York; Sr. James Kennedy, Director gerente, Sección de Navegación de la "Gulf Refining Company", de Nueva York; Sr. H. W. Warley, Vicepresidente de la "Ore Steamship Corporation", de Nueva York; Contraalmirante retirado Sr. John G. Tawressey, de la Armada de los Estados Unidos, del "United States Shipping Board". *El Gobierno de Finlandia*: Sr. A. H. Saastamoinen, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Londres; Capitán de fragata, Sr. Birger Brandt, de la Asociación finlandesa de Capitanes mercantes. *El Gobierno de Francia*: Sr. André Maurice Haarblicher, Ingeniero naval, Jefe de primera clase, Director de los Servicios de la Flota Comercial y del Material Naval en el Ministerio de la Marina Mercante; Sr. René Hipholite Joseph Lindemann, Subdirector de los Servicios del Trabajo Marítimo y de la Contabilidad en el Ministerio de la Marina mercante; Sr. Jean Henry Théophile Marie, Ingeniero naval principal, agregado al Director de los Servicios de la Flota Comercial y del Material Naval en el Ministerio de la Marina Mercante; Sr. A. H. A. de Berthe, Administrador Delegado del "Bureau Veritas". *El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte*: Sir Henry F. Oliver, Almirante de la Escuadra de la Real Armada; Capitán Sr. F. W. Bate, Consejero náutico de Servicio de la Marina Mercante en el "Board of Trade"; Sr. A. J. Daniel, Perito naval principal en el "Board of Trade"; Capitán Sr. John Thomas Edwards, Capitán mercante retirado; Sr. Ernest W. Glover, de la Cámara de Navegación del Reino Unido; Sir Norman Hill, Presidente del "Merchant Shipping Advisory Committee", en el "Board of Trade"; Sir Charles Hipwood, del "Board of Trade"; Sr. J. Foster King, Inspector Jefe de la "British Corporation Register of Shipping and Aircraft"; Dr. Sr. J. Montgomerie, Perito naval, Jefe en el "Lloyd's Register of Shipping"; Sir Charles J. O. Sanders, Presidente del "Comité de las Líneas de Cargas", 1927-1928; Sr. William Robert Spence, Secretario general de la Unión Nacional de Marineros; Capitán Sr. A. Spencer, Capitán mercante retirado. *El Gobierno de Grecia*: Sr. Nicolás G. Lely, Cónsul General de Grecia en Londres. *El Gobierno de la India*: Sir Geoffrey L. Corbett, Secretario jubilado del Departamento de Comercio del Gobierno de la India; Sr. Nowrojee Dadahoy Allbless, Presidente de la "Scindia Steamships Limited", de Londres. Capitán Sr. Kavass Ookerjee, Inspector de buques de la "Scindia Steam Navigation Company Limited", de Bombay; Ingeniero Capitán de fragata, Sr. John Sutherland Page, de la Real Marina India, Ingeniero Jefe y Perito naval retirado del Gobierno de Bengala. *El Gobierno de Islandia*: Sr. Emil Krogh, Jefe de Negociado del Ministerio danés de Navegación y Pesca; Sr. Aage H. Larsen, Ingeniero constructor del Ministerio danés de Navegación y Pesca; Sr. J. A. Korbing, Director de la Compañía de armamento "det Forenede Dampskibs-eiskab", de Copenhague; Capitán S. H. P. Hagelberg, Presidente de la Asociación danesa de Capitanes de la Marina mercante; Sr. Erik Jacobson, Gerente de Sindicato, Dinamarca. *El Gobierno de Italia*: General Sr. Giulio Inganni, Director General de la Marina mercante; Almirante de División Sr. Giuseppe Cantù, Inspector técnico de la Marina mercante; Profesor Sr. Tommaso Garavito, Consejero de Emigración en el Ministerio. *El Gobierno de los Países Bajos*: Sr. J. van Driel, Consejero de construcción naval en la Inspección de Navegación, Miembro y Secretario de la Comisión para la asignación del franco-bordo mínimo a los buques; Sr. J. Brautigam, Presidente de la Unión Central de Obreros de Transporte, Miembro de la Segunda Cámara de los Estados generales; Sr. J. W. Langelier, del Servicio de Navegación de las Indias holandesas; Sr. J. Ryijerda Wierdsma, Presidente y Director de la Sociedad Anónima de Navegación "Holland Amerika Lijn", Capitán Sr. G. L. Heeris, Secretario de la Asociación de Armadores Holandeses. *El Gobierno del Perú*: Capitán Sr. Manuel D. Faura, Agregado naval en Londres. *El Gobierno de Polonia*: Sr. Alphonse Poklewski-Koziełł, Consejero comercial de la Embajada polaca en Londres; Sr. Bogusław Bigniewski, Consejero del Ministerio de Industria y Comercio en Varsovia. *El Gobierno de Portugal*: Sr. Thomas Ribeiro de Mello, Ministro Plenipotenciario, Jefe de la Sección Económica del Ministerio portugués de Negocios Extranjeros; Capitán de fragata, Sr. Carlos Theodoro da Costa, Ingeniero naval. *El Gobierno de Suecia*: Barón Sr. Erik Kude Palmstierna, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Londres; Sr. Pez Axel Lindblad, Jefe de la Sección de la Administración Central de Comercio; Capitán Sr. Erik Axel Fredrik Eggert, Perito de Asuntos Marítimos de la Real Administración del Trabajo y de la Previsión. *El Gobierno de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas*: Sr. Dimitri Rogomoloff, Consejero de la Embajada de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en Londres; que, después de haberse comunicado sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido en las disposiciones siguientes:

CAPITULO PRIMERO

Preliminares

ARTICULO 1º

Observación general del Convenio

Con el fin de que tengan efectividad las líneas de carga previstas por el presente Convenio, los Gobiernos contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones contenidas en el mismo, a dictar los correspondientes Reglamentos y a tomar cuantas medidas sean apropiadas para producir su pleno y entero efecto. Las dispo-

siciones del presente Convenio se hallan completadas por Anexos que tienen el mismo valor y entran en vigor al propio tiempo que este Convenio. Tal referencia al Convenio implica referencia simultánea al Reglamento que le es anexo.

ARTICULO 2º

Extensión del Comercio

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todos los buques que efectúen viajes internacionales y que pertenezcan a un país cuyo Gobierno sea contratante, o a territorios a los que se aplique el Convenio en virtud de las disposiciones del Artículo 21, con excepción: a) De los buques de guerra; de los buques dedicados exclusivamente a la pesca; de los yates de recreo y de los buques que no transporten carga ni pasaje; b) De los buques inferiores a 150 toneladas de arqueo total. 2. Podrán ser exceptuados de las prescripciones del presente Convenio, por la Administración del Gobierno contratante de que dependan, los buques que realicen viajes internacionales y que se encuentren afectos a un tráfico entre puertos próximos de dos o más países mientras permanezcan afectos a este tráfico y si los Gobiernos de los países en que se hallan estos puertos reconocen que los viajes se realizan en parajes abrigados y en condiciones tales que no sea razonable ni posible aplicar a dichos buques las prescripciones del presente Convenio. Todos los acuerdos y disposiciones que se refieran a las líneas de carga, o las cuestiones relativas a ellas que se hallen actualmente en vigor entre los Gobiernos contratantes, conservarán su pleno y completo efecto mientras subsistan dichos acuerdos y disposiciones en lo que concierne: a) Los buques a los que no se aplique el presente Convenio, b) Los buques a los que se aplique el presente Convenio, pero solamente en las cuestiones que en éste no hayan sido previstas expresamente. Esto no obstante, en los casos en que tales cuestiones estuviesen en oposición con las prescripciones del presente Convenio, deberán prevalecer las disposiciones de éste. A reserva de tales acuerdos o disposiciones, quedarán sometidos a la legislación de cada Gobierno contratante en igual medida que si no existiera este Convenio: a) Todos los buques a los que no se aplique el presente Convenio; b) Todas las cuestiones que no sean objeto de prescripciones expresas en el presente Convenio.

ARTICULO 3º

Definiciones

En el presente Convenio, de no existir indicaciones expresamente contrarias: a) Un buque se considera como perteneciente a un país, si está matriculado por el Gobierno de este país; b) La expresión "Administración" significa el Gobierno del país al que pertenezca el buque; c) Un "viaje internacional" es un viaje realizado entre un país al que se aplique este Convenio y un puerto situado fuera de este país, o inversamente, y a este efecto toda Colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio sujeto a soberanía o mandato, está considerado como un país distinto; d) La expresión "Reglas" designa las reglas contenidas en los Anexos I, II y III; e) Un "Buque nuevo" es un buque cuya quilla sea puesta el 1º de Julio de 1930 o después. Los demás buques se considerarán como buques existentes; f) La expresión "Vapor" comprende a todo buque movido a máquina.

ARTICULO 4º

Casos de "fuerza mayor"

Si un buque no se halla sujeto a las prescripciones del

presente Convenio, en el momento de emprender un viaje cualquiera, no deberá ser sometido a ellas en el transcurso de éste cuando modifique su derrota por el mal tiempo o por cualquier otra causa de "fuerza mayor". La Administración tendrá en cuenta, para la aplicación de las prescripciones del presente Convenio, cualquier cambio de derrota o retraso que se origine en un buque, como consecuencia de mal tiempo o cualquier otra causa de "fuerza mayor".

CAPITULO II

Líneas de carga.—Inspección y colocación de las marcas

ARTICULO 5º

Disposiciones generales

Todo buque al que se aplique el presente Convenio, no podrá hacerse a la mar para un viaje internacional después de entrar en vigor el Convenio, a menos que A) En el caso de un buque nuevo; a) Haya sido inspeccionado con arreglo a las condiciones prescritas en el Anexo I del presente Convenio; b) Haya satisfecho las prescripciones de la segunda parte del Anexo I, y c) Haya sido marcado de acuerdo con las disposiciones de este Convenio. B) En el caso de un buque existente; a) Haya sido inspeccionado y marcado (sea antes o sea después de entrar en vigor este Convenio) de acuerdo con las condiciones prescritas en el apartado A) del presente artículo o con alguna de los Reglamentos para la asignación de las líneas de carga especificados en el Anexo IV; b) Haya satisfecho fundamental y también en detalle, siempre que sea razonable y posible, a las prescripciones contenidas en la segunda parte del Anexo primero, teniendo en cuenta la eficiencia: 1º, de la protección de las aberturas; 2º, de los pasamanos; 3º, de las portas de descarga, y 4º, de los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación que resulten de las instalaciones y disposiciones existentes a bordo del buque.

ARTICULO 6º

Disposiciones para los vapores con cargamento de madera en cubierta

1º. Un vapor que haya sido inspeccionado y marcado con arreglo a las prescripciones del artículo 5º, podrá ser visitado y colocársele las marcas correspondientes a los buques con cubierta de madera, de acuerdo con la quinta parte del Anexo I. A) En el caso de un buque nuevo, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la quinta parte del Anexo I. B) En el caso de un buque existente, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la quinta parte del Anexo I, exceptuando la regla LXXX, y también en principio y en cuanto sea razonable y posible, a las condiciones y prescripciones señaladas en la regla LXXX, entendiéndose que para la asignación de la línea de carga correspondiente al cargamento de madera en cubierta a un buque existente, la Administración exigirá un aumento de franco-borde que sea razonable, teniendo en cuenta la proporción en que el buque no satisficiera enteramente las condiciones y prescripciones contenidas en la regla LXXX. 2º. Cuando un vapor utilice la línea de carga correspondiente a los buques con cubierta de madera, deberá satisfacer a las disposiciones de las reglas LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII y LXXXIX.

ARTICULO 7º

Excepciones para los buques-tanques

Un buque que haya sido inspeccionado de acuerdo con las prescripciones del artículo 5º, podrá ser visitado y colocársele las marcas correspondientes a los buques.

tanques, con arreglo a las disposiciones de la sexta parte del Anexo I: A). En el caso de un buque nuevo, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la sexta parte del Anexo I. B) En el caso de un buque existente, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en las reglas XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII y XCIX, y también en principio, y en cuanto sea razonable y posible, a las condiciones y prescripciones señaladas en las reglas XCIV, XCV y C, entendiéndose que para la asignación de la línea de carga correspondiente a los buques-tanques a un buque existente, la Administración exigirá un aumento de franco-bordo que sea razonable, teniendo en cuenta la proporción en que el buque no satisfaga por completo a las condiciones y prescripciones contenidas en las reglas XCIV, XCV y C.

ARTICULO 8.

Disposiciones para los buques tipos especiales

A los vapores que, teniendo más de 31.44 metros de eslora, posean características de construcción análogas a las de los buques-tanques, podrá autorizárseles una reducción del franco-bordo, asegurándoles una defensa suplementaria contra el mar. El vapor de esta reducción se determinará por la Administración, que tendrá en cuenta para ello el modo de calcular el franco-bordo de los buques-tanques, así como las condiciones de asignación que les sean impuestas y del grado de compartimentado realizado. El franco-bordo que se asigne a un buque en tales condiciones, no será más reducido, en ningún caso, que el que le corresponderá al buque si fuese considerado como buque-tanque.

ARTICULO 9.

Inspección

La inspección y la colocación de las marcas en los buques para la aplicación de este Convenio, se efectuarán por funcionarios del país al que pertenezca el buque, entendiéndose que el Gobierno de cada país puede confiar la inspección y la colocación de las marcas de sus buques a inspectores nombrados a este efecto, o a organismos por él reconocidos. En todos los casos, el Gobierno interesado garantiza que la visita y la fijación de las marcas han sido realizadas completa y debidamente.

ARTICULO 10

Zonas y regiones periódicas

Un buque al que se aplique el presente Convenio, deberá conformarse con las condiciones aplicables a las zonas y regiones periódicas tal como se definen en el Anexo II de este Convenio. Cuando un puerto se halle en la línea de delimitación de dos zonas, se considerará como si estuviera en la zona que el buque acabe de atravesar para la entrada en el puerto o en la que deba atravesar a su salida.

CAPITULO III

Certificados

ARTICULO II

Expedición de certificados

Se expedirá un certificado llamado "Certificado Internacional de Franco-bordo" a todo barco que cumpla la condición de haber sido inspeccionado y marcado con arreglo a las prescripciones del presente Convenio. El certificado internacional de franco-bordo se expedirá por el Gobierno al que pertenezca el buque, o por cualquier organismo o persona debidamente reconocidos por este Gobierno, que asumirá en todos los casos la plena responsabilidad del certificado.

ARTICULO 12

Expedición de certificados por otro Gobierno

El Gobierno de un país al que se aplique el presente Convenio, puede, a requerimiento del Gobierno de otro país, al que también se aplique este Convenio, hacer inspeccionar y colocar las marcas a cualquier barco que pertenezca a este último país, o (en el caso de un buque no matriculado) que deba ser matriculado por el Gobierno del mismo, y si ha comprobado que las prescripciones del presente Convenio están satisfechas puede expedirle, bajo su propia responsabilidad, un certificado internacional de franco-bordo. Cualquier certificado expedido de este modo, debe contener una declaración que establezca el haber sido expedido a petición del Gobierno del país al que pertenezca el buque o del Gobierno en el que deba matricularse el buque, según el caso. Este certificado tendrá el mismo valor y será aceptado en las mismas condiciones que si hubiera sido expedido conforme al artículo 11 del presente Convenio.

ARTICULO 13

Formas de los certificados

Los certificados internacionales de franco-bordo se redactarán en el idioma o idiomas oficiales del país por el que sean expedidos. Los certificados se expedirán con sujeción al modelo previsto en el Anexo III, a reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud de la regla LXXVIII para el caso de buques con cubierta de madera.

ARTICULO 14

Duración de la validez de los certificados

1. Un certificado internacional de franco-bordo, si no se renueva con arreglo a las disposiciones del párrafo segundo de este artículo, tendrá validez durante el período de tiempo que en el mismo figure concedido por la Administración que lo haya expedido, pero sin que dicho período pueda exceder de cinco años, a partir de la fecha de su expedición. 2. Todo certificado internacional de franco-bordo, a consecuencia de una inspección, podrá ser renovado periódicamente por la Administración que lo haya expedido por el período de tiempo que juzgue conveniente, pero nunca excederá de cinco años. Esta inspección no será menos completa y detallada por la fijada por este Convenio para la expedición inicial del certificado. Al dorso del certificado se hará constar cada una de las renovaciones efectuadas. 3. El certificado internacional de franco-bordo, se anulará por la Administración que lo haya expedido a un buque dependiente del respectivo país. A) Si en el casco y superestructura del barco se han efectuado modificaciones importantes que influyan en el cálculo del franco-bordo. B) Si no se han conservado en las condiciones de eficacia que reunían cuando se expidió aquel certificado, las instalaciones y disposiciones para: I) La protección de las aberturas; (II) los pasamanos; (III) las partes de descarga; y (IV) los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación. C) Cuando no haya sido inspeccionado periódicamente el barco, en las épocas y en las condiciones fijadas por la Administración, para garantía de que durante el plazo de validez del certificado el casco y las superestructuras con que las instalaciones y disposiciones que figuran en el apartado B) continúan conservadas en igual estado.

ARTICULO 15

Admisión de los certificados

Cada Gobierno contratante reconocerá a los certificados internacionales de franco-bordo expedidos por los

demás Gobiernos contratantes o bajo su autoridad, igual valor que a los certificados expedidos por él a sus propios buques.

ARTICULO 16

Comprobación

1. Todo buque al cual se aplique el presente Convenio, cuando se halle en puerto de un país al que pertenezca, será sometido siempre a la siguiente fiscalización, por lo que se refiere a las líneas de carga: un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno de dicho país podrá tomar las medidas que sean necesarias con el fin de comprobar que a bordo existe un certificado válido de franco-bordo. Si tal certificado se encuentra a bordo, la investigación consistirá solamente en comprobar: a) Que el buque no está cargado más allá de los límites que autorice el certificado; b) Que la posición de las líneas de carga en el barco corresponda a las indicaciones contenidas en el certificado; y c) Que en lo referente a las cuestiones comprendidas en los apartados A) y B) del párrafo 3 del artículo 14, el buque no ha experimentado modificaciones de tal importancia que de modo manifiesto lo imposibiliten hacerse a la mar sin peligro para la vida humana. 2. Solamente se autorizarán para ejercer la comprobación antes citada los funcionarios que posean la competencia técnica necesaria, y si esta comprobación se efectúa en virtud del apartado el anterior, sólo consistirá en lo preciso para cerciorarse de que el buque puede hacerse a la mar sin peligro para la vida humana. 3. En el caso de que la comprobación realizada en virtud del presente artículo pudiera originar procedimientos legales contra el buque o la prohibición de su salida a la mar, deberán participarse, lo antes posible, al Cónsul del país a que pertenezca dicho buque, las circunstancias del incidente.

ARTICULO 17

Beneficios del Convenio

No podrán reclamarse en favor de un buque los privilegios de este Convenio más que si posee un certificado internacional válido de franco-bordo.

CAPITULO IV

Disposiciones generales

ARTICULO 18

Equivalencia

Cuando se estipule en el presente Convenio, la edificación o hallarse a bordo una instalación o disposición o tipo determinado de ellas, o se indique la adopción de una particular disposición, podrá aceptar cualquier Administración, en sustitución, otra instalación, disposición o tipo determinado de ellas o cualquiera otra, siempre que la propia Administración compruebe que la instalación, disposición o tipo determinado de la instalación o disposición, o substitutivo de la misma, tiene en las circunstancias de que se trata, una eficacia por lo menos igual a la que se halle prescrita por este Convenio. Cualquier Administración que acepte en estas condiciones una instalación, disposición o determinado tipo de instalación o disposición, una nueva disposición, deberá notificarlo a las demás Administraciones, comunicándoles además, si lo solicitan, la descripción detallada.

ARTICULO 19

Leyes, Reglamentos, internos

Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse: (1) El texto de las Leyes, Decretos, Reglamentos y Ordenes de aplicación general que se promulgan o dictan acerca de las diferentes materias que comprenden la aplicación del presente Convenio. (2) Todos los

informes o extractos de informes oficiales de que dispongan, en la medida que estos documentos indiquen los resultados de la aplicación del presente Convenio, siempre que estos informes o extractos no tengan carácter confidencial. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte queda invitado para servir de intermediario y recoger todos aquellos datos, transmitiéndolos a los demás Gobiernos contratantes.

ARTICULO 20

Modificaciones.—Conferencias futuras

1. Las modificaciones al presente Convenio que sean consideradas como mejoras útiles o necesarias, podrán ser propuestas en todo momento por un Gobierno contratante al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual comunicará dichas proposiciones a los demás Gobiernos contratantes y si alguna de estas modificaciones fuese aceptada por todos los Gobiernos contratantes (incluso los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no tengan todavía efectividad), el Convenio se modificará en consecuencia. 2. En las fechas y lugares que puedan convenir los Gobiernos contratantes, se celebrarán Conferencias que tengan por objeto la revisión del presente Convenio. Cuando este Convenio haya estado en vigor durante cinco años, se convocará por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte a una Conferencia que tenga por objeto su revisión, si la tercera parte de los Gobiernos contratantes hubiera manifestado tales deseos.

CAPITULO V

Disposiciones finales

ARTICULO 21

Aplicación a las Colonias

1. Cualquier Gobierno contratante podrá en el momento de la firma, de la ratificación, o de la adhesión, o posteriormente, notificar por una declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus Colonias, territorios de Ultramar, protectorados o territorios bajo su soberanía o influencia o a algunos de ellos. Este Convenio se aplicará en todos los territorios comprendidos en la declaración dos meses después de la fecha en que ésta haya sido recibida, y si no hay tal notificación, el Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios. 2. Todo Gobierno contratante podrá, en cualquier época y por declaración escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, notificar su intención de interrumpir la aplicación del presente Convenio en todas sus Colonias, territorios de Ultramar, protectorados o territorios bajo su soberanía o influencia, o en algunos de ellos, en los que el Convenio haya sido aplicado durante un periodo de cinco años por lo menos. En tal caso, este Convenio cesará de aplicarse en todos los territorios mencionados doce meses después de la fecha en que reciba la declaración el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. 3. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte comunicará a todos los demás Gobiernos contratantes la aplicación del presente Convenio en toda Colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio bajo soberanía o influencia, de acuerdo con las disposiciones del párrafo primo o del presente artículo, así como del cese de esta aplicación, con arreglo a las disposiciones del párrafo segundo del presente artículo, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio será aplicable o cesará de serlo.

1. *Chrysomelids* (Coleoptera: Chrysomelidae) 10

ANEXO I

Reglas para la determinación de las líneas de máxima carga de los buques mercantes.

PRIMERA PARTE

Generalidades

Las reglas siguientes suponen, ante todo, que la naturaleza y la estiba de la carga, del lastre, etc., son tales que garanticen al buque una estabilidad eficiente.

REGLA I

Definiciones

Vapor.—La expresión "vapor" comprende a todo buque provisto de un medio suficiente de propulsión mecánica, excepto los buques que tengan una superficie de velamen bastante para poder navegar solamente a la vela.

Los buques provistos de medios mecánicos de propulsión y con un velamen cuya superficie no les permita navegar a la vela solamente, pueden tener sus líneas de carga asignadas de acuerdo con la Tabla de franco-bordo para los vapores.

Las gabarras, bateas y los demás barcos que no tengan medios de propulsión, cuando vayan a remolque tendrán sus líneas de carga asignadas de acuerdo con la Tabla de franco-bordo para los vapores.

Velero.—La expresión "velero" comprende a todo buque que tenga una superficie de velamen suficiente para navegar a la vela solamente, esté o no dotado de aparatos de propulsión mecánica.

Buque de cubierta corrida (flash deck).—Un buque de cubierta corrida, es un buque que carece de superestructuras sobre la cubierta de franco-bordo.

Superestructura.—Una superestructura es una construcción cubierta sobre la cubierta de franco-bordo que se extiende de un costado al otro, ocupando toda la manga del buque. La chupeta se considera como superestructura.

Branco-bordo.—El franco-bordo asignado es la distancia media verticalmente en los costados del buque y en el centro de su eslora, desde el borde superior de la línea de cubierta hasta el borde superior de la línea de carga.

Cubierta de franco-bordo.—La cubierta de franco-bordo es la cubierta a partir de la cual se mide el franco-bordo; es la cubierta completa más elevada, que posea medios permanentes de cierre, de acuerdo con las prescripciones de las reglas VIII a XVI, para todas las aberturas expuestas a la intemperie. En los buques de cubierta corrida y en los que tengan superestructuras separadas, la cubierta de franco-bordo es la cubierta superior.

En los buques cuya cubierta de franco-bordo sea discontinua, entre superestructuras que no se hallen completamente cerradas o no estén provistas de cierres de la clase I, se considerará como cubiertas de franco-bordo la parte más baja de la cubierta, por debajo de la cubierta de las superestructuras.

Centro del buque.—El centro del buque es el punto medio de la eslora de la flotación en carga correspondiente al franco-bordo de verano, tal como se define en la regla XXXII.

REGLA II

Línea de cubierta

La línea de cubierta es una línea horizontal de 100 milímetros de longitud y 25 milímetros de anchura, que

se marcará en el centro del buque y en ambos costados. Su borde superior coincidirá con la línea de intersección de la superficie alta de la cubierta de franco-bordo prolongada y la superficie externa del forro exterior. Cuando la cubierta se halle parcialmente forrada de madera en el centro del buque, el borde superior de la línea de cubierta coincidirá con la línea de intersección de la prolongación de la superficie alta del revestimiento de la cubierta en el centro del buque, con la superficie exterior del forro del costado.

REGLA III.

Disco de franco-bordo

El disco de franco-bordo tiene un diámetro de 300 milímetros y se halla atravesado por una línea horizontal de 460 milímetros de longitud y 25 milímetros de espesor, cuyo borde superior pasa por el centro del disco. Se marcará el disco en el centro del buque, por debajo de la línea de cubierta.

REGLA IV.

Líneas empleadas juntamente con el disco

Las líneas que indican las líneas de máxima carga en las diferentes circunstancias y para las distintas estaciones (véase el Anexo II), son líneas horizontales que tienen 250 milímetros de longitud y 25 milímetros de grueso, dispuestas perpendicularmente a una línea vertical colocada a 540 milímetros a proa del centro del disco.

Las líneas empleadas son las siguientes:

Línea de carga para verano.—La línea de carga para verano está indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del disco y por el borde superior de una línea señalada con la letra V.

Línea de carga para invierno.—La línea de carga para invierno está indicada por el borde superior de una línea señalada con la letra I.

Línea de carga para invierno en el Atlántico del Norte.—La línea de carga para invierno en el Atlántico del Norte está indicada por el borde superior de una línea señalada con las letras A, N, I.

Línea de carga tropical.—La línea de carga tropical está indicada por el borde superior de una línea señalada con la letra T.

Líneas de carga para agua dulce.—La línea de carga para agua dulce en verano está indicada por el borde superior de una línea señalada con la letra D. La diferencia entre la línea de carga para agua dulce en verano y la línea de carga para verano, representa la corrección que deberá introducirse cuando se efectúe en agua dulce un cargamento que corresponde a una de las otras líneas de carga ("). La línea de carga tropical en agua dulce está indicada por el borde superior de una línea señalada con las letras T, D.

REGLA V.

Marco de la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos

La autoridad habilitada para asignar los franco-bordos podrá indicarse con letras que tengan, aproximadamente, 115 milímetros de altura y 75 milímetros de ancho, colocadas a un lado y a otro del disco y por encima de la línea que pasa por su centro.

(*) Cuando los buques marítimos naveguen en un río o en aguas interiores, cuando permitan aumentar su carga en una cantidad que convenga al peso del remolque, etc., se aplicará para el centro del buque el punto de eslora y el franco-bordo.

REGLA VI.

Detalles del trazado

El disco, los líneas y las letras se pintarán de blanco o de amarillo sobre fondo obscuro, o de negro sobre fondo claro. Se vaciarán esmeradamente o se marcarán con punzón en los costados de los buques de hierro o de acero. En los buques de madera se vaciarán en el ferro con una profundidad mínima de tres milímetros. Las marcas serán perfectamente visibles y, si para ello fuese necesario, se tomarán disposiciones especiales al efecto.

REGLA VII.

Comprobación del trazado

No se expedirá el certificado internacional del franco-bordo hasta que un perito de la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordo (que actúe de acuerdo con las disposiciones del artículo 9º del presente Convenio) haya certificado que las marcas se hallan colocadas sobre los costados del buque de manera correcta y permanente.

LEYES DE 1932-1933

Se encuentran de venta en la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro al precio de un balboa (B. 1.00) el ejemplar.

Consta el citado volumen de leyes de 196 páginas de texto y 95 páginas de índice. Estos índices son: Cronológico; por Secretarías de Estado; de personas; de lugares geográficos; de Notas y de Materias.

Imprenta Nacional**PERMANENTE**

Todo trabajo que se ordene a la **IMPRENTA NACIONAL** debe venir acompañado de un modelo original, traer el visto bueno de la Contraloría y marcado el artículo al cual debe ser imputado según el Presupuesto vigente. Los trabajos que no llenen éstos requisitos no podrán confeccionarse.

J. R. VILLALOBOS,
Director.

SEGUNDA PARTE

Condiciones para al asignación de las líneas de carga

No podrán ser asignadas las líneas de carga si no es a condición de que el buque sea de construcción eficaz y de que se hayan adoptado cuantas disposiciones sean apropiadas para asegurar su protección y la de sus tripulantes.

Las reglas VIII a XXXI son aplicables a los buques que se les hayan asignado franco-bordos mínimos. Para los buques a los que se les asignen franco-bordos mayores, la protección deberá tener la misma eficacia relativa.

Aberturas en las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras

REGLA VIII.

Escotillas de carga y otras no protegidas por superestructuras

La construcción e instalación de las escotillas de carga y de otras aberturas en las partes de las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras expuestas a la intemperie, serán equivalentes, por lo menos, a los tipos de construcción definidos por las reglas IX a XVI.

REGLA IX.

Brazolas de escotillas

Las brazolas de escotillas situadas sobre las cubiertas de franco-bordo deberán tener una altura igual, por lo menos, a 610 milímetros por encima de la cubierta. Las brazolas situadas sobre las cubiertas de las superestructuras tendrán una altura mínima igual a 610 milímetros sobre la cubierta, si se hallan dentro de la cuarta parte de la eslora del buque, a partir de la roda, y de 457 milímetros, lo menos, si se encuentran en otra parte.

Las brazolas serán de acero y de construcción sólida. Cuando la altura exigida sea de 610 milímetros, deberán estar provistas de un refuerzo horizontal eficaz, colocado a distancia, por lo menos, igual a 254 milímetros por debajo del borde superior de la brazola, y de escuadras o tirantes eficaces entre este refuerzo y la cubierta, a intervalos que no excedan de 3.05 metros. Cuando las brazolas terminales de las escotillas estén protegidas, las exigencias precedentes podrán ser modificadas.

REGLA X.

Tapas de escotillas

Las tapas de cierre para las escotillas expuestas a la intemperie serán eficaces, y cuando sean de madera, el espesor neto deberá ser, por lo menos, de 60 milímetros para una luz de 1.52 metros lo más. La anchura de la superficie que haya de sustentar a las tapas será de 63 milímetros, por lo menos, en todas ellas.

REGLA XI.

Baos y galeotas de escotillas

Quando se empleen tapas de madera, los baos y galeotas de escotillas deberán tener los escantillones y separaciones dados por la Tabla I, si la altura exigida para las brazolas es de 610 milímetros, y los de la Tabla II, si la altura exigida es de 457 milímetros. Los ángulos de refuerzo en el borde superior se extenderán sin interrupción a todo lo largo de cada bao; las galeotas de madera estarán guarnecidas de planchas de acero en todos los puntos de apoyo.

TABLA I

(Brazolas de 310 milímetros de altura.)

BAOS Y GALEOTAS DE ESCOTILLA PARA BUQUES DE ESIORA IGUAL O SUPERIOR A 61 METROS (*)

BAOS DE ESCOTILLA

Anchura de la escotilla	ARMADURAS	BAOS CON GALEOTAS			BAOS SIN GALEOTA	
		DISTANCIA ENTRE BROS			DISTANCIA ENTRE BROS	
		1.83 m.	2.44 m.	3.05 m.	1.22 m.	1.52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros
3,05	75 × 75 × 10 A.	280 × 7,5 C.	305 × 8 C.	350 × 8,5 C.	280 × 11,5 CN.	251 × 12,5 CN.
3,66	75 × 75 × 10 A.	305 × 8 C.	356 × 8,5 C.	432 × 9 C.	280 × 12,5 CN.	305 × 12,5 CN.
4,27	75 × 75 × 10,5 A.	356 × 8,5 C.	432 × 9 C.	508 × 9,5 C.	305 × 12,5 CN.	305 × 8 C.
4,88	90 × 75 × 10,5 A.	406 × 9 C.	483 × 9,5 C.	550 × 9,5 C.	305 × 8 C.	356 × 8,5 C.
5,49	100 × 75 × 11 A.	457 × 9 C.	533 × 9,5 C.	635 × 10 C.	356 × 8,5 C.	406 × 9 C.
6,10	100 × 75 × 11 A.	508 × 9,5 C.	610 × 10 C.	711 × 10,5 C.	381 × 8,5 C.	457 × 9 C.
6,71	115 × 75 × 11,5 A.	559 × 9,5 C.	660 × 10,5 C.	762 × 11 C.	406 × 9 C.	483 × 9 C.
7,32	130 × 90 × 11,5 A.	584 × 10 C.	711 × 10,5 C.	813 × 11 C.	432 × 9 C.	508 × 9,5 C.
7,93	140 × 99 × 12 A.	610 × 10 C.	736 × 10,5 C.	864 × 11,5 C.	457 × 9 C.	533 × 9,5 C.
8,54	150 × 90 × 12,5 A.	635 × 10 C.	787 × 11 C.	915 × 12 C.	483 × 9,5 C.	559 × 9,5 C.
9,14	150 × 90 × 13 A.	660 × 10,5 C.	813 × 11 C.	965 × 12 C.	508 × 9,5 C.	584 × 10 C.

(*) En los buques cuya eslora no exceda de 30,50 metros, la altura de los baos de escotilla, constituidos por angulares y chapas, podrá ser igual al 60 por 100 de la altura fijada en la Tabla; la altura de los baos de escotilla y de las galeotas de acero, constituidos por un angular con nervio o una chapa con nervio, podrá ser igual al 80 por 100 de la altura dada por la Tabla; el espesor de las chapas, angulares con nervio y chapas con nervio, deberá ser el que corresponda en la Tabla, a la altura reducida, sin que este espesor pueda, sin embargo, ser inferior a 7,5 milímetros. La altura y el ancho de las galeotas de madera podrán ser iguales para las galeotas laterales, al 80 por 100 de las dimensiones que figuran en la Tabla, pero las galeotas centrales no tendrán anchura menor que 165 milímetros. En los buques cuya eslora esté comprendida entre 30,50 metros y 61 metros, las dimensiones de los baos y de las galeotas se obtendrán por interpolación lineal.

GALEOTAS

Longitud de las galeotas.	ARMADURA		GALEOTAS CENTRALES CHAPA CON NERVIO					GALEOTAS LATERALES ANGULAR CON NERVIO							
			SEPARACION ENTRE EJES					SEPARACION ENTRE EJES							
			0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.			
Metros	Milímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros	Millímetros				
1,83	65 × 65 × 9	150 × 9	165 × 9,5	180 × 9,5	50 × 75 × 9,5	165 × 90 × 9,5	180 × 90 × 9,5	2,44	65 × 65 × 9,5	180 × 10,5	200 × 11	230 × 11	180 × 90 × 10,5	200 × 75 × 11	230 × 90 × 11
3,05	65 × 65 × 10	200 × 12,5	240 × 12,5	280 × 12,5	200 × 90 × 12,5	240 × 90 × 12,5	280 × 90 × 12,5								
Longitud de las galeotas.	GALEOTAS CENTRALES DE MADERA							GALEOTAS LATERALES DE MADERA							
	SEPARACION ENTRE EJES							SEPARACION ENTRE EJES							
	0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.			0,91 m.		1,22 m.		1,52 m.			
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b			
1,83	140	180	150	180	165	180	140	140	150	150	165	150			
2,44	165	180	190	180	200	180	165	165	190	180	200	230			
3,05	200	180	215	200	230	230	200	180	215	200	220	180			

A = angular ordinario. CN = chapa con nervio. C = chapa. a = altura. b = anchura.

La altura de los baos de escotilla es la altura en la mitad de su longitud, y se medirá desde la parte superior hasta el borde inferior. La altura de las galeotas se medirá desde la parte inferior de las barras de fierro de la escotilla hasta el borde inferior. Para las longitudes y separaciones intermedias se obtendrán los resultados por interpolación. Cuando se exija el empleo de chapas se colocarán en las partes altas y bajas del baos de escotilla dos angulares que tengan las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando sea necesario, en las partes altas exigidas, se colocarán en la parte superior del baos de la galeota dos angulares que tengan las dimensiones requeridas para las armaduras. Cuando se exijan angulares con nervio, se colocará en la parte alta un angular con las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando el ancho exigido para las alas de los angulares sea mayor que el ancho de la galeota, el ala más ancha se colocará horizontalmente.

TABLA II

(Brazolas de 457 milímetros de altura.)

BAOS Y GALEOTAS DE ESCOTILLAS PARA BUQUES DE ESlORA IGUAL O SUPERIOR A 61 METROS (*)

BAOS DE ESCOTILLA

Anchura de la escotilla	ARMADURAS	BAOS CON GALEOTAS			BAOS SIN GALEOTA	
		DISTANCIA ENTRE EJES			DISTANCIA ENTRE EJES	
		1.83 m.	2.44 m.	3.05 m.	1.22 m.	1.52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros
3,05	75 × 75 × 10 A.	241 × 11,5 CN.	267 × 12,5 CN.	292 × 13 CN.	203 × 10 CN.	230 × 11 CN.
3,66	75 × 75 × 10 A.	280 × 12,5 CN.	280 × 7,5 C.	330 × 8,5 C.	230 × 11 CN.	254 × 12,5 CN.
4,27	75 × 75 × 10,5 A.	280 × 7,5 C.	330 × 8 C.	381 × 8,5 C.	254 × 12,5 CN.	292 × 12,5 CN.
4,88	90 × 75 × 10,5 A.	305 × 8 C.	381 × 8,5 C.	432 × 9 C.	280 × 7,5 C.	280 × 7,5 C.
5,49	100 × 75 × 11 A.	356 × 8,5 C.	432 × 9 C.	483 × 9,5 C.	280 × 7,5 C.	305 × 8 C.
6,10	100 × 75 × 11 A.	406 × 9 C.	483 × 9,5 C.	533 × 9,5 C.	305 × 8 C.	330 × 8,5 C.
6,71	115 × 75 × 11,5 A.	432 × 9 C.	508 × 9,5 C.	584 × 10 C.	318 × 8 C.	356 × 8,5 C.
7,32	130 × 90 × 11,5 A.	457 × 9 C.	533 × 9,5 C.	635 × 10 C.	330 × 8,5 C.	368 × 8,5 C.
7,93	140 × 90 × 12 A.	483 × 9,5 C.	559 × 9,5 C.	660 × 10,5 C.	344 × 8,5 C.	381 × 8,5 C.
8,54	150 × 90 × 12,5 A.	508 × 9,5 C.	584 × 10 C.	686 × 10,5 C.	356 × 8,5 C.	406 × 9 C.
9,14	150 × 90 × 13 A.	533 × 9,5 C.	610 × 10 C.	711 × 10,5 C.	381 × 8,5 C.	432 × 9 C.

(*) En los buques cuya eslora no exceda de 30,50 metros, la altura de los baos de escotilla, constituidos por angulares y chapas, podrá ser igual al 60 por 100 de la altura fijada en la Tabla: la altura de los baos de escotilla y de las galeotas de acero, constituidos por un angular con nervio o una chapa con nervio, podrá ser igual al 80 por 100 de la altura dada por la Tabla; el espesor de las chapas angulares con nervio y chapas con nervio, deberá ser el que corresponda en la Tabla, a la altura reducida, sin que este espesor pueda, sin embargo, ser inferior a 7,5 milímetros. La altura y el ancho de las galeotas de madera podrán ser iguales para las galeotas laterales al 80 por 100 de las dimensiones que figuran en la tabla; pero las galeotas centrales no tendrán anchura menor que 165 milímetros. En los buques cuya eslora esté comprendida entre 30,50 metros y 61 metros, las dimensiones de los baos y de las galeotas se obtendrán por interpolación lineal.

GALEOTAS

Longitud de las galeotas.		ARMADURA	GALEOTAS CENTRALES CHAPA CON NERVIO			GALEOTAS LATERALES ANGULAR CON NERVIO		
			SEPARACION ENTRE EJES			SEPARACION ENTRE EJES		
			0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.	0,91 m.	1,22 m.	1,52 m.
Metros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	Milímetros	
1,83	65 × 65 × 9	130 × 8,5	140 × 8,5	150 × 9	130 × 75 × 8,5	140 × 75 × 8,5	150 × 75 × 9	
2,44	65 × 65 × 9,5	150 × 9,5	180 × 10	190 × 10,5	150 × 75 × 9,5	180 × 75 × 10	190 × 90 × 10,5	
3,05	65 × 65 × 10	180 × 11	200 × 11,5	230 × 12,5	180 × 75 × 11	200 × 90 × 11,5	230 × 90 × 12,5	
Longitud de las galeotas		GALEOTAS CENTRALES DE MADERA			GALEOTAS LATERALES DE MADERA			
		SEPARACION ENTRE EJES			SEPARACION ENTRE EJES			
		0,91 m.		1,22 m.	0,91 m.		1,22 m.	1,52 m.
a	b	a	b	a	b	a	b	
1,83	130	180	140	180	150	180	130	130
2,44	150	180	165	180	180	180	150	130
3,05	180	180	190	180	200	180	180	130

A = angular ordinario. CN = chapa con nervio. C = chapa.

A = angular ordinario. CN = chapa con nervio. C = chapa. a = altura. b = anchura.

La altura de los baos de escotilla es la altura en la mitad de su longitud, y se medirá desde la parte superior hasta el borde inferior. La altura de las galeotas se medirá desde la cara inferior de las tapas de cierre de la escotilla hasta el borde inferior. Para las longitudes y separaciones intermedias se obtendrán las dimensiones por interpolación. Cuando se exija el empleo de chapas se colocarán en las partes alta y baja del bao de escotilla dos angulares que tengan las dimensiones especificadas para las armaduras. Cuando sean chapas con nervio las exigidas para las armaduras. Cuando se exijan angulares con nervio, se colocará en la parte alta un angular con nervio, al ala más ancha se colocará horizontalmente. Cuando el ancho exigido para las alas de un angular sean diferen-

REGLA XII.

Soportes o patines

Los soportes o patines para los baos y las galeotas serán de acero, con un espesor mínimo de 12,5 milímetros. Su anchura en la superficie de apoyo será de 75 milímetros, por lo menos.

REGLA XIII.

Cornamusas

Se dispondrán cornamusas resistentes, de 63 milímetros de anchura cuando menos, a intervalos de 610 milímetros, como máximo, entre eje y eje. Las cornamusas extremas no distarán más de 150 milímetros de cada esquina de la escotilla.

REGLA XIV.

Latas y cuñas

Las latas y las cuñas serán eficaces y se encontrarán en buen estado.

REGLA XV.

Encerados

Para cada una de las escotillas situadas en lugares expuestos a la intemperie de la cubierta de franco-bordo y de la cubierta de superestructuras habrá, por lo menos, a bordo dos encerados en buen estado, perfectamente impermeabilizados y de resistencia ampliamente suficiente. Estará garantizado el tejido como libre de yute y el peso y la calidad se determinarán por cada Administración.

REGLA XVI.

Sujeción de las tapas de cierre de las escotillas

Todas las escotillas que se hallen situadas en lugares expuestos a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras, estarán provistas de pernos, cáncamos u otros medios para sujetar las trincas.

Cuando la anchura de la escotilla exceda del 60 por 100 de la anchura de la cubierta por su través, y cuando la altura exigida para las brazolas sea de 610 milímetros, se dispondrán medios para fijar trincas especiales destinadas a garantizar la sujeción de las tapas de cierre de las escotillas después de colocados los encerados y las latas.

REGLA XVII.

Escotillas de carga y otras de la cubierta de franco-bordo en el interior de superestructuras, provistas de medios de cierre menos eficaces que los de la clase I.

La construcción e instalación de estas escotillas serán, por lo menos, equivalentes al tipo de construcción e instalación previstas en la regla XVIII.

REGLA XVIII.

Brazolas de escotillas y medios de cierre

Las escotillas de carga, de carboneo y otras que se hallen en la cubierta de franco-bordo interiormente a las superestructuras, provistas de medios de cierre de la clase II, deberán tener brazolas cuya altura mínima sea de 229 milímetros, y medios de cierre tan eficaces como los exigidos para las escotillas de carga expuestas a la intemperie, cuyas brazolas tienen 457 milímetros de altura reglamentaria.

Cuando las instalaciones de cierre en las superestructuras sean menos eficaces que los de la clase II, las escotillas tendrán brazolas de 457 milímetros de altura cuando menos y elementos de cierre tan eficaces como los exigidos para las escotillas de carga expuestas a la intemperie.

REGLA XIX.

Aberturas en el espacio de máquinas, situadas en las partes expuestas a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y de la chupeta.

Estas aberturas estarán convenientes y eficazmente rodeadas por encuadramientos de planchas de acero de resistencia ampliamente suficiente. Cuando los encuadramientos no estén protegidos por otras construcciones, su resistencia deberá ser objeto de un estudio especial. Las puertas en estos encuadramientos serán de acero, eficazmente reforzadas, fijas a la pared de un modo permanente y dispuestas para poder cerrarse y sujetarse desde el interior. Los umbrales de las aberturas tendrán una altura mínima de 610 milímetros por encima de la cubierta de franco-bordo, y de 457 milímetros, cuando menos, por encima de la cubierta de la chupeta.

Las brazolas de las escotillas correspondientes a las cámaras de calderas, las brazolas situadas en la base de las chimeneas y las canalizaciones de ventilación deberán elevarse por encima de la cubierta tan altas como sea posible razonablemente. Las escotillas de las cámaras de calderas estarán provistas de sólidas tapas de acero, mantenidas en su sitio por un medio de cierre permanente.

REGLA XX.

Aberturas en el espacio de máquinas, situadas en las partes expuestas a la intemperie de las cubiertas de superestructuras distintas de la chupeta.

Estas aberturas se hallan convenientemente construidas y rodeadas eficazmente por un encuadramiento sólido de planchas de acero. Las puertas de tales encuadramientos serán de construcción resistente, fijadas en la pared de modo permanente y susceptibles de cerrarse y afianzarse desde dentro y desde fuera. Los umbrales de las aberturas deberán tener una altura mínima de 380 milímetros por encima de las cubiertas de superestructuras.

Las brazolas de las escotillas correspondientes a las cámaras de calderas, las brazolas en la base de las chimeneas y los conductos de ventilación se dispondrán lo más alto posible sobre la cubierta. Las escotillas de calderas estarán provistas de tapas de acero sólidas, mantenidas en su lugar por un medio de cierre permanente.

REGLA XXI.

Aberturas en el espacio de máquinas, situadas en las cubiertas de franco-bordo y en el interior de superestructuras, dotadas de medios de cierre menos eficaces que los de la clase I.

Estas aberturas se hallarán convenientemente construidas y rodeadas eficazmente por un encuadramiento sólido de planchas de acero. Las puertas de tales encuadramientos serán de construcción resistente, fijadas en la pared de modo permanente y susceptible de permanecer cerradas. Los umbrales de estas aberturas tendrán una altura mínima de 229 milímetros por encima de la cubierta en el caso de que las superestructuras estén provistas de medios de cierre de la clase II, y una altura de 380 milímetros, por lo menos, sobre la cubierta cuando los medios de cierre no tengan la eficacia de los de la clase II.

REGLA XXII.

Tapas planas de escotilla o bocas carboneras

Podrán instalarse tapas planas de bocas carboneras en las cubiertas de superestructuras, que serán de hierro o acero, de construcción resistente, con cierre de tornillo y de bayoneta. Cuando la tapa no tenga bisagras, deberá ser provisto un sistema de unión permanente con cadena. Quedará, a juicio de la autoridad habilitada para la asignación del franco-bordo, la cuestión relativa al emplazamiento de los escotillos o bocas carboneras a bordo de los buques pequeños dedicados a transportes especiales.

REGLA XXIII.

Bajadas

Las bajadas situadas en las partes expuestas a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y cubiertas de superestructuras cerradas, será de construcción resistente. Los umbrales de sus puertas tendrán la altura requerida para las brazolas de escotillas (véanse las reglas IX y XVIII). Las puertas se hallarán construidas sólidamente, siendo susceptibles de cerrarse y afianzarse desde dentro y desde fuera. Cuando la bajada se encuentre en el espacio correspondiente de la roda, será de acero y estará remachada al forro de la cubierta.

REGLA XXIV.

Ventiladores colocados en lugares expuestos a la intemperie de las cubiertas de franco-bordo y de superestructuras.

Los ventiladores correspondientes a los lugares situados debajo de las cubiertas de franco-bordo o debajo de las cubiertas de superestructuras intactas, o de superestructuras provistas de medios de cierre de la clase I, tendrán la parte fija de acero sólidamente construida y eficazmente unida a la cubierta por remaches espaciados cuatro diámetros de eje a eje o por otros medios de garantía semejante. El forro de la cubierta en la boca de la parte fija de los ventiladores estará eficazmente reforzado entre los baos de la cubierta. Las aberturas de los ventiladores estarán dotadas de medios de cierre satisfactorios.

Cuando los ventiladores estén colocados sobre la cubierta de franco-bordo o sobre la cubierta de una superestructura situada en el primer cuarto de la osiera del buque a partir de la roda, y cuando los medios de cierre tengan carácter temporal, la parte fija tendrá una altura de 915 milímetros, por lo menos. En las demás partes de la cubierta de superestructuras que se hallen expuestas a la intemperie, tendrán una altura mínima de 760 milímetros. Cuando la parte fija de un ventilador cualquiera tenga una altura superior a 915 milímetros, se instalará y fijará en su sitio de manera especial.

REGLA XXV.

Tuberías de aire

Cuando las tuberías de aire de los tanques de lastre y otros espacios análogos se prolonguen por encima de las cubiertas de franco-bordo o de superestructuras, las partes de estas tuberías expuestas a la intemperie serán de construcción resistente, debiendo estar situado su orificio a una altura de 915 milímetros, por lo menos, encima de la cubierta en los pozos de las cubiertas de franco-bordo; de 760 milímetros sobre las cubiertas de las chaquetas, y de 457 milímetros sobre las cubiertas de las demás superestructuras. Para obtener los orificios de las tuberías de aire se adoptarán medidas convenientes.

Aberturas en los costados de los buques

REGLA XXVI.

Portalón, portas de carga y carboneo, etc

Las aberturas en los costados del buque debajo de la cubierta de franco-bordo estarán provistas de puertas o cierres estancos. Estas puertas y estos cierres, así como sus medios de sujeción, ofrecerán la suficiente resistencia.

REGLA XXVII.

Inbornaes y tubos de descarga sanitarios

La evacuación por el costado de los buques procedentes de lugares situados bajo la cubierta de franco-bordo, comprenderá los medios eficaces y accesibles que impidan penetrar agua a bordo. Cada descarga independiente podrá tener una válvula automática sin paso de retorno, con un medio de cierre directo manejable desde un lugar situado sobre la cubierta de franco-bordo, o dos válvulas automáticas sin paso de retorno y sin medios directos de cierre, con tal de que la más elevada se halle situada de modo que en servicio normal sea accesible para poder ser visitada en cualquier momento. La válvula de cierre directo será accesible cómodamente siempre y estará dotada de un indicador de apertura y de cierre. No se empleará material de fundición en la fabricación de estas válvulas cuando se hallen dispuestas sobre el costado del buque.

La autoridad encargada de la asignación del franco-bordo podrá exigir prescripciones semejantes en lo referente a las descargas procedentes de los lugares situados en las superestructuras cerradas, teniendo en cuenta el modelo de tales descargas y el emplazamiento de sus extremidades en el interior del buque.

Cuando los inbornaes estén situados en superestructuras desprovistas de instalaciones de cierre de la clase I, tendrán medios eficaces que impidan la entrada accidental de agua por debajo de la cubierta de franco-bordo.

REGLA XXVIII.

Portillos

Los portillos de los locales que se encuentren debajo de la cubierta de franco-bordo o los de aquellos locales que están situados bajo la cubierta de superestructuras provistas de cierre de la clase I o de la clase II, estarán dotados de tapas interiores de cierre eficaz, mantenidas en su lugar de un modo permanente que garantice la estanqueidad y el cierre efectivo.

No obstante, cuando dichos locales situados en las superestructuras estén destinados a pasajeros que no sean de entrepuentes o la tripulación, los portillos podrán tener tapas móviles colocadas lateralmente a los portillos, con tal de que puedan ser utilizadas rápidamente en cualquier momento.

Los portillos y sus tapas serán de construcción resistente y tipo autorizado.

REGLA XXIX.

Pasamanos

En todas las partes expuestas a la intemperie de la cubierta de franco-bordo y de las superestructuras se establecerán barandillas o amuradas de construcción eficaz.

REGLA XXX.

Portas de descarga

Cuando las amuradas que se encuentren expuestas a la intemperie en las cubiertas de franco-bordo o de superestructuras...

estructuras formen "pozos", se adoptarán medidas ampliamente suficientes que permitan la rápida evacuación del agua de las cubiertas y aseguren su circulación corriente.

La sección mínima de las portas de descarga establecidas a cada banda y en cada pozo situado en la cubierta de franco-bordo y en la cubierta de la chupeta, será la indicada en la tabla que figura a continuación. En la cubierta de cualquier otra superestructura, la sección mínima de las portas de cada pozo será igual a la mitad de la sección que indica la tabla. Cuando la longitud de un pozo sea mayor que 0,7 E, se podrá modificar la tabla.

TABLA DE SECCIONES DE LAS PORTAS DE DESCARGA

Longitud de las amuradas o por el través del pozo en metros	Sección de las portas de descarga a cada banda en decímetros cuadrados
4,57	74,3
6,10	79,0
7,62	83,6
9,14	88,3
10,67	92,9
12,19	97,5
13,72	102,2
15,24	106,8
16,76	111,5
18,29	116,1
19,81	120,8
más de 19,81	9, 3 decímetros cuadrados por cada aumento de 1,52 metros en la longitud de las amuradas.

Los umbrales o bordes inferiores de las portas de descarga estarán lo más cerca posible, prácticamente, de la cubierta y se procurará que no rebasen el borde superior del trancanil. Los dos tercios de la sección total reglamentaria de las portas de descarga deberán encontrarse en el centro, a la mitad de la longitud del pozo. En los buques cuyo arrufo sea menor que el reglamentario, la sección total de las portas de descarga se aumentará convenientemente.

Todas estas aberturas en las amuradas se protegerán por varillas o barras espaciadas 23 centímetros, aproximadamente.

Si las portas de descarga están provistas de tapas móviles, se las dotará de juego muy suficiente, para evitar cualquier atascamiento. Las bisagras tendrán ejes de latón.

REGLA XXXI.

Protección de la tripulación

Con objeto de proteger a la tripulación cuando entre o salga de su alojamiento, se instalarán puentes de paso, corredores o cualquier otra disposición satisfactoria. La resistencia de los locales sobre cubierta afectos a los alojamientos de la tripulación en los buques de vapor con cubierta corrida, será equivalente a la exigida para los mamparos de las superestructuras.

TERCERA PARTE

Líneas de carga para los vapores

REGLA XXXII.

Eslora (E)

La eslora empleada en las reglas y en las tablas de franco-bordo es la longitud expresada en metros, medida al

nivel de la flotación correspondiente al franco-bordo para verano, desde la cara de proa de la roda hasta la cara de popa del codaste popel. Cuando no haya codaste popel, se medirá la eslora desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón.

En los buques con popa de crucero, se tomará como eslora, o el 96 por 100 de la eslora total, medida en la flotación en carga con el franco-bordo para verano, o la eslora medida desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón, si esta distancia fuera mayor

REGLA XXXIII.

Manga (M)

La manga es la máxima anchura en metros, medida en el centro del buque hasta la superficie exterior de la cuaderna en los buques de hierro o acero, y hasta la superficie externa del forro, en los buques de madera o en los de construcción mixta.

REGLA XXXIV.

Puntal de construcción

El puntal de construcción es la distancia vertical en metros, medida en el centro del buque desde la parte alta de la quilla hasta la cara superior del bao de la cubierta de franco-bordo en el costado. En los buques de madera y en los de construcción mixta se medirá el puntal desde la arista inferior del alefrez de la quilla. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra sea de curvatura pronunciada, o cuando haya tracas de apuradura gruesas, el puntal de construcción se medirá desde el punto en que la prolongación de la tangente a la parte plana de los fondos, corte a la parte lateral de la quilla.

REGLA XXXV.

Puntal de franco-bordo (P)

El puntal empleado para el cálculo del franco-bordo, es el puntal de construcción aumentado en el espesor del

trancanil o aumentado en $\frac{E}{E-S}$ si esta última corrección es mayor, siendo:

E, el espesor medio de la cubierta expuesta a la intemperie fuera de las aberturas en la misma, y

S, la longitud total de las superestructuras, tal como se define en la regla XL.

Cuando sea de forma particular la obra muerta, P es el puntal correspondiente a una cuaderna maestra que tuviera verticales los costados, brisca normal en el bao y una sección transversal de la parte alta igual a la sección real del buque.

Cuando exista una quebradura en el costado de la obra muerta (como, por ejemplo, en un buque "Turret deck"), el 70 por 100 de la sección situada por encima de la quebradura quedará incluido en el área que sirve para determinar la sección equivalente.

En el caso de que un buque no tenga hacia la mitad de su eslora una superestructura cerrada que abarque, por lo menos, 0,6 E, o que se trate de un barco que carezca de un tronco o cofre completo, ni tenga una serie de superestructuras parciales intactas y tronso que se extiendan completamente de proa a popa del buque, el puntal

que se empleará con la tabla no será inferior a $\frac{E}{E-P}$, cuando P sea menor que esta cantidad.

REGLA XXXVI.

Coeficiente de afinamiento (C)

El coeficiente de afinamiento utilizado con las tablas de franco-bordo está dado por la fórmula:

$$C = \frac{\Delta}{1,025 \text{ E. M. Pl.}}$$

en la que Δ es el desplazamiento del buque fuera de miembros (con exclusión de apéndices) en toneladas para un calado medio P sobre la quilla igual al 85 por 100 del puntal de construcción.

El coeficiente c no se tomará inferior a 0,68.

REGLA XXXVIII.

Resistencia

La autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos comprobará que la resistencia de los buques es la suficiente para los franco-bordos que puedan corresponderles.

Los buques construidos de acuerdo con las reglas y normas que correspondan al tipo de más alta clasificación de una Sociedad clasificadora reconocida por la Administración, se considerará que poseen la suficiente resistencia para acreditárseles el franco-bordo mínimo provisto por el Reglamento.

Cuando los buques no alcancen la más alta clasificación determinada por las reglas de una Sociedad de clasificación reconocida por la Administración, deberán experimentar un aumento en sus franco-bordos, el cual será fijado por la autoridad encargada de asignarlos. Los módulos de resistencia que figuran a continuación se han establecido para servir de guía en tal caso:

Materiales.—Los módulos de resistencia están basados en la hipótesis de que el casco está construido de acero dulce Martín-Siemens (ácido o básico), cuya resistencia a la fracción sea de 41 a 50 kilogramos por milímetro cuadrado, y el alargamiento mínimo de 16 por 100 en una longitud de 203 milímetros.

Cubierta resistente.—La cubierta resistente es la cubierta más elevada que forme parte integrante de la vida longitudinal en una semieslora en el centro del buque.

Puntal de la cubierta resistente (Pr).—El puntal de la cubierta resistente es la distancia vertical en metros, medida en el centro del buque desde la parte superior de la quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta en el costado.

Calado (C).—El calado es la distancia vertical en metros, medida en el centro del buque desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

Módulo longitudinal.—El módulo longitudinal $\frac{I}{V}$ es

el cociente de dividir el momento de inercia I de la cuaderna maestra con relación al eje neutro, por la distancia V, desde el eje neutro hasta la parte superior del bao de la cubierta resistente en el costado, calculado a través de las aberturas, pero sin deducciones por los orificios de los remaches. Las secciones se medirán en milímetros cuadrados y las distancias en metros.

Se tendrán en cuenta todos los elementos longitudinales continuos situados por debajo de la cubierta de la cubierta resistente, excepto los soportes que bajo la misma están destinados únicamente a servir de sustentación.

Por encima de la cubierta resistente, los únicos elementos que será preciso tener en cuenta son el francobordo y la parte superior de la cinta. El módulo longitudinal reglamentario para el material está expresado por el

producto f. M. C., siendo f. un coeficiente cuyos valores son los de la tabla siguiente:

E	f	E	f
30,48	3840	109,73	19896
36,58	4233	115,82	21801
42,67	4674	121,92	23705
48,77	5115	128,02	25717
54,86	5667	134,11	27728
60,96	6229	140,21	29651
67,06	6890	146,30	32067
73,15	7510	152,40	34396
79,25	8135	158,50	36725
85,34	8723	164,59	39053
91,44	9310	170,69	41487
97,54	9908	176,78	44027
103,63	10507	182,88	46567

Para las longitudes intermedias, el valor de f se terminará por interpolación.

Esta fórmula se aplica cuando la eslora no exceda 182,88 metros, cuando M se halle comprendido entre

$$\frac{E}{10} + 1,52 \text{ y } \frac{E}{10} + 6,10$$

(ambos valores inclusive) y cuando $\frac{E}{Pr}$ esté comprendido entre 10 y 13,5 (ambos valores inclusive).

Cuadernas.—Para el cálculo del módulo transversal se considera que la cuaderna está compuesta de un angular y un reverso (angular invertido), ambos de las mismas dimensiones.

Módulo transversal.—El módulo de cuadernas $\frac{I}{V}$ es

la cuaderna maestra por debajo de la hilada inferior de los baos, es el cociente que resulta de dividir el momento de inercia I de la sección de la cuaderna, con relación al eje neutro, por la distancia V del eje neutro a la extremidad de la sección de la cuaderna, calculándose dicho módulo sin deducciones por los orificios de pernos y remaches. El módulo de cuadernas se medirá en centímetros cúbicos.

El módulo transversal reglamentario está expresado por la fórmula: $\frac{s(c-d)(f_1+f_2)}{1.000}$

en la que:

s es la separación existente entre cuadernas expresada en metros.

d es la distancia vertical en metros, medida en el centro del buque desde la parte superior de la quilla hasta un punto situado a la mitad de la distancia que existe entre la parte alta del doble fondo en el costado y la parte superior de la escuadra de soporte. Cuando haya doble fondo, se medirá d hasta un punto situado a la mitad de la distancia entre las cumbres de las varengas en el centro y en el costado.

f es un coeficiente dependiente de H, en los buques con doble fondo, H es la distancia vertical en metros desde la parte media del soporte del bao de la hilada inferior, en el costado, hasta un punto situado en la mitad de la altura entre la parte superior del doble fondo en el costado superior y la parte superior del soporte de cuadernas. Cuando no haya doble fondo, se medirá H hasta un punto situado en la mitad de la altura entre la parte superior de la varenga, en el centro, y la parte superior de la varenga, en el costado. Cuando el armazón tenga resistencia suplementaria como cons-

cuencia de las formas del buque, podrá modificarse f_1 en consecuencia.

f_2 es un coeficiente que depende de K; siendo K la distancia vertical en metros medida en el costado desde la cara superior de los baos de la hilada inferior hasta un punto situado a 2,286 metros por encima de la cubierta de franco-bordo, o si hay una superestructura, hasta un punto situado a 3,81 metros por encima de la cubierta de franco-bordo. (Véase la figura 2°).

Los valores de f_1 y f_2 están dados por las tablas siguientes:

H en metros	0	2,133	2,743	3,353	3,962	4,572	5,182	5,791	6,401	7,011	7,622
f_1	19050	23282	26156	31750	40217	50800	62442	76210	91017	107950	124883
K en metros	0	1,524	3,048	4,572	6,096	7,620	9,144	10,665	12,192	13,716	15,240
f_2	0	1058	2117	4233	6350	8465	10578	12688	14795	16900	19000

Los valores intermedios se obtendrán por interpolación.

Esta fórmula se aplica cuando P esté comprendido entre 4,57 metros y 13,29 metros (ambos valores inclusive), cuando M se halle comprendido entre

$$\frac{E}{10} + 1,52 \text{ y } \frac{E}{10} + 6,10$$

(ambos valores inclusive), cuando $\frac{E}{Pr}$ esté comprendido entre 10 y 13,5 (ambos valores inclusive) y, finalmente, cuando la distancia entre la superficie exterior de las cuadernas y el centro de la primera fila de puntales, medida horizontalmente, no exceda de 6,10 metros.

En los buques de una sola cubierta de forma ordinaria, cuando H no exceda de 5,49 metros, el módulo de las cuadernas, determinado con arreglo al método anterior, se multiplicará por el factor:

$$f_3 = 0,50 + 0,05 \left(\frac{H}{0,305} - 8 \right)$$

Cuando la distancia, medida horizontalmente, entre la parte exterior de las cuadernas y el centro de la primera fila de puntales exceda de 6,10 metros, la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordo comprobará que existe resistencia suplementaria suficiente.

Superestructuras

REGLA XXXVIII.

Altura de una superestructura

Se entiende por altura de una superestructura, la menor distancia vertical, medida desde la parte superior de la cubierta de superestructuras hasta el borde al. de los baos de la cubierta de franco-bordo, disminuida en la distancia que haya entre P y el puntal de construcción. Véase las reglas XXXIV y XXXV.

REGLA XXXIX.

Altura reglamentaria de una superestructura

La altura reglamentaria de una chupeta es de 0,91 metros para los buques cuya eslora sea igual o menor que 30,50 metros, de 1,22 metros para los de 76,20 metros, y de 1,83 metros para los buques de eslora igual o mayor que 122 metros. La altura reglamentaria de cualquier otra superestructura es de 1,83 metros para los buques cuya eslora sea igual o inferior a 76,20 metros, y de 2,29 metros para buques de 122 metros o más de eslora. La altura reglamentaria para los buques de eslora intermedia se obtiene por interpolación.

REGLA XL.

Longitud de una superestructura (S)

La longitud de una superestructura es la longitud media cubierta de las partes de la superestructura que se extienden hasta los costados del buque y que se hallan comprendidas dentro de las perpendiculares trazadas en los extremos de la línea de carga para verano, definida por la regla XXXII.

REGLA XLI.

Superestructura cerrada

No se considerará cerrada una superestructura aislada más que en los siguientes casos:

a) Si los mamparos que limitan la superestructura están solidamente contruidos. (Véase la regla XLII).

b) Si las aberturas de paso en esos mamparos están provistos de medios de cierre de la clase primera o de la clase segunda. (Véase reglas XLII y XLIV).

c) Si las demás aberturas en los costados o en los extremos de la superestructura están provistos de medios de cierre eficazmente estancos a la intemperie;

d) Si los medios de acceso independientes a los alojamientos de la tripulación, cámara de máquinas, carboneras y demás lugares precisos para el servicio a bordo en puentes y toldillas se encuentran utilizables en todo momento, hallándose cerradas las aberturas de los mamparos.

REGLA XLII.

Mamparos de superestructuras

Los mamparos situados en los extremos de puentes, castillos y toldillas expuestos a la intemperie en buques que tengan el mínimo franco-bordo, se considerarán eficazmente contruidos si la autoridad encargada de la asignación de franco-bordo comprueba que en las circunstancias de que se trata son equivalentes a los tipos de mamparos que se definen a continuación. En estos mamparos tipos, las planchas y los refuerzos tienen los escantillones que figuran en la Tabla III, siendo la separación de los refuerzos 0,76 metros y hallándose los refuerzos de los mamparos frontales del puente y de la toldilla eficazmente sujetos en sus extremidades y los de los mamparos situados a popa de puentes y castillos se extienden por por todo el espacio que separa los angulares marginales de esos mamparos.

TABLA III

MAMPAROS EXPUESTOS A LA INTEMPERIE DE LAS SUPERESTRUCTURAS DE ALTURA REGLAMENTARIA

Mamparos frontales de puentes Mamparos sin protección de toldillas cuya longitud sea igual o mayor que 0.4 L.		Mamparos de toldillas protegidas parcialmente o de longitud inferior a 0.4 L.		Mamparos situados a popa de puentes o de castillos	
Eslora del buque	Refuerzos de angulares con nervio.	Eslora del buque.	Refuerzos de angulares ordinarios.	Eslora del buque.	Refuerzos de angulares ordinarios.
Metros	Milímetros	Metros	Milímetros	Metros	Milímetros
Menor que 48,75	140 × 75 × 7,5	Menor que 45,70	75 × 65 × 7,5	Menor que 45,70	65 × 65 × 6,5
48,75	150 × 75 × 8	45,70	90 × 65 × 8	45,70	75 × 65 × 7
61,00	165 × 75 × 8,5	61,00	100 × 75 × 8,5	76,20	90 × 75 × 7,5
73,20	180 × 75 × 9	76,20	115 × 75 × 9	106,20	100 × 75 × 8
85,35	190 × 75 × 9,5	91,45	130 × 75 × 9,5	—	—
97,55	205 × 75 × 10	106,70	140 × 75 × 10,5	—	—
109,75	215 × 75 × 10,5	121,90	150 × 75 × 11	—	—
121,90	230 × 75 × 11	137,15	165 × 90 × 11,5	—	—
134,10	240 × 90 × 11,5	152,40	180 × 90 × 12	—	—
146,30	255 × 90 × 12	167,65	180 × 90 × 12,5	—	—
158,50	265 × 90 × 12,5	—	—	—	—
170,70	280 × 90 × 13	—	—	—	—
Eslora del buque	Planchas de mamparos.	Eslora del buque.	Planchas de mamparos.	Eslora del buque.	Planchas de mamparos.
61,00 m. o menos.	7,50 m/m.	48,80 m. o menos.	5,00 m/m.	48,80 m. o menos.	5,00 m/m.
115,80 m. o más.	11,00 m/m.	122,00 m. o más.	9,50 m/m.	122,00 m. o más.	7,50 m/m.

Para los buques de eslora intermedia, los espesores de las planchas de los mamparos se obtendrán por interpolación.

Medios de cierre para las aberturas practicadas en los mamparos de las superestructuras aisladas

REGLA XLIII

Medios de cierre de la clase I

Estos medios de cierre serán de hierro o acero, y en todos los casos estarán sujetos sólidamente y de modo permanente al mamparo, rodeados de un marco o bastidor, reforzados y dispuestos de tal manera que el conjunto de la estructura ofrezca resistencia equivalente a la de un mamparo intacto, y cuando estén cerrados, serán estancos a la intemperie. Las disposiciones previstas para afianzar estos cierres estarán sujetas permanentemente al mamparo o a los mismos cierres, y estos, últimos estarán colocados de modo que puedan cerrarse y quedar sujetos de ambos lados del mamparo o desde la cubierta situada encima. Los umbrales de las aberturas de acceso estarán a 380 milímetros, lo menos, por encima de la cubierta.

REGLA XLIV

Medios de cierre de la clase II

Estos medios son: a) Puertas de madera dura con

bisagras sólidamente encastradas por un marco, teniendo a lo sumo, 0,75 metros de ancho, y lo menos 50 milímetros de espesor; b) Tablones móviles colocados sobre toda la altura de la abertura en hierros U remachados al mamparo. Los tablones móviles tendrán 50 milímetros de espesor, por lo menos, cuando la anchura de la abertura sea igual o inferior a 0,76 metros, incrementándose dicho espesor en 25 milímetros por cada aumento de 380 milímetros en la anchura; o c) Planchas desmontables de eficacia equivalente.

REGLA XLV

Medios provisionales de cierre para las aberturas en las cubiertas de superestructuras

Los medios para el cierre provisional de las aberturas practicadas en el eje longitudinal de la cubierta de una superestructura cerrada consisten en:

a) Una brida de acero remachada sólidamente a la cubierta y cuya altura no sea inferior a 229 milímetros.

b) Tapas de escotilla conformes con las especificaciones de la regla X, mantenidas en su lugar por trincas de cáñamo.

c) Soportes de escotilla conformes con las especificaciones de las reglas XI y XII y con las tablas I o II.

GACETA OFICIAL

Se publica todos los días hábiles (a excepción del Sábado)

DIRECTOR ANTONIO A. LINARES

OFICINA ADMINISTRACION:
Calle 11 Oeste N° 2.—Tel. 1054. Jefe de la Sección de Ingresos de
Apartado de Correos, N° 147. la Sección de Hacienda y Tesoro.

SUSCRIPCION MENSUAL

En la República de Panamá: B. 1.00.—En el extranjero: B. 1.25

SUSCRIPCION ANUAL

En la República de Panamá: B. 9.00.—En el extranjero: B. 12.00
Valor del número atrasado: B. 0.10

Longitud efectiva de las superestructuras aisladas

REGLA XLVI.

Generalidades

Cuando los mamparos expuestos a la intemperie en las extremidades de toldillas, puentes y castillos no estén eficazmente contruidos (véase la regla XLII), se considerarán como si no existieran.

Cuando una abertura que no tenga medios de cierre permanente esté practicada en el costado exterior de una superestructura, la parte de ésta situada en el traves de la abertura, se considerará como si no tuviera ninguna longitud efectiva.

Cuando la altura de una superestructura sea más pequeña que la reglamentaria, su longitud se reducirá en la relación de la altura real a la altura reglamentaria. Cuando la altura de la superestructura sea mayor que la reglamentaria, no se aumentará la longitud de la superestructura.

REGLA XLVII.

Toldilla

Cuando haya un mamparo eficaz y cuando las aberturas de acceso estén provistas de cierres de la clase I, será efectiva la longitud hasta el mamparo. Cuando las aberturas de acceso practicadas en un mamparo eficaz se hallen dotadas de cierres de la clase II y cuando la longitud hasta el mamparo sea igual o inferior a $\frac{E}{2}$, el ta-

tal de esta longitud será efectivo; cuando la longitud hasta el mamparo sea igual o mayor que $0.7 E$, el 90 por 100 de ella será efectivo; cuando la longitud hasta el mamparo se halle comprendido entre $0.5 E$ y $0.7 E$, se estimará efectivo un tanto por ciento intermedio de esa longitud, y cuando se acuerde una deducción por un cofre o tronco eficaz contiguo (véase la regla LI), será efectivo el 90 por 100 de la longitud. El 50 por 100 de la longitud de una toldilla abierta o de una prolongación abierta de la toldilla más allá de un mamparo eficaz, será efectivo.

REGLA XLVIII.

Chupeta

Cuando haya un mamparo eficaz intacto, la longitud hasta él será efectiva. Cuando no se halle intacto el mamparo, se considerará la superestructura como una toldilla de altura menor que la reglamentaria.

Regla XLIX.

Puente

Cuando exista un mamparo eficaz en cada extremo y cuando las aberturas de acceso en estos mamparos estén provistas de cierre de la clase I, la longitud comprendida entre tales mamparos será efectiva.

Cuando las aberturas de acceso en el mamparo de proa tengan cierres de la clase I, y cuando las aberturas del mamparo de popa estén dotadas de cierres de la clase II, la longitud entre los mamparos será efectiva, y cuando se acuerde una deducción por un tronco o cofre adyacente al mamparo de popa (véase la regla LI), el 90 por 100 de la longitud será efectivo. Cuando las aberturas de acceso en los dos mamparos estén provistas de cierres de la clase II, el 90 por ciento de la longitud entre los mamparos será efectiva. Cuando las aberturas de acceso en el mamparo de proa tengan cierres de la clase I o de la clase II, y cuando las aberturas de acceso en el mamparo de popa no tengan cierres, será efectivo el 75 por 100 de la longitud entre los mamparos. Cuando las aberturas de acceso en ambos mamparos no posean medios de cierre, el 50 por 100 de la longitud será efectivo. El 75 por 100 de la longitud de una prolongación abierta del puente más allá del mamparo de popa y el 50 por 100 de la longitud de una prolongación abierta más allá del mamparo de proa, serán los efectivos.

REGLA L.

Castillo

Cuando haya un mamparo eficaz y cuando las aberturas de acceso estén provistas de medios de cierre de la clase I o II, la longitud hasta el mamparo será efectiva. Cuando no haya medios de cierre y cuando el arrufo a proa del centro del buque no sea inferior al arrufo reglamentario, será efectivo el 100 por 100 de la longitud

E

del castillo a proa de $\frac{E}{10}$, medido a partir de la per-

10

pendicular de proa; cuando el arrufo a proa sea igual o menor que la mitad del arrufo reglamentario, será efectivo el 50 por 100 de esta longitud; cuando el arrufo a proa se halle comprendido entre el arrufo reglamentario y la mitad de este, será efectivo un tanto por ciento intermedio de la longitud. Será efectivo el 50 por 100 de la longitud de una prolongación abierta del castillo a po-

E

pa del mamparo o más allá de $\frac{E}{10}$ a popa de la perpen-

10

dicular de proa.

REGLA LI.

Tronco

Un tronco o cualquier otra construcción semejante que no se extienda hasta los costados del buque, se considerará como eficaz, si:

a) El tronco es tan resistente, por lo menos, como una superestructura;

b) Las escotillas están en la cubierta del tronco y satisfacen las prescripciones de las reglas VIII a XVI, y la anchura del tranzanal de la cubierta del tronco constituye un paso satisfactorio y ofrece suficiente resistencia lateral;

c) La cubierta del tronco o los troncos aislados, unidos a las demás superestructuras por pasos permanentes eficaces, constituyen una plataforma de maniobra que se extienda de proa a popa y esté dotada de pasamanos de seguridad;

d) Los ventiladores están protegidos por el tronco, por cubiertas estancas o disposiciones equitativas;

e) Se hallan colocadas barandillas en las partes expuestas de la cubierta de franco-bordo por el través del tronco, en la mitad de la longitud, por lo menos, de dichas partes expuestas;

f) Los guardacalores de máquinas están protegidos por el tronco, mediante una superestructura de altura reglamentaria o mediante una caseta de igual altura y resistencia equivalente.

Quando las aberturas de acceso en los mamparos de la toldilla o del puente estén provistos de cierres de la clase I, el 100 por 100 de la longitud de un tronco eficaz, disminuido en la relación de la anchura media de ese tronco a M , se añadirá a la longitud efectiva de las superestructuras. Quando las aberturas de acceso de estos mamparos no estén dotados de cierres de la clase I, se añadirá el 90 por 100.

La altura reglamentaria de un tronco es igual a la altura reglamentaria de un puente.

Quando la altura del tronco sea menor que la reglamentaria de un puente, el aumento se reducirá en la relación de la altura real a la altura reglamentaria; cuando la altura de las brazolas de escotilla sobre la cubierta del tronco sea menor que la altura reglamentaria de las brazolas de escotilla (véase la regla IX), se efectuará una reducción en la altura real del tronco, reducción que corresponderá a la diferencia entre la altura real y la reglamentaria de las brazolas de escotilla.

Longitud efectiva de las superestructuras cerradas con aberturas en el eje longitudinal

REGLA LII

Superestructuras cerradas con aberturas en cubierta, situadas en el eje longitudinal, sin medios permanentes de cierre

Quando haya una superestructura cerrada con una o varias aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal que no estén provistas de medios permanentes de cierre (véanse las reglas VIII a XVI), la longitud efectiva de la superestructura se determinará del siguiente modo:

1) Quando las aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal (véase la regla XLV) no tengan medios de cierre eficaces de carácter provisional, o cuando el ancho de la abertura sea igual o mayor que el 80 por 100 de la manga M_1 de la cubierta de superestructura en el centro de la abertura, se considerará el buque como si tuviera un pozo abierto por el través de cada abertura y se establecerán portillos de descarga por el través de ese pozo. La longitud efectiva de una superestructura entre las aberturas se determinará por las reglas XLVII, XLIX, y L.

2) Quando las aberturas en cubierta situadas en el eje longitudinal tengan medios de cierre eficaces de carácter provisional, y cuando el ancho de las aberturas sea inferior a 0.8 M_1 , se determinará la longitud efectiva por las reglas XLVII, XLIX y L. No obstante, cuando

do las aberturas de paso en los mamparos de entrepuente se hallen cerradas por medios de cierre de la clase II, se considerarán para el cálculo de la longitud efectiva como si estuvieran cerradas por medios de la clase I. La longitud efectiva total se obtendrá añadiendo a la longitud calculada por el párrafo 1) anterior la diferencia entre esa longitud y la eslora del buque corregida en la proporción:

$$M - m$$

$$M,$$

en la que m es la anchura de la abertura en la cubierta.

$$M - m$$

Quando $\frac{M - m}{M}$ sea mayor que 0.5, el valor máximo admisible será 0.5.

Deducciones por superestructuras

REGLA LIII.

Deducciones por superestructuras

Quando la longitud efectiva de las superestructuras sea igual a E , se reducirá el franco-bordo en 356 milímetros para los buques de 24,40 metros de eslora; en 864 milímetros, cuando la eslora sea de 85,30 metros, y en 1,067 milímetros, si la eslora es igual o mayor que 122 metros. Las reducciones correspondientes a los valores intermedios de la eslora se obtendrán por interpolación.

Quando la longitud efectiva total de las superestructuras sea menor que E , la reducción será el tanto por ciento indicado en la tabla siguiente:

Superestructuras	LONGITUD TOTAL EFECTIVA DE LAS SUPERESTRUCTURAS										Línea	
	0	0.1E	0.2E	0.3E	0.4E	0.5E	0.6E	0.7E	0.8E	0.9E		E
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%		%
Todos los tipos con castillo y sin puente aislado	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100	A
Todos los tipos con castillo y con puente aislado(*). .	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100	B

(*) Cuando la longitud efectiva del puente es inferior a 0.2 E , los tantos por ciento se obtendrán por interpolación entre las líneas B y A.—Cuando no exista castillo, se reducirá en 5 los tantos por ciento anteriores. Los tantos por ciento de reducción para los valores intermedios de la longitud de superestructuras se obtendrán por interpolación.

Arrufo

REGLA LIV.

Generalidades

El arrufo se mide en el costado, desde la cubierta hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla en la sección media del buque y tangente a la línea de arrufo.

En los buques destinados a navegar con un calado a popa mayor que el calado a proa, el arrufo podrá medirse según la línea de carga, a condición de que se coloque una marca adicional a 0.25 E a proa del centro del buque, para indicar la línea de carga asignada. Esta marca será semejante al disco del franco-bordo en medio del buque.

En los buques de cubierta corrida y en los de superestructuras aisladas, se medirá el arrufo en la cubierta de franco-bordo.

En los buques con forma especial de quebradura en las partes altas del costado, se medirá el arrufo con arreglo al puntal equivalente en la parte media del buque (véase la regla XXXV).

En los buques cuya superestructura tenga la altura reglamentaria y se extienda a todo lo largo de la cubierta de franco-bordo, el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura sea mayor que la reglamentaria, el arrufo podrá calcularse con arreglo a la altura reglamentaria. Cuando una superestructura se halle intacta, o cuando las aberturas de los mamparos que la limiten estén provistas de cierres de la clase I, y cuando la cubierta de la superestructura tenga, por lo menos, el mismo arrufo que la cubierta de franco-bordo expuesta al exterior, no se tendrá en cuenta el arrufo en la parte protegida de la cubierta de franco-bordo.

REGLA LV.

Línea reglamentaria de arrufo

Las ordenadas en centímetros de la línea de arrufo reglamentaria figuran en la tabla siguiente, en la que E representa la eslora del buque en metros:

Posición	Ordenadas	Factor
P. p.	0'833 E + 25'4	1
1/6 E de P. p.	0'37 E + 11'3	4
1/3 E de P. p.	0'0925 E + 2,825	2
Sección media	0	1
1/3 E de P. p.	0'185 E + 5'65	2
1/6 E de P. p.	0'71 E + 22'6	4
P. P.	1'666 E + 50'8	1

Siendo P. P. y P. p. los extremos a proa y a popa, respectivamente, de la línea de flotación correspondiente al franco-bordo de verano.

REGLA LVI.

Medida de las variaciones respecto a la línea de arrufo reglamentaria

Quando la línea de arrufo difiera de la línea reglamentaria de arrufo, las siete ordenadas de cada una de las dos líneas se multiplicarán por los factores correspondientes que figuran en la tabla de ordenadas. La diferencia entre las sumas de los productos respectivos dividida por 18, mide el defecto o el exceso de arrufo. Cuando la mitad de popa de la línea de arrufo sea más alta que la línea reglamentaria de arrufo, y cuando la mitad de proa sea más baja que dicha línea reglamentaria de arrufo, no será mejorado el franco-bordo para la parte más alta, y se medirá solamente la disminución correspondiente a la parte baja.

Quando la mitad de proa de la línea de arrufo sea más alta que la línea reglamentaria de arrufo, y cuando la parte de popa del arrufo no sea inferior al 75 por 100 del arrufo reglamentario, se deberá tener en cuenta la parte en exceso. Cuando la parte de popa tenga un arrufo menor que el 50 por 100 del valor del arrufo reglamentario, no se tendrá en cuenta el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50 y el 75 por 100 del arrufo reglamentario, podrá

admitirse una corrección intermedia por exceso de arrufo a proa.

REGLA LVII.

Corrección por las variaciones respecto a la línea de arrufo reglamentario

La corrección por el arrufo es igual al defecto o al exceso de arrufo (véase la regla LVI) multiplicado por

$0,75 - \frac{S}{2E}$, siendo S la longitud total de las superestructuras, según se define en la regla XI.

REGLA LVIII.

Aumento por falta de arrufo

Quando el arrufo sea menor que el reglamentario, la corrección por falta de arrufo (véase la regla LVII) se añadirá al franco-bordo.

REGLA LIX

Deducción por exceso de arrufo

En los buques con cubierta corrida, y en aquellos cuya superestructura cerrada abarque $\frac{E}{10}$ a proa y $\frac{E}{10}$ a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo (véase la regla LVII) se disminuirá del franco-bordo. En los buques con superestructuras aisladas, o en los que ninguna superestructura cerrada cubra el centro del buque, no se hará reducción alguna del franco-bordo. Cuando una superestructura cerrada cubra

menos de $\frac{E}{10}$ a proa y de $\frac{E}{10}$ a popa del centro del buque, la reducción se calculará por interpolación.

La máxima reducción por exceso de arrufo será de 38 milímetros para 30,50 metros de eslora del buque, aumentando a razón de 38 milímetros por cada 30,50 metros de más en dicha eslora.

Brusca del bao

REGLA LX.

Brusca reglamentaria

La brusca reglamentaria de los bacos de la cubierta de franco-bordo es igual a la quincuagésima parte de la manga del buque.

REGLA LXI.

Corrección por la brusca

Quando la brusca del bao, en la cubierta de franco-bordo, sea mayor o menor que la brusca reglamentaria, el franco-bordo se reducirá o aumentará, respectivamente, en la cuarta parte de la diferencia entre la brusca real y la brusca reglamentaria de los bacos, multiplicada por la fracción de eslora de la cubierta de franco-bordo que no se halle cubierta por superestructuras cerradas. La disminución del franco-bordo efectuada por razón de la brusca, no excederá de la que correspondiera a una brusca doble de la reglamentaria.

(Continuará)

PODER EJECUTIVO NACIONAL**LABOR EN GOBIERNO Y JUSTICIA****Se decreta un auxilio pecuniario****RESOLUCION NUMERO 41**

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Primera.—Resolución número 41.—Panamá, Marzo 4 de 1937.

La señora Penélope Vannuchi vda. de Medina, solicita al Poder Ejecutivo que se decrete a su favor un auxilio pecuniario de mil ochenta balboas (B. 1.080.00), como heredera judicialmente declarada de su finado esposo, el Teniente Isauro Medina, muerto violentamente el día 7 de Julio de 1936, en cumplimiento de sus funciones. Funda su petición en el artículo 32 de la Ley 66 de 1924, que dice así:

"El empleado del Cuerpo de Policía que en el desempeño de sus funciones o en el cumplimiento de una consigna fuere muerto violentamente, será sepultado por cuenta de la Nación, se le harán los honores militares que corresponden a su categoría, y sus herederos tendrán derecho a una recompensa o auxilio pecuniario que será decretado, mediante la comprobación de las circunstancias expresadas, por el Presidente de la República, cuya cuantía será igual al sueldo que hubiere podido devengar el finado durante un año de servicio."

Para robustecer su solicitud, acompaña los siguientes documentos:

1º Certificado del Secretario de la Comandancia del Cuerpo de Policía Nacional, en que consta que el ex-Teniente Isauro Medina ingresó a la Policía Nacional el día 7 de Julio de 1936, en que ocurrió su muerte violenta en cumplimiento de sus atribuciones y a consecuencia de una herida causada por arma de fuego.

2º Certificado del Habilitado General del Cuerpo de Policía, con el cual prueba que el ex-Teniente Medina el día de su muerte devengaba un sueldo de B. 90.00 mensuales.

3º Copia del auto de fecha 9 de Enero de 1937 dictado por el Juez 4º Municipal del distrito de Panamá, en el que declara como herederos del extinto Isauro Medina a la señora Penélope Vannuchi vda. de Medina y a sus menores hijas Ana Teresa e Inés María Medina.

4º Certificado del Superintendente del Hospital Santo Tomás, en que consta que el citado ex-Teniente de la Policía murió el día 7 de Julio de 1936 a consecuencia de una herida por arma de fuego.

De esta solicitud se dió traslado al Procurador General de la Nación para que emitiera concepto, y este funcionario en su Vista número 1, de 15 de Enero pasado, se expresó así:

"La señora Penélope viuda de Medina, en memoria sin fecha y que obra a fojas 2 de este expediente, solicita el auxilio pecuniario que concede el artículo 32 de la Ley 66 de 1924, en su calidad de conyuge sobreviviente de su finado esposo Isauro Medina, Teniente del Cuerpo de Policía Nacional. Habiendo la petitionerla cumplido los requisitos exigidos por la disposición invocada presentando los documentos que establecen sus derechos, entre otros el de su calidad de heredera, este Ministerio es de

opinión que debéis conceder el auxilio solicitado.—Soy de usted atentamente. (fdo.) ADRIANO ROBLES."

Como en este caso se ha cumplido con todos los requisitos que exige el artículo 32 de la Ley 66 de 1924 ya transcrito, el Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Decretase a favor de la señora Penélope vda. de Medina un auxilio pecuniario de mil ochenta balboas (B. 1.080.00), como heredera de su finado esposo, Isauro Medina, suma que representa el sueldo que hubiera devengado éste en un año de servicio como Teniente del Cuerpo de Policía Nacional.

Comuniquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.

Devuélvese un expediente a su oficina de origen**RESOLUCION NUMERO 42**

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Primera.—Resolución número 42.—Panamá, Marzo 4 de 1937.

El señor Octavio C. Ferrari, fundándose en el artículo 1739 del Código Administrativo, solicita que el Poder Ejecutivo avoque el conocimiento de la controversia de policía instaurada ante el Corregidor de Policía del Barrio de Santa Ana, con motivo de una solicitud hecha por él, como administrador de la casa número 126 de la Calle del Estudiante, para que se decrete el lanzamiento de Cirilo J. Sandford de un cuarto que ocupa en dicha casa.

El artículo 1736 del Código Administrativo dispone que el Presidente de la República puede avocar el conocimiento de los asuntos de policía, siempre que hayan sido resueltos en dos instancias. Y esta Secretaría por medio de la Resolución número 33, de 25 de Febrero pasado, ha sentado el principio de que el conocimiento de los juicios de policía de los Corregidores y Jueces de Policía y luego el de los respectivos Alcaldes, constituyen una sola instancia, ya que el conocimiento de estos funcionarios es simplemente consultivo, según lo dispone el artículo 719 del Código Administrativo.

Y como en este caso no se ha cumplido con la exigencia que establece el artículo 1739 del Código Administrativo, para que se pueda avocar su conocimiento,

SE RESUELVE:

Devuélvase este expediente a la oficina de origen. Comuniquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES

Otorgan vacaciones**RESOLUCION NUMERO 43**

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Se-

cretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Primera.—
Resolución número 43.—Panamá, Marzo 4 de 1937.

RESUELTO:

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 796 del Código Administrativo y conforme se solicita, concédese a la señora Juana de Dios Sáenz, Jefe de la Sección de Matrimonios de la Oficina del Registro Civil, treinta días de descanso con derecho a sueldo, a partir del día diez del presente mes de Marzo.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES

Conceden libertad condicional a varios reos

RESOLUCION NUMERO 33

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—
Resolución número 33.—Panamá, Febrero 23 de 1937.

Margarita James, panameña, soltera, de oficios domésticos, reo del delito de lesiones personales, quien desde el 9 de Febrero de 1936 se encuentra sufriendo su pena de 1 año y 6 meses de reclusión que le fué impuesta por el Juez 5º del Circuito, solicita al Poder Ejecutivo que se le conceda la libertad condicional por la rebaja de la cuarta parte de esa pena, de acuerdo con el artículo 20º del Código Penal.

Acompaña a su petición un certificado del Director de la Cárcel Modelo, donde consta que ha observado buena conducta durante su permanencia en dicho establecimiento, lo que revela su arrepentimiento y corrección, y copias de las partes dispositivas de las sentencias de primera y segunda instancias dictadas en su caso, no figurando en ellas como reincidente, con lo cual acredita su derecho a la gracia que solicita.

En consideración a lo expuesto,

SE RESUELVE:

Concédese a Margarita James la libertad condicional mediante la rebaja de la cuarta parte de la pena que le fué impuesta, siendo entendido que se revocará esta Resolución si el agraciado incurre en una nueva violación de la ley penal antes del vencimiento completo de su condena. Como cumple las tres cuartas partes de su reclusión el 26 de Marzo de 1937, se ordena su libertad condicional desde esa fecha.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.

RESOLUCION NUMERO 34

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—
Resolución número 34.—Panamá, Marzo 2 de 1937.

Santiago Morales, panameño, soltero, de 22 años de edad, jornalero, reo del delito de lesiones personales, quien desde el primero de Mayo del año próximo se encuentra sufriendo su pena de un año de reclusión que le fué impuesta por el Juez Cuarto del Circuito, solicita al

Poder Ejecutivo que se le conceda la libertad condicional por la rebaja de la cuarta parte de esa pena, de acuerdo con el artículo 20 del Código Penal.

Acompaña a su petición un certificado del Director de la Cárcel Modelo donde consta que ha observado buena conducta durante su permanencia en dicho establecimiento, lo que revela su arrepentimiento y corrección, y copias de las partes dispositivas de las sentencias de primera y segunda instancias dictadas en su caso, no figurando en ellas como reincidente, con lo cual acredita su derecho a la gracia que solicita.

En consideración a lo expuesto,

SE RESUELVE:

Concédese a Santiago Morales la libertad condicional mediante la rebaja de tres meses que equivalen a la cuarta parte de la pena que le fué impuesta, siendo entendido que se revocará esta Resolución si el agraciado incurre en una nueva violación de la ley penal antes del vencimiento completo de su condena. Como ya ha cumplido las tres cuartas partes de su reclusión, se ordena su libertad condicional desde esta fecha.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.

RESOLUCION NUMERO 35

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—
Resolución número 35.—Panamá, Marzo 2 de 1937.

Pedro Valenzuela, natural de Chile, soltero, comerciante, reo del delito de hurto, quien desde el 8 de Mayo del año próximo pasado se encuentra sufriendo su pena de doce meses y medio de reclusión que le fué impuesta por el Juez 2º del Circuito de Veraguas, solicita al Poder Ejecutivo que se le conceda la libertad condicional, por la rebaja de la cuarta parte de esa pena, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2º del Código Penal.

Acompaña a su petición un certificado del Alcalde de la Cárcel del Circuito de Veraguas, donde consta que ha observado buena conducta, durante su permanencia en dicho establecimiento, lo que revela su arrepentimiento y corrección y copias de las partes dispositivas de las sentencias de primera y segunda instancias, recaídas en su caso, no apareciendo en ellas como reincidente, con lo cual acredita el derecho a la gracia que solicita.

Por lo expuesto,

SE RESUELVE:

Concédese a Pedro Valenzuela la libertad condicional mediante la rebaja de la cuarta parte de la pena impuesta, siendo entendido que se revocará esta Resolución si el agraciado incurre en una nueva violación de la ley penal antes del vencimiento completo de su condena. Como ha cumplido las tres cuartas partes de su reclusión se ordena su libertad desde esta fecha.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.

RESOLUCION NUMERO 36

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—Resolución número 36.—Panamá, Marzo 2 de 1937.

José de los Angeles Samaniego, panameño, de 24 años de edad, soltero, de oficio agricultor, reo del delito de tentativa de violación carnal, quien desde el 30 de Marzo del año de 1935, se encuentra sufriendo pena de 2 años y 8 meses de reclusión que le fué impuesta por la Corte Suprema de Justicia en sentencia reformatoria de la proferida por el Juez 2º del Circuito de Los Santos, solicita al Poder Ejecutivo que se le conceda la libertad condicional por la rebaja de la cuarta parte de esa, pena, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 del Código Penal.

Acompaña a su petición un certificado del Director de la Colonia Penal de Coiba, donde consta que ha observado buena conducta durante su permanencia en dicho establecimiento, lo que revela su arrepentimiento y corrección y copias de las partes dispositivas de las sentencias de primera y segunda instancias dictadas en su caso, no figurando en ellas como reincidente, con lo cual acredita el derecho a la gracia que solicita.

En consideración a lo expuesto,

SE RESUELVE:

Concédese a José de los Angeles Samaniego la libertad condicional mediante la rebaja de 8 meses que equivalen a la cuarta parte de la pena impuesta, siendo entendido que se revocará esta Resolución si el agraciado incurre en una nueva violación de la ley penal antes del vencimiento completo de su condena. Como cumple las tres cuartas partes de su reclusión el día 30 de Marzo próximo, se ordena su libertad condicional desde esa fecha.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.

RESOLUCION NUMERO 37

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Segunda.—Resolución número 37.—Panamá, Marzo 3 de 1937.

Leonardo González, panameño, de 26 años de edad, casado, de oficio agricultor, reo del delito de seducción, quien se encuentra sufriendo su pena de un año de reclusión que le fué impuesta por la Corte Suprema de Justicia en sentencia que reformó la dictada por el Juez 2º del Circuito de Chiriquí, solicita al Poder Ejecutivo que se le conceda la libertad condicional por la rebaja de la cuarta parte de esa pena, de acuerdo con el artículo 20 del Código Penal.

Acompaña a su petición un certificado del Alcalde de la Cárcel del Circuito de David donde consta que ha observado buena conducta durante su permanencia en dicho establecimiento, lo que revela su arrepentimiento y corrección, y copias de las partes dispositivas de las sentencias de primera y segunda instancias dictadas en su caso, no apareciendo en ellas como reincidente, con lo cual acredita el derecho a la gracia que solicita.

lo cual acredita el derecho a la gracia que solicita

SE RESUELVE:

Concédese a Leonardo González la libertad condicional mediante la rebaja de tres meses equivalentes a la cuarta parte de la pena impuesta, siendo entendido que se revocará esta Resolución si el agraciado incurre en una nueva violación de la ley penal antes del vencimiento completo de su condena. Como cumple las tres cuartas partes de su reclusión el día 6 de Abril próximo, ordenase su libertad en la fecha indicada.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.

LABOR EN RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

se le concede permiso para que pueda aceptar un cargo

RESOLUCION NUMERO 6

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.—Departamento Consular.—Resolución número 6.—Panamá, Marzo 2 de 1937.

Visto el memorial que antecede, por medio del cual el señor J. D. Guardia solicita a esta Cancillería permiso para que su hijo Germán Gil Guardia Jaén, pueda aceptar el cargo de Cónsul Honorario de Amsterdam, Holanda,

SE RESUELVE:

De acuerdo con la facultad que dá el Presidente de la República el ordinal 13 del Artículo 73 de la Constitución Nacional, concédese permiso al señor Germán Gil Guardia Jaén, para que acepte el cargo de Cónsul Honorario del Uruguay en Amsterdam, Holanda, que le ha conferido el Gobierno de aquel país.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

LABOR EN HACIENDA Y TESORO

Se aprueba una diligencia de nacionalización

RESOLUCION NUMERO 15

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Hacienda y Tesoro.—Oficina de Ingresos.—Ramo: Matas Mercantes.—Resolución número 15.—Panamá, Marzo 2 de 1937.

RESUELTO:

Apruébase la Diligencia de Nacionalización anterior, número 114, de 21 de Febrero de 1937, expedida por el Capitán del Puerto, Jefe del Registro Nacional de

Panamá, a favor de la balandra "Aura María", de propiedad del señor Victorino Ramos, domiciliado en Capira.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Hacienda y Tesoro,
E. FERNANDEZ JAEN.

LABOR EN TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

Se resuelven unas consultas

RESOLUCION NUMERO 8

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Resolución número 8.—Panamá, Marzo 3 de 1937.

En memorial fechado el 22 de Febrero último, hace el señor Hamilton Howard las siguientes consultas:

"1º Hasta qué día del calendario puede cualquier persona natural o jurídica hacer al Poder Ejecutivo otra propuesta que mejore la hecha por la Nestlé & Anglo-Swiss Milk Products, Ltd., y que consta en el contrato número 2 del 23 de Enero de 1937 celebrado entre el Gobierno Nacional y la Nestlé & Anglo-Swiss Milk Products, Ltd., al cual se refiere la Ley 36 de 1937?"

2º Qué día del calendario quedaría automáticamente en vigencia el contrato celebrado entre el Gobierno y la compañía Nestlé si no se celebrare el contrato mejorado a que hace referencia el Ordinal 4º de la Ley 36 de 1937?"

Teniendo en cuenta lo que disponen los Artículos 606, 612 y 613 del Código Administrativo, y que la Ley 36 de 1937, por medio de la cual se impartió la aprobación legislativa, con enmiendas, modificaciones y adiciones, al Contrato número 2 del 13 de Enero de este año celebrado con la Nestlé & Anglo-Swiss Milk Products, Ltd., fué promulgado en la GACETA OFICIAL número 7475 del día 5 de Febrero citado.

SE RESUELVE:

Primero. El plazo para el recibo de propuestas que mejoren la hecha por la Nestlé & Anglo-Swiss Milk Products, Ltd., y que consta en el referido contrato, se vence el día 10 de Mayo de 1937.

Segundo. El contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía Nestlé & Anglo-Swiss Products, Ltd., quedará automáticamente en vigencia el 28 de Mayo del año en curso si no se celebra el contrato mejorado a que hace referencia el Ordinal 4º de la Ley 36 de 1937.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Trabajo, Comercio e Industrias,
NARCISO GARAY.

LABOR EN EDUCACION Y AGRICULTURA

Concédese un auxilio pecuniario

RESOLUCION NUMERO 74

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Educación y Agricultura.—Sección Primera.—Resolución número 74.—Panamá, Marzo 3 de 1937.

En memorial de 28 de Febrero último solicitó a este Despacho la señora Dominga S. de Quesada, se le reconociera el derecho a cobrar del Fondo de Recompensas para Maestros el auxilio pecuniario que autoriza el artículo 5º del Decreto número 25 de 1931, para las maestras que tengan que separarse de sus puestos por causa de gravedad, y acompañó un certificado expedido por el Registrador General del Estado Civil de las Personas, donde consta que su hijo nació el 15 de Febrero de este año. Como la solicitante presentó renuncia de su cargo el 31 de Julio del año pasado, el alumbramiento ocurrió mucho después de los tres meses a que se refiere el artículo 7º del Decreto número 25 de 1931, y tiene derecho al auxilio solicitado. Por consiguiente,

SE RESUELVE:

Se reconoce a la señora Dominga S. de Quesada el derecho a cobrar del Fondo de Recompensas para Maestros la suma de setenta balboas (B. 70.00), equivalente a dos meses de sueldo como Maestra de la Escuela de Santa Isabel, en el Distrito Escolar de Nombre de Dios, de acuerdo con el artículo 5º del Decreto número 25 de 1931.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

El Secretario de Educación y Agricultura,
ANTHONY RIOS D.

Se acepta una renuncia

RESOLUCION NUMERO 75

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Educación y Agricultura.—Sección Primera.—Resolución número 75.—Panamá, Marzo 3 de 1937.

Por conducto de la Inspección General de Enseñanza se ha recibido en este Despacho una comunicación del 1º de Febrero último, por la cual el señor Armando A. Luna renunció el cargo de Maestro de la Escuela Tomás Herrera, de Chitré, por cuanto ha sido nombrado Secretario del Gobernador de la Provincia de Herrera, y solicita se le conserve su estado docente mientras permanezca separado del servicio, y se le reconozca el pago de las vacaciones a que tiene derecho por haber trabajado el año lectivo 1936-37.

En cuanto a aceptar la renuncia, no hay inconveniente en ello, pues aunque el año lectivo terminó oficialmente el 5 de Febrero, el señor Luna dejó fin a sus labores escolares antes de presentar su renuncia.

Respecto a su deseo de que se le conserve su estado

docente, se observa que los maestros que se separen del servicio sólo conservarán su estado docente cuando se encuentren en alguno de los casos previstos en los artículos 5º y 9º del Decreto número 131 de 1925. Según el Artículo 5º, todo miembro del magisterio nacional que desee entrar a desempeñar un puesto fuera de la organización escolar, que a su juicio sea conveniente para la educación, y desee conservar su estado docente, deberá: a) Solicitar la opinión de la Secretaría respecto a si el puesto que desea ejercer es de conveniencia para la educación y, en el caso de que así se considere, pedir permiso para entrar a ejercerlo; b) dar cuenta a la Secretaría de la fecha en que entra a ejercer el nuevo cargo; c) avisar a la Secretaría tan pronto como deje de ejercer las funciones del mencionado cargo, su ánimo de volver a desempeñar puesto en la enseñanza; y d) presentar una certificación del Inspector General de Enseñanza, en que conste que el peticionario observó buena conducta y que su hoja de servicio revela, en general, celo y consagración en el ejercicio de sus funciones. Según el Artículo 9º, son de conveniencia para la educación y por consiguiente dan derecho al maestro a conservar su estado docente, los servicios que preste asistiendo a congresos, institutos o conferencias de índole pedagógica, y la continuación de estudios, reconocidos por la Secretaría, en el país o fuera de él, aunque para esto ocupe el maestro un puesto cualquiera en ramo distinto al de la enseñanza.

Como se ve, el señor Luna no ha dado cumplimiento a lo preceptuado en el Artículo 5º del Decreto número 131 de 1925, ni se encuentra en los casos previstos en el Artículo 9º del mismo Decreto.

Por otra parte, según el Decreto número 21 de 1930, todo maestro tiene derecho, en concepto de vacaciones, a la tercera parte del sueldo total que hubiere devengado en el año lectivo.

En mérito de las anteriores consideraciones.

SE RESUELVE:

Se acepta la renuncia que del cargo de Maestro de la Escuela Tomás Herrera, en Chitré, ha presentado el señor Armando A. Luna, por cuanto ha sido nombrado y ha aceptado el puesto de Secretario de la Gobernación de la Provincia de Herrera, y no se accede al reconocimiento del estado docente solicitado. En cuanto al pago de vacaciones, oportunamente se le pagará el sueldo que le corresponde, en la misma forma que se le paga a los demás miembros del Magisterio.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Educación y Agricultura,

ANIBAL RIOS D.

República de Panamá.—Oficina Humanitaria

REGLAMENTO NUMERO 1

(25 DE FEBRERO DE 1937)

El suscrito, Oficial Humanitario, de acuerdo con lo que dispone el Ordinal 3º del Artículo 4º de la Ley 5ª de 1918,

DISPONE:

Artículo 1º Es absolutamente prohibido amarrarle los dedos a los perros que tomen parte en las carreras que se verifiquen en el Kenilworth; amarrarle los testículos,

ya sea con hilo o con cancho; untarles linimentos o cualquier otro ingrediente que les cause arder o molestias; darles drogas narcóticas, ya sea tomadas o en inyecciones; rasparles las uñas o los collos de las patas, o maltratarlos bajo ningún pretexto.

Parágrafo. A los animales que tomen participación en las carreras, no se les podrá dar alimentos ni agua durante la media hora antes de que se verifique la respectiva carrera.

Artículo 2º Los perros que tomen parte en dichas carreras, deberán estar bien alimentados y sanos, y los cuartos donde se encierren, deberán ser aseados diariamente, de acuerdo con los Reglamentos sanitarios.

Artículo 3º Dichas carreras no podrán verificarse hasta que los perros que tomen parte en cada una de ellas, no hayan sido revisados por el suscrito o por un representante suyo, tal como se hace con los caballos que corren en el Hipódromo de Juan Franco.

Artículo 4º A los que desobedezcan las disposiciones del presente Reglamento, se les aplicarán las sanciones que establece la Ley 5ª de 1918, ya citada, y los artículos 1202 y 1203 del Código Administrativo.

(Ido.) VICTOR MANUEL ALVARADO.

Oficial Humanitario.

RELACION

de las Facturas Consulares visadas en la Oficina del Avaluador Oficial de Panamá.

CUADRO NUMERO 47
(Día 22 de Febrero)

Eisenmann y Elieta Co. Inc., calcenillos y tirantes de algodón, etc. 7 bultos, por vapor Ancon, de Nueva York, por	1279.04
Eisenmann y Elieta Co. Inc., vestidos de camimir para hombres, 1 bulto, por vapor Buenaventura, de Nueva York, por	418.00
C. O. Mason Inc., ferrogas y bolsas de caucho, etc. 38 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	491.60
C. O. Mason Inc., avena machacada y cristalería, 75 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	105.00
León Nahmad y Cia., camisas de algodón y maletas imitación cuero, 4 bultos, por vapor Kongo Marú, de Kobe, por	174.58
Alberto Lindo, sacinillas y lampiñeros al vacío, eléctricos, etc. 3 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	129.91
Goytia y Hilo Ltda., alternador eléctrico, con exchatria, etc. 1 bulto, por vapor Ancon, de Nueva York, por	3152.90
Peikien, Kardonki y Gaitis, camisas y pañuelos de algodón, etc. 11 bultos, por vapor Kongo Marú, de Kobe, por	646.94
Peikien, Kardonki y Gaitis, camisas y pañuelos de seda artificial, etc. 1 bulto, por vapor Hironaka Maru, de Kobe, por	424.21
Salazar y Cia. Ltda., jabón de Reuter	

para tocador, aceite de baciao, etc. 1 bulto, por vapor Quirigua, de Nueva York, por....	153.90	Angel del Valle, cueros curtidos para calzado, 4 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	846.12
Antonio Fong, manteca de cerdo, 50 bultos, por vapor Sennekom, de Amsterdam, por	235.75	Almacén Eléctrico Lloyd, capas para piqueras eléctricas, etc. 4 bultos, por vapor Buenaventura, de Nueva York, por	61.87
Farmacia Panamá, anilinas para teñir, gabinete para envase de nilinas, etc. 1 bulto, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por....	55.97	Cia. Panameña de Fuerza y Luz, gatos mecánicos, 1 bulto, por vapor Ancón, de Nueva York, por	17.80
C. G. de Haseth y Cia., antiflogestina, 5 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	138.00	Alexis Gómez, espejos de vidrio ordinario sin pulir, 9 bultos, por vapor Pennland, de Ambrees, por	316.16
David Moreno, frascos de vidrio vacíos, etc. 114 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	350.40	Panamá Radio Corp., accesorios para radio, discos para fonógrafos, etc. 6 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	257.98
C. G. de Haseth y Cia., regulador Gesteira, 4 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	192.00	Erik O. Cerjack Boyna, relojes de pared eléctricos y tejidos de seda artificial, 3 bultos, por vapor Nanko Marú, de Kobe, por..	166.38
H. Ramsamy, pijamas, kimonas y ropa interior de seda, 1 bulto, por vapor Kwansai Marú, de Shanghai, por	428.84	The Star and Herald Co., papel de imprenta para periódicos, 58 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	1160.10
Wallingford y Arango, S.A., accesorios y repuestos para automóviles, 45 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	277.42	Mueblería Gómez, rejilla para muebles, 1 bulto, por vapor Petén, de La Habana, por..	73.01
Cayetano Sarubbi, pastas alimenticias y legumbre para sopa, 125 bultos, por vapor Santa Lucía, de Nueva York, por	230.25	Ypsilantis Hnos., S.A., máquina de hierro para pelar naranjas, 1 bulto, por vapor Veragua, de Nueva York, por	108.84
Sam Quong y Cia., chinelas imitación cuero, cinturones de seda, etc. 3 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	154.30	Pan American Orange Crush, bomba de repuesto, máquina para fabricar papel, etc. 2 bultos, por vapor Santa Lucía, de Nueva York, por	155.00
Ernesto Yee, pieles para calzado, 1 bulto, por vapor Veragua, de Nueva York, por	44.72	Erik O. Cerjack Boyna, flores artificiales de papel, cuchillos para carniceros, etc. 7 bultos, por vapor Cordillera, de Hamburgo, por	240.64
Fat y Cia., galletas, 2 bultos, por vapor Nerrante, de Londres, por	90.92	Lindo y Maduro, ollas de hierro esmaltado para cocina, etc., 16 bultos, por vapor Cordillera, de Hamburgo, por	281.41
K. H. Shahani, baúles de madera tallada, telas de seda, etc. 3 bultos, por vapor Nankai Marú, de Shanghai, por	544.37	Wholesale Tire and Supply Co., alfombras de yute, material de tapicería, etc. 30 bultos, por vapor Santa Paula, de Nueva York, por	700.45
Félix B. Maduro, brassieres de algodón y seda, corsés de rayón, etc. 1 bulto, por vapor Calamares, de Nueva York, por	310.81	The Henríquez Co. Inc., whisky Canadian Club, etc. 30 bultos, por vapor Santa Paula, de Nueva York, por	2270.82
Grebien y Martinez, Inc., cubetas de óxido de zinc, 100 bultos, por vapor Cordillera, de Hull, por	790.00	The Henríquez Co. Inc., Ron Jamaica Black Seal y Three Dagger, 15 bultos, por vapor Calamares, de Kingston, por	151.46
Grebien y Martinez, Inc., brochas para pintar, 4 bultos, por vapor Quirigua, de Nueva York, por	232.20	F. E. Escoffery, chocolate en líquido, 10 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York por	81.17
Almacén Miyako, orinales esmaltados, medias de seda, etc. 6 bultos, por vapor Nanko Marú, de Kobe, por	87.88	Guardia y Cia., Ltda., esmalte y lacas, pintura preparada, aguarrás, etc. 4 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por..	414.50
Chung Yet Sun, relleno de corcho para calzado, hilo de algodón, etc. 8 bultos, por vapor Santa Lucía, de Nueva York, por	163.47	Kai Meng y Cia., cerraduras de cobre y candado de latón, 1 bulto, por vapor Ancón, de Nueva York, por	131.95
Universal Export Corp., gomas de masear y material de propaganda, 5 bultos, por vapor Guayaquil, de Nueva York, por	31.00	Kai Meng y Cia., arandelas de caucho y escuadras para carpintería, etc., 1 bulto, por vapor Quirigua, de Nueva York, por	67.88
Goodyear Tire and Rubber Export Co., tapones de caucho para calzado, etc. 10 bultos, por vapor Quirigua, de Nueva York, por....	25.43		
Angel del Valle, buerres cortados, 1 bulto, por vapor Calamares, de Nueva York, por..	503.63		

Fat y Cia., sardinas y salmón en latas, 60 bultos, por vapor Sonnavind, de Yokohama, por	121.00	ropa, juguetes de hojalata, etc., 1 bulto, por vapor Cordillera, de Hamburgo, por.....	127.05
Kwong Mee Long y Cia., avena machacada, 100 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	137.50	S. Salas B. y Cia. Ltda., ropa interior de seda artificial y de algodón para señoras, 1 bulto, por vapor Calamares, de Nueva York, por	73.00
Kwong Mee Long y Cia., galletas, 10 bultos, por vapor Narenta, de Londres, por	202.39	C. D. Levy, aluminio en polvo, 2 bultos, por vapor Seattle, de Hamburgo, por	100.00
Kwong Mee Long y Cia., harina de cebada, encurtidos, confites, etc, 91 bultos, por vapor Narenta, de Londres, por	382.81	Humberto Alonso y Cia., frijoles negros, 10 bultos, por vapor Tivives, de Nueva York, por	40.37
Benedetti Hnos., sal de uvas Picot, 2 bultos, por vapor Quirigua, de Nueva York, por	115.80	Central de Lecherías, vainilla en extracto, 1 bulto, por vapor Calamares, de Nueva York, por	100.00
Joaquín Ruiz Alvarez, sales efervescente, sagú, sal de higuera, etc, 54 bultos, por vapor Narenta, de Londres, por	199.90	Bracney y Hunter, electromagneto y accesorios, herramientas mecánicas, 2 bultos, por vapor Pastores, de Nueva York, por....	329.63
Arturo González, goma laca, 2 bultos, por vapor Buenaventura, de Nueva York, por....	63.96	Wholesale Tire and Supply Co., grasa lubricante, líquido hidrosulfúrico, etc, 155 bultos, por vapor Santa Paula, de Nueva York, por	602.39
Luis Sánchez e hijos, machetes de acero y hachas de acero y hierro, 3 bultos, por vapor Quirigua, de Nueva York, por	288.23	A. Fastlich, vasos de vidrio común para uso doméstico, 3 bultos, por vapor Washington, de Hamburgo, por	116.85
David I. Acrich, vestidos de lino, fajas y ropa interior de rayón, 1 bulto, por vapor Quirigua, de Nueva York, por	144.11	T. D. Mans, camisas, batas, kimonas y pijamas de seda, 2 bultos, por vapor Tatsumo Maru, de Yokohama, por	213.22
Kwong Mee Long y Cia., abono para tierra, 100 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	128.50	Banco Nacional, tarjetero estil Kardex, 1 bulto, por vapor Ancón, de Nueva York, por	108.00
Kwong Mee Long y Cia., avena machacada, 100 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	140.00		
Eusebio A. González, muebles curvados de Viena, 9 bultos, por vapor Tozew, de Danzig, por	305.30		
The Henríquez Co. Inc., whisky Old Parr y Sandy MacDonald, 50 bultos, por vapor. Scholar, de Liverpool, por	632.16		
Arias Plumbing Store, tubería de acero galvanizado, 58 bultos, por vapor Santa Lucía, de Nueva York, por	414.74		
Elisa de Chung, cueros curtidos, cintas para calzado, etc., 4 bultos, por vapor Castilla, de Boston, por	248.36		
Cia. Tabacalera Nacional, Ltda., bolsitas impresas de papel para cigarros, 7 bultos, por vapor Quirigua, de Nueva York, por ..	73.80		
Alberto L. Herrera, cuadros de yeso, 2 bultos, por vapor Manizales, de Tumaco, por	50.66		
Gilberto Moya, sombreros de paja toquilla, 2 bultos, por vapor Santa Clara, de Guayaquil, por	36.00		
John H. Lloyd, boquillas, guarniciones eléctricas, etc., 5 bultos, por vapor Buenaventura, de Nueva York, por	68.04		
Novedades Antonio, lámparas de vidrio con pantalla de papel, etc, 1 bulto, por vapor Cordillera, de Hamburgo, por	1402.46		
H. E. Williams, horquillas de madera para			

MOVIMIENTO EN EL REGISTRO PUBLICO

RELACION

de los documentos presentados al Diario del Registro Público el día 26 de Febrero de 1937.

As. 231. Escritura número 157 de 18 de febrero actual, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual Aurelia Ortega viuda de Icaza vende a Tomás Icaza Pérez y otros, por partes iguales, las dos quintas partes de una finca situada en esta ciudad.

As. 235. Escritura número 189 de 23 de febrero actual, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual Frank Young Thompson vende a The Atlantic Brewing and Refrigerating Co. la mitad de una finca ubicada en el distrito de Colón; y la compañía compradora cancela obligación hipotecaria constituida a su favor por Thompson sobre la mencionada finca.

As. 236. Matrícula de Comercio número 2682 de 24 de febrero actual, de la Gobernación de esta provincia, a favor de la razón social de la casa "Warner Bros. First National Films Inc.", domiciliada en esta ciudad.

As. 237. Matrícula de Comercio número 2671 de 24 de febrero, de la Gobernación de esta provincia, a favor de la razón social de la casa "Novey and Luttrell Inc.", domiciliada en esta ciudad.

As. 238. Resolución número 34 de 24 de febrero, de la Gobernación de esta provincia, por la cual se resuelve cancelar la Matrícula de Comercio número 2369 hecha a favor de "Li Ka Pu".

As. 239. Escritura número 201 de hoy, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual José Nicolás Palma, compra a Mariano Ramírez Márquez, representando a sus menores hijos, un lote de terreno ubicado en esta ciudad; y el Banco Nacional cancela una hipoteca.

As. 240. Escritura número 196 de ayer, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual Carlos Gutierrez declara la construcción de una casa en terreno ubicado en esta ciudad.

As. 241. Escritura número 181 de 22 de febrero actual, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual la Compañía Unida de Duque vende a Maude Pugh un lote de terreno situado en los Altos de Bella Vista de esta ciudad.

As. 242. Escritura número 200 de hoy, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual Mariano Gastazoro declara cancelada una hipoteca constituida por María Torres de Fernández.

As. 243. Escritura número 113 de hoy, de la Notaría Segunda de este circuito, por la cual Lorenzo Ruiz y Flora Ruiz de Botella traspasan a título de venta al Gobierno Nacional una finca ubicada en la mencionada finca.

As. 244. Escritura número 171 de 19 de febrero actual, de la Notaría Primera de este circuito, por la cual se protocoliza una copia debidamente autenticidad del Acta de la reunión ordinaria anual de los accionistas de la sociedad "Eisenmann y Eleta Co. Inc." y un certificado expedido por el Secretario de la misma sociedad.

As. 245. Certificado número 963 de 24 de Mayo de 1922, de la Secretaría de Fomento, por el cual se registra una marca de fábrica a favor de Marie Adelaide Lambey viuda de Joseph Heidek Berger, de Reims, Francia.

As. 246. Certificado número 1192 de la Secretaría de Fomento, de 13 de Septiembre de 1923, por el cual se registra una marca de fábrica a favor de "G. Prunier y Cia.", de Paris, Francia.

As. 247. Certificado número 1214 de 6 de Junio de 1924, de la Secretaría de Fomento, por el cual se registra una marca de fábrica a favor de "Grande Distellerie Strassbourgeoise. Pfister et Daut. S. A.", domiciliada en Strassburg (Bajo Rin) Francia.

El Registrador General de la Propiedad,
Humberto Echeverri V.

MOVIMIENTO EN LAS NOTARIAS 1ª Y 2ª

NOTARIA PRIMERA

(Día 3 de Marzo)

Nº 221. La sociedad "Icaza y Cía. Limitada" cancela obligación hipotecaria al señor La C. Martínez.

Nº 222. Por la cual el señor Carlos Ricardo Chavilho vende a la señora Lucrécia Lucay de Velásquez una finca de su propiedad situada en el Barrio de La Exposición de esta ciudad por B. 2450.00.

Nº 223. La American Trade Developing Company vende a Cristian Isidro Bayen la finca número 143, situada en la Calle 21 Oeste de esta ciudad, por B. 1587.75.

Nº 224. La señorita Manuela Bermúdez de Icaza ven-

de un lote de terreno a la señora Cristina Rosemond de Jump, por B. \$61.75.

Nº 225. Por la cual los señores Domingo Díaz Arosemena e Isabel Díaz de Jiménez le venden a la Cervecería Alemana del Pacífico un lote de terreno situado en esta ciudad, y le arriendan a la mencionada Cervecería otro lote, también situado en esta ciudad, y se celebra un contrato de promesa de venta sobre el lote que por esta escritura se da en arrendamiento.

(Día 4 de Marzo)

Nº 226. La sociedad "Icaza y Cía. Limitada" vende un lote de terreno situado en esta ciudad a la señora Graciela Adames de Sandoval, por B. 2900.00.

Nº 227. Por la cual el doctor José María Núñez Quintero hace una declaración de mejoras.

Nº 228. El señor Yin Kan Sang vende al señor Tam Nuck Yum, un establecimiento comercial en esta ciudad, por B. 2.000.00.

Nº 229. Por la cual la sociedad anónima denominada en esta plaza "Grebien y Martinz, Inc.", ratifica el contrato celebrado en Escritura Pública número 16 de 22 de Febrero de 1937, de la Notaría del Circuito de Coclé.

Nº 230. La sociedad "Icaza y Cía. Limitada" vende un lote de terreno situado en esta ciudad al señor Antonio González Megido por la suma de B. 1.680.00; el comprador declara la construcción de una casa y grangerío en dicho lote, y para garantizar el pago de materiales de construcción suministrados por Grebien y Martinz Inc., por la suma de B. 4.054.00, grava con primera hipoteca a favor de esta sociedad el terreno y sus mejoras.

Nº 231. La sociedad "Icaza y Cía. Limitada" vende un lote de terreno situado en esta ciudad, al señor Salomón Salas Baiz, por la suma de B. 1.800.00 y el comprador construye hipoteca para garantizar el pago del saldo que queda a deber, que es de B. 1.200.00.

NOTARIA SEGUNDA

(Día 3 de Marzo)

Nº 126. Por la cual el señor Robert Varenkamp vende al señor Joseph Archibald Farr, un lote de terreno situado en el Corregimiento de Río Hato, Provincia de Coclé, por B. 30.00.

Nº 127. La sociedad "Goytia & Hill, Limitada" constituye prenda a favor de la sociedad "Cardozo y Lindo" para garantizar el pago de una maquinaria y el cumplimiento de varias obligaciones que contrae, y se obliga a sustituir dicha garantía prendaria por una hipotecaria tan pronto como sean inscritos sus títulos de propiedad sobre las construcciones y dependencias que constituyen la Planta Eléctrica de Santiago de Veraguas. Además de la garantía prendaria, el señor José María Goytia, presta su fianza personal solidaria mientras se constituye la hipoteca de que se trata.

(Día 4 de Marzo)

Nº 128. Por la cual el señor Francisco Yáñez, declara mejoras en una finca de su propiedad, las cuales estima en la suma de B. 500.00.

AVISOS Y EDICTOS

BONOS DE CONVERSION 6%

LICITACION DEL 26 DE FEBRERO DE 1937

Los Bonos de Conversión 6% cuyos números aparecen en esta lista, han sido agraciados en la licitación de amortización que tuvo lugar en la Contraloría General de la República el día 26 de Febrero de 1937.

Bonos de B. 100.00 cada uno, números

0075.

Bonos de B. 500.00 cada uno, números

0342, 0343, 0344, 0348, 0349, 0350, 0351, 0353, 0354, 0355, 0356, 0357, 0358, 0359, 0360, 0361, 0362, 0363, 0365, 0366, 0367, 0368, 0369, 0370, 0371, 0372, 0373, 0374, 0375, 0376, 0377, 0378, 0379, 0380, 0381, 0382, 0384, 0385, 0386, 0387, 0388, 0389, 0390, 0391, 0392, 0393, 0394, 0395, 0396.

Panamá, 26 de Febrero de 1937.

FEDERICO BOYD,
Sub-Contralor.

3 vs—2

Aviso Oficial

Se recuerda en general a todas las personas naturales y jurídicas, cuyas entradas líquidas excedan de B. 50.00 mensuales, la obligación que les impone la Ley 49 de 1934 y los decretos 19 y 53 de 1935, de rendir anualmente declaración juramentada de las entradas brutas, gastos o erogaciones deducibles y entradas líquidas obtenidas durante el año de 1936, "por razón de empleo, negocios, profesión u oficio, o como producto de bienes muebles o inmuebles, de dinero efectivo, derechos, créditos hipotecarios, acciones o cuentas de participación en compañías mercantiles o civiles; pensiones o rentas de cualquier otra naturaleza.

Que a la "declaración" deben acompañar copia del balance general y del "Estado de Pérdidas y Ganancias", o detalle de las entradas y gastos.

Que la abstención del cumplimiento de este deber, dará motivo a estimar de oficio las entradas líquidas gravables de tales personas, de conformidad con el artículo 14 del decreto 53 de 1935.

Dirección del Fondo del Obrero y del Agricultor.

AVISO OFICIAL

De acuerdo con el contrato celebrado por el Gobierno Nacional y la sociedad "Panamá Kennel Club", ha quedado prohibida la entrada al estadio durante el tiempo que se lleven a efecto las carreras de perros: "a los empleados de manejo en el GOBIERNO NACIONAL" y entre otras personas, a "los panameños por nacimiento que no presenten el recibo o constancia de haber pagado el impuesto del FONDO DEL OBRERO Y DEL AGRICULTOR o el IMPUESTO DE LA RENTA cuando éste se establezca."

Por tal razón el Inspector de esta oficina exigirá la constancia de pago del impuesto en cuestión.

Los empleados nacionales pueden conseguir en la Dirección del Fondo del Obrero y del Agricultor su certificado de Paz y Salvo.

Sección de Ingresos.

AVISO OFICIAL

sobre el pago del impuesto denominado "Fondo del Obrero y del Agricultor" de la Provincia de Colón

El impuesto del Fondo del Obrero y del Agricultor, Provincia de Colón, correspondiente al primer trimestre de 1937, se pagará así:

EL TRIMESTRE, desde el 20 de Enero al 16 de Febrero inclusive, con derecho al 10% de descuento.

"CADA MES, separadamente, hasta el décimo día del mes siguiente, a la par, y después de esa fecha con el recargo que establece la Ley.

Panamá, Enero 18 de 1937.

OFILIO HAZERA,
Jefe de la Sección de Ingresos.

Aviso Oficial

Pago del Impuesto sobre Inmuebles del Distrito.

El Impuesto sobre Inmuebles correspondiente al primer cuatrimestre de 1937, del Distrito de Panamá, se pagará así:

Del 18 de Enero al 18 de Febrero de 1937, con descuento de 10%; del 19 de Febrero al 30 de Abril, a la par; y después de esta fecha con el recargo que establece la ley.

Panamá, Enero 12 de 1937.

OFILIO HAZERA,
Jefe de la Sección de Ingresos.

Enero 14—Abril 30

Aviso Oficial

Pago del Impuesto sobre Inmuebles en los Distritos de Colón y Bocas del Toro.

El Impuesto sobre Inmuebles correspondiente al primer cuatrimestre de 1937, de los Distritos de Colón y Bocas del Toro, se pagará así:

Del 1º de Febrero al 1º de Marzo de 1937, con descuento de 10%; del 2 de Marzo al 30 de Abril a la par, y después de esta fecha con el recargo que establece la Ley.

Los contribuyentes que deseen pagar el Impuesto, en esta ciudad pueden hacerlo, solicitando en la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro, la liquidación correspondiente.

Panamá, Enero 23 de 1937.

OFILIO HAZERA,
Jefe de la Sección de Ingresos.

Enero 26—Abril 30

No se ejecutará ningún trabajo en la
IMPRESA NACIONAL
sin la previa autorización de la Contraloría General de la República
Ernesto Méndez,
Contralor General.

Aviso

"A los consumidores de agua del Acueducto Nacional (Sección Sabanas-Juan Díaz), que paguen el importe de su cuenta en el Banco Nacional dentro de los quince días (15) siguientes al vencimiento del trimestre, se les hará un descuento del diez por ciento (10%). Los que paguen su cuenta después de treinta (30) días del vencimiento del respectivo trimestre, estarán sujetos a un recargo del veinte por ciento (20%) del valor de la cuenta.

C. J. QUINTERO,

Subsecretario de Higiene, Beneficencia y Fomento,
Encargado del Despacho.

Edicto Emplazatorio

El suscrito, Secretario del Juzgado Primero del Circuito de Chiriquí, al público,

HACE SABER:

Que en el juicio de sucesión intestada del que en vida se llamó José de los Santos Bonilla, se ha dictado un auto que copiado dice:

"Juzgado Primero del Circuito de Chiriquí.—David, Enero diez y ocho de mil novecientos treinta y siete.

Vistos: La señora Agripina Díaz, panameña, mayor, y domiciliada en la ciudad de David ocurrió a este Despacho en escrito de fecha veintinueve (29) de Diciembre último y solicitó que el Tribunal declare abierta la sucesión intestada del finado José de los Santos Bonilla y como herederos de éste a sus menores hijos reconocidos María Eulalia Bonilla Díaz, José de los Santos Bonilla Díaz, y María Benita Bonilla Díaz.

El Tribunal admitió la petición refeirida y ordenó que

se surtiera el traslado respectivo con el Representante del Ministerio, quien luego de examinar el escrito de solicitud y la documentación acompañada, en su Vista número 303 fechada el siete (7) de los corrientes, manifiesta, que en virtud de que la petente ha comprobado debidamente los derechos que le asisten para pedir la declaratoria de herederos de sus hijos en la sucesión de José de los Santos Bonilla se allana a lo pedido.

Efectivamente, con la demanda la interesada acompañó sendos certificados de la Oficina de Registro del Estado Civil de las personas en los cuales consta la partida de nacimiento de los menores mencionados, y el reconocimiento que le otorgó su padre natural, el señor José de los Santos Bonilla;

Certificado expedido por el Jefe de la Oficina referida en que consta la defunción de José de los Santos Bonilla acaecida en Caja Blanca, Distrito de Alanje en el mes de Diciembre. La fecha no es citada en el certificado; y

Certificado expedido por el Notario Público de este Circuito en que consta, que el finado no otorgó testamento en forma alguna;

Comprobados, pues, por la demandante el derecho en que funda su petición, como procede acceder a lo pedido, el suscrito Juez de acuerdo con lo preceptuado por el Artículo 1624 del Código Judicial, y administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley, hace las declaraciones siguientes:

Primero: Que está abierta la sucesión ad-intestato del que en vida fué José de los Santos Bonilla desde el día dos (2) de Diciembre del año pasado, fecha en que tuvo lugar su defunción;

Segundo: Que son sus herederos sin perjuicio de terceros sus menores hijos reconocidos María Eulalia Bo-

SORTEO

LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

No 937

PLAN DEL SORTEO ORDINARIO QUE SE JUGARA EL 7 DE MARZO DE 1937

1 PREMIO MAYOR de..... B.	18,000.00.....	B. 18,000.00
1 SEGUNDO PREMIO de.....	5,400.00.....	5,400.00
1 TERCER PREMIO de.....	2,700.00.....	2,700.00
18 APROXIMACIONES de.....	180.00 cada una.....	3,240.00
9 PREMIOS de.....	900.00 cada uno.....	8,100.00
90 PREMIOS de.....	54.00 cada uno.....	4,860.00
900 PREMIOS de.....	18.00 cada uno.....	16,200.00

SEGUNDO PREMIO

18 APROXIMACIONES de..... B.	45.00 cada una.....	810.00
9 PREMIOS de.....	90.00 cada uno.....	810.00

TERCER PREMIO

18 APROXIMACIONES de..... B.	36.00 cada una ..	648.00
9 PREMIOS de.....	54.00 cada uno.....	486.00

1.074

Total..... 61,254.00

PRECIO DEL BILLETE: B. 9.00

PRECIO DE UN DECIMO-OCTAVO DE BILLETE: B. 6.50

nilla Díaz, José de los Santos Bonilla Díaz, y María Benita Bonilla Díaz; y

ORDENA:

Que comparezcan a estar a derecho todas las personas que tengan algún interés en el juicio y que se fije y publique el edicto de que trata el Artículo 1601 de la ex-certa citada.

Notifíquese.—A. GRANADOS.—*Luis Arce, Srío.*"

Y para los fines legales consiguientes, se fija el presente edicto en lugar de costumbre de este Despacho hoy, veintiocho de Enero de mil novecientos treinta y siete, por el término de treinta (30) días hábiles, y dos copias de él se le entregan al interesado para que las haga publicar en forma legal.

El Secretario,

Luis Arce.

Edicto de Remate

El suscrito, Secretario del Juzgado Primero del Circuito de Chiriquí, por el presente,

HACE SABER:

Que en la acción ejecutiva hipotecaria seguida en este Despacho por el Banco Nacional contra Francisco Bernal se ha señalado el día dieciocho (18) de los corrientes como fecha en que debe tener lugar la primera licitación de la finca perseguida por la parte ejecutante; cuya descripción es como sigue:

"Finca número mil setecientos cuarenta (1740), inscrita al folio ciento ochenta y ocho (188), del tomo ciento cuarenta y cuatro (144) del Registro de la Propiedad, Provincia de Chiriquí, la cual consiste en un lote de terreno denominado "Cabreña", cercado a la redonda con cercos permanentes y cultivado la mitad con pasto artificial, situado en el Distrito de Alanje dentro de los siguientes linderos: Norte, posesiones de Mangino Morales, Manuel Mojica, Escolástico Morales, y Manglares del Estero Calabazal; Sur, manglares del estero de Los Chiriquies; Este, el estero Calabazal en toda su extensión; y Oeste, posesiones de Santiago Rojas y propiedad de Asunción Escudero."

Esta finca tiene una extensión superficial de ochenta hectáreas nueve mil setenta y nueve metros cuadrados (hect. 81. 9079 m.c) y un valor catastral de mil doscientos balboas (B. 1.200.00).

Serán posturas admisibles las que cubran las dos terceras partes del valor de dicho bien, y para ser postor hábil se requiere consignar previamente en la Secretaría de este Despacho el cinco por ciento (5%) de su avalúo.

Sólo se admitirán posturas hasta las cuatro de la tarde (4 p.m.) de la fecha mencionada, pues de esa hora en adelante únicamente habrá lugar a las pujas y repujas de los licitadores.

David, Marzo 1º de 1937.

El Secretario,

Luis Arce.

Aviso

PLIEGOS DE ESPECIFICACIONES SOBRE JUEGOS DE SUERTE Y AZAR

De acuerdo con la Ley 39 de 30 de Diciembre de 1936, se pone en licitación pública las concesiones para la explotación de los juegos tales como juegos de dados, cartas, ruletas, lotería de cartón y sus similares, de conformidad con las bases siguientes:

Toda persona natural o jurídica podrá obtener en licitación pública concesiones para explotar juegos de suerte y azar en la República, de acuerdo con la Ley 39 de 1936; pero sólo se podrá obtener una concesión en adjudicación para el área de cada Distrito, con excepción del de Panamá, Colón, Puerto Armuelles y Bocas del Toro, no donde el Poder Ejecutivo podrá otorgar dos concesiones, clasificadas conforme a la Ley. Los concesionarios deberán someterse a las siguientes obligaciones:

1º. Que los juegos se celebren en un sitio local, el cual debe estar distante de las escuelas, hospitales e iglesias a más de doscientos (200) metros.

2º. Que en los centros de juego no se admitan menores de edad, miembros de la Policía Nacional que no sean los indispensables para guardar el orden, empleados de manejo del Gobierno, individuos de reputada mala conducta, los que se encuentren en estado de embriaguez visible y a los panameños que no presenten la constancia de estar a paz y salvo con el Fondo Obrero y del Agricultor o del impuesto sobre la renta, cuando éste se establezca; tampoco deben admitirse a los panameños que no tengan una profesión u oficio conocido, ni los militares o marinos uniformados residentes en el territorio de la República.

3º. Que todo concesionario debe prestar una fianza en efectivo o hipotecaria de B. 50.000.00 (cincuenta mil balboas) en Panamá y Colón; de B. 2.000.00 (dos mil balboas) en las cabeceras de provincia, y de B. 1.000.00 (mil balboas) en los demás distritos de la República. Esta fianza la perderá el concesionario en vía de multa en caso de rescisión administrativa del contrato.

Para ser postor, se requieren las siguientes condiciones:

1º. Que el proponente haga un depósito equivalente al 10% de la fianza arriba indicada, la cual perderá en caso de que no se cumplimente a su propuesta.

2º. Que toda concesión sobre juego se hará a base de porcentaje de la entrada bruta y por el término no mayor de cuatro (4) años, prefiriéndose en igualdad de circunstancias a contratistas panameños por nacimiento, y a los Sindicatos, empresas o Compañías cuyo 75% de accionistas con derecho a voto, sea de ciudadanos panameños.

3º. Que el concesionario en caso de que haya efectuado construcciones, etc., y haya otro que gane la licitación de los juegos, éste tendrá la obligación de pagar el costo de lo invertido.

4º. Que la concesión se resolverá administrativamente cuando el contratista falte a cualesquiera de las condiciones establecidas en el artículo 2º de esta Ley o no pague la mensualidad vencida, dentro de cinco (5) días subsiguientes a su vencimiento y el porcentaje estipulado para el pago de la mensualidad no pague o no pague el 100% de la mensualidad.

5º. Que todo concesionario debe obligarse a comprar el 10% mensual de la entrada bruta de los billetes quedados en los distritos de Panamá, Colón y Puerto Armuelles, mediante liquidaciones entre el Gobierno y el Contratista, que se expedirán los viernes de cada semana, siempre que ese 10% no pase de B. 500.00 mensuales.

6º. Que, en efecto, la Junta Directiva de la Lotería Nacional de Beneficencia determinará el porcentaje mensual en la compra de billetes que corresponda como promedio a los concesionarios en el resto de los Distritos de la República, distribuyendo proporcionalmente entre ellos otro 10% de los billetes quedados.

7º. Que el Contratista debe comprometerse a dar

ocupación, en los trabajos relacionados con la concesión, a los panameños de nacimiento en proporción de 75% y que la nómina de pago por concepto de sueldos corresponda en igual proporción a estos mismos, a excepción del personal técnico.

8°. Que en las concesiones de juegos el Poder Ejecutivo señalará como base de la licitación pública la siguiente escala para el aparte (a), de la primera clase, así:

- 7% en una inversión mínima de B. 1.500.000.00 o más.
- 8% en una inversión mínima de B. 1.250.000.00 o más.
- 9% en una inversión mínima de B. 1.000.000.00 o más.
- 10% en una inversión mínima de B. 750.000.00 o más.
- 12½% en una inversión mínima de B. 500.000.
- 15% en una inversión mínima de B. 400.000.00.
- 17½% en una inversión mínima de B. 300.000.00.
- 20% en una inversión mínima de B. 200.000.00.
- 22½% en una inversión mínima de B. 100.000.00.
- 25% en una inversión mínima de B. 50.000.00.
- 27½% en una inversión mínima de B. 25.000.00.
- 30% en una inversión mínima de B. 12.500.00.

De la segunda clase así:

- 32½% en una inversión mínima de B. 6.250.00.
- 35% en una inversión mínima de G. 5.000.00.
- 37½% en una inversión mínima de B. 2.500.00.

9°. El porcentaje que se señalará como base será sobre la entrada neta del negocio, después de deducida la participación invertida en la cuota de billetes de la Lotería Nacional de Beneficencia, a que se refiere el acápite (g) del artículo 2° de esta Ley.

10°. Que los gastos de mantenimiento en cualquier concesión de juegos no podrá exceder en ningún caso del 60% de la entrada bruta, y el concesionario se obligará a iniciar la investigación estipulada en el contrato a más tardar treinta días después de firmado éste, y se comprometerá igualmente a comprobar la inversión a satisfacción del Gobierno dentro del plazo máximo de un año.

Esta licitación se cerrará a las cuatro de la tarde del día ocho de Marzo del corriente año.

Panamá, 30 de Enero de 1937.

El Secretario de Hacienda y Tesoro,

E. FERNANDEZ JAEN.

CARRO MOTOR (Scooter)

Sale de Panamá: 7.55.—P. M.
Sale de Colón: 10.00.—P. M.

FERROCARRIL DE PANAMA

Salida de trenes de Panamá y Colón

7.10.—A. M.
SALE DE PANAMA: 1.10.—P. M.
5.00.—P. M.
7.25.—A. M.
SALE DE COLON: 11.00.—A. M.
4.55.—P. M.

Servicio de Lanchas Para Taboga

Días de semana: Sale de Balboa, Muelle 17, a las 5.00 p.m.
Sábados: Sale de Balboa a las 2.00 p.m. y 5.30 p.m.
Domingos: Sale de Balboa a las 8.30 a.m. y 6.30 p.m.
Días de Semana: Sale de Taboga a las 6.30 a.m.
Sábados: Sale de Taboga a las 6.30 a.m. y 3.00 p.m.
Domingos: Sale de Taboga a las 6.30 a.m. y 5.00 p.m.

Boticas de Turno

Farmacia LA CRUZ ROJA, Avenida A. N° 50.
Farmacia ESCOCESA, Avenida Central N° 128.
Farmacia BRITANICA, Avenida Central N° 128.
Botica LA SALUD, Avenida A. N° 101.
Botica SAN ANDRES, San Fco. de la Caleta.
Farmacia SALAZAR, Calle 16 Oeste N° 28.

Servicio de Ferry

Servicio continuo entre 6:00 a.m. y 9:45 a.m. y entre 3.15 p.m. y 9.15 p.m.; con partida del lado Este cada hora y media hora, y desde el lado Oeste cada cuarto de hora y tres cuartos de hora.

Entre 10.00 a.m. y 3.00 p.m. servicio cada hora; el ferry sale del lado Este cada hora y del lado Oeste cada media hora, exceptuando los Domingos y días de fiesta, cuando el servicio de ferry es cada media hora, durante el día.

Entre las 9.00 y 6.00 a.m. diariamente, los Domingos y días de fiesta, el ferry saldrá del lado Este cada hora, y del lado Oeste cada cuarto de hora, facilitándose el servicio cada hora durante la noche.

Distancia en Millas desde la Ciudad de Panamá

(Límite del Chorrillo)

Arraiján	2.5
La Chorrera	21.2
Capira	33.2
Bejuco	45.0
Chame	47.5
San Carlos	59.3
La Venta (Entrada)	76.0
El Valle (de la Carretera Nacional) ..	17.4
El Valle	79.7
Antón	87.2
Penonomé	99.0
Natá	119.7
Aguadulce	125.9
Divisa	140.0
Santa María	142.0
Parita	155.9
Chitré	163.2
Los Santos	165.5
Guararé	173.7
Las Tablas	182.2
Mensabé	190.5
Santiago	162.3
Sozú	191.7
Remedios	249.0
David	303.1
Tapia	11.8
Pacora	22.0
Chapo	27.0

Agencia Postal de Panamá

SERVICIO DE CORREOS

Buzones colocados en distintos sitios de la Capital

Palacio Nacional
Presidencia
La Merced
Cuartel Central, Avenida B.
Mercado, Calle 13 Este
Calle J., frente a Ancón
Avenida Central, La Florida
Avenida Central, París Madrid
Avenida Central y Calle B., La Concordia
Santa Ana, Panazone
Santa Ana, Herbruger
Calle 16 Oeste, Botica Salazar
Alcaldía
Avenida A, Número 38, Panamá School
Calle I, Instituto Nacional
El Chorrillo, Límite.
Avenida del Perú, Registro Civil.
Avenida del Perú, Calle 33.
Avenida del Perú, Calle 36.
Avenida Central, Calle K.
Avenida Central, Calidonia, Calle P.
Estación del Ferrocarril.
Estafeta de Calidonia.

SERVICIO DE EXPRESOS

Se presta a domicilio, al recibo de la pieza postal, todos los días, excepto los Domingos por la tarde.

SERVICIO A DOMICILIO

Se presta dos veces al día: una por la mañana y otra por la tarde. Excepto los Domingos por la tarde.

REPARTO GENERAL

Se atiende desde las 7 y 30 de la mañana hasta las 8 de la noche, todos los días, excepto los Domingos, cuando el servicio es de 8 a 11 de la mañana.

APARTADOS

De día y de noche, todos los días.

RECOMENDADOS Y ESTAMPILLAS

Todos los días de 7 y 30 de la mañana hasta las 8 de la noche. Los domingos de 8 a 11 de la mañana.

IMPRESOS

Todos los días de 8 a 12 y de 2 a 5.

SECCION DE CALIDONIA

Los mismos servicios y las mismas horas

ENCOMIENDAS POSTALES

Oficina: Avenida B y Calle 15 Este. Todos los días, excepto los Domingos, de 8 a 12 y de 2 a 5.

CIERRE DE CORREO PARA EL EXTERIOR

	Rec.	Ord.
New York (Directo) y Europa, SANTA BARBARA...	3	4:15
Cartagena, Barranquilla, Curacao, Pto. Cabello, La Guaira, Port of Spain, y Barbados, CORDILLERA...	3	4:15
Buenaventura, Guayaquil, Paipa, Trujillo, Caldas, Medellín, La Paz, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso, SANTA CLARA...	4	3:00
San Pedro y San Francisco, PRES. TAFT...	4	3:00
Puerto Limón, VERAGUA...	5	11:30
Tela y New Orleans, METALAN...	5	11:30
San Salvador y Guatemala, SANTA ELENA...	5	11:30
Kingston, HAITI...	5	3:00
Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, TOLOA...	6	3:00
Port au Prince, CRISTOBAL...	6	3:00
Calao, Medellín y Valparaíso, VIRGILIO...	6	3:00
Buenaventura, Tomaco, Esmeraldas, Bahía Manta y Guayaquil, CALI...	6	3:00
Centro América, ACAJUTLA...	6	3:00
Habana, New York y Europa, VERAGUA...	8	12:00
Puerto Cabeas y New Orleans, CONFESIA...	8	1:00
Habana, New York y Europa, SANTA MARIA...	8	4:15

CIERRE DE CORREOS

Aereo Nacional

Para David, todos los días, a las 8 de la noche.
Para Remedios, Las Lajas y Puerto Armuelier, todos los días, excepto los Domingos, a las 8 de la noche.
Para Bocas del Toro generalmente, una vez por semana. No tiene salida fija.

MARITIMO NACIONAL

Para Chiriquí y Colón, cada vez que saiga embarcación de la Sociedad de Navegación de Elliot.
Para el Darién, todos los viernes, en la lancha "Nueva Yeviza". Conduce para la Palma, El Real, Chepigana, Pinogana y Yaviza.

Para Bocas del Toro, todos los sábados, a las 12 y 30 del día por barcos de la United Fruit Co., y eventualmente, por la lancha "Osborn".

Para Taboga, los Lunes y Jueves.

Para San Miguel, Chiriquí, Chapillo, los Otuques, Garachiné y Jaqué, cada vez que haya embarcaciones para esos lugares.

TERRESTRE NACIONAL

Para los demás distritos de la Provincia de Panamá y las provincias de Coclé, Los Santos, Herrera y Veraguas, los Lunes, Miércoles y Viernes, a las 8 de la tarde.

Para Juan Díaz y Pueblo Nuevo, diariamente, a las 5 de la tarde.

Para San Francisco de la Chisla, los Jueves a las 10 de la mañana.

Para Pacora, los Jueves y Sábados, a las 10 de la mañana.

FERROCARRIL

Tres veces diarias, en los trenes que prestan servicio regular de la Estación de Panamá a la de Colón. Minutos antes de partir el tren.

AEREO INTERNACIONAL

EXPRESO: Norte y Centro de Colombia, Venezuela, Guayanas, Antillas, Brasil, Europa, Estados Unidos de América y Canadá (Vía Miami, Fla.), LUNES y VIERNES. Recomendados: a las 7 y 45 de la tarde. Ordinario: a las 8 de la noche.

AMERICA DEL SUR: Sur de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile, Argentina, Uruguay y Paraguay.

MARTES y SABADOS: Recomendados, a las 7 y 45 de la noche; ordinarios, a las 8.

CENTRO y NORTE AMERICA, ASIA y OCEANIA (Vía Brownsville) Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, México, Estados Unidos de América, Asia y Oceanía.

MIERCOLES: Recomendados, a las 8 de la mañana; ordinario, a las 8 y 30.

SABADO: Recomendados, a las 8 de la noche; DOMINGO, ordinario, a las 8 y 30 de la mañana.

NOTA: Los anteriores servicios tienen carácter permanente, con las excepciones anotadas. El siguiente, MARITIMO INTERNACIONAL, sufre variaciones que se anotan cada semana, o cuando ocurran en forma extraordinaria.

Panamá, Enero 18 de 1937.

M. DE J. QUIJANO,
Agente Postal de Panamá.