

***Reglamento de la ciudad de Corinto en la isla de Puntaicaco
y de la marina en el puerto de El Realejo,
decretado por el Gobierno en 15 de junio de 1859.***

El S. P. E. de la República, en uso de las facultades que le concede la ley de 15 de abril del corriente año, ha tenido a bien expedir el siguiente decreto:

Capítulo 1º.

De la organización de la ciudad y el puerto.

Art. 1º. La ciudad de Corinto será regida tanto en lo gubernativo como en lo judicial por el comandante militar en la forma que se establece en esta ley.

Art. 2º. En los delitos de disciplina militar se observará la ordenanza, tanto en orden a procedimiento, como a la pena: en los delitos comunes; y en las causas civiles se observarán las leyes comunes.

Art. 3º. La administración de hacienda y sus empleados, guardarán los reglamentos y leyes de la materia.

Art. 4º. El comandante del puerto será el juez de 1ª instancia, y su segundo conocerá en los juicios verbales.

Art. 5º. En los asuntos de marina no comprendidos en este reglamento, el comandante se arreglará a las antiguas ordenanzas del ramo, en tanto que no se opongan a la Constitución de la República.

Art. 6º. Habrá un agente de policía nombrado por el Gobierno y encargado de la seguridad, ornato y salubridad; conforme a las leyes, y sujeto al comandante.

Art. 7º. En los asuntos puramente de comercio, que no excedan de cien pesos, y que se crucen entre comerciantes, el administrador ejercerá funciones de agente consular, conociendo en juicio verbal con arreglo a las leyes; pero excediendo aquella suma se ocurrirá al consulado.

Art. 8º. Los vecinos de Puntaicaco inscritos para el servicio militar de aquel punto, serán exentos del mismo servicio en los demás puntos de la República; pero deberán estar organizados en cuerpo, disciplinarse en los días festivos y obligarse a tomar las armas para la seguridad y defensa de la isla y puerto, al momento que se les ordene, debiendo llevar sueldo cuando el servicio exceda de tres días.

Art. 9º. A todo padre y cabeza de familia varón, que bajo las reglas que anteceden quiera y pueda formar casa, se le dará un solar gratis bajo la condición de no poderlo enajenar antes de cinco años a otro que no se someta a las propias condiciones.

Art. 10. A los extranjeros o personas que no puedan prestar servicio en las armas, y quieran comprar solares les serán vendidos por el administrador en licitación, y por lo menos a cinco pesos vara de frente, llevándose cuenta de éstas ventas en un libro separado.

Art. 11. La venta se hará en asta pública, después de tres pregones que se darán dentro de nueve días; fijando previamente carteles, con relación a la localidad y persona o personas que hagan postura; y el remate se sentará en un libro, en papel de oficio.

Art. 12. La certificación del remate será el título de propiedad, tomada razón en la contaduría mayor.

Art. 13. Todo fraude en tales ventas, a más de producir nulidad, se castigará con una multa desde igual, hasta doble del valor del solar, que será enterada en la tesorería general.

Art. 14. No se podrá vender a una misma persona más que dos solares, y no edificándose en ellos, a lo más dentro de un año, volverán al fisco.

Art. 15. Estas ventas se harán por dinero o bonos de sueldos militares de la campaña nacional, si el comprador fuere el que los devengó.

Art. 16. De los solares que se den en virtud del artículo 8º se dará igual título a los agraciados, y conocimiento a la contaduría mayor.

Art. 17. El que habiendo obtenido solar de gracia, no edifique su casa dentro de seis meses, perderá la gracia, y el que después de haber edificado se ausentare por más de seis meses sin licencia, ni hacer el servicio establecido, quedará sujeto a que se venda la casa o mejoras hechas en el solar; concediéndose a otro la gracia, y reservándose aquel valor para el dueño o sus legítimos representantes, o a falta de ellos, en depósito de la administración, sentándose de todo constancia en el libro de ventas, y dándose título en certificación al comprador, de que se tomará razón en la contaduría mayor.

Art. 18. Por ahora se organizará un batallón ligero de tres compañías, compuesta cada una de cien hombres de tropa y los oficiales correspondientes, el cual tendrá un estado mayor compuesto del comandante del puerto y su segundo, que hará las veces de mayor, dos ayudantes, un capellán y un cirujano, de cuyos oficiales solamente estarán en servicio el comandante, el segundo de ésta, un ayudante, el capellán y cirujano, con el número de guarnición permanente.

Art. 19. Habrá un cuerpo de marina mandado por un comandante que nombre el Supremo Gobierno.

Art. 20. Este cuerpo se dividirá en dos compañías mandadas por los ayudantes de marina, y se compondrán de dos sargentos primeros, ocho segundos, dieciséis cabos y los soldados que se puedan hasta el número de cien. La 1ª se denominará de marineros, y la 2ª de cargadores.

Art. 21. Habrá un piloto práctico y un suplente nombrados por el Gobierno a propuesta de terna, que le remitirán de acuerdo el comandante y el administrador.

Art. 22. Se nombrarán por el comandante dos o más vigías entre los individuos de tropa que compongan la guarnición, de los cuales, el uno residirá en el Cardón, y el otro en la punta oeste de la isla, con objeto de mantener la comunicación necesaria con el cuartel principal por medio de banderas en el día, y de faroles en la noche, en la forma que después se establecerá.

Capítulo 2º.

Del régimen del puerto.

Art. 23. El puerto se conservará abierto desde el toque de diana que será al rayar el día hasta el de retreta que será al entrar la noche; pudiéndose también marcar estas horas con dos o cuatro tiros de fusil o un cañonazo en el cuartel principal.

Art. 24. En las horas que el puerto está cerrado, es prohibido a las embarcaciones menores salir a la isla sin grave urgencia calificada por el comandante, quien en su caso expedirá la licencia correspondiente.

Art. 25. Todas las embarcaciones menores que entren o salgan de la isla o vayan o vengan de El Realejo para los buques que estén fondeados, deberán atracar primero el muelle para ser reconocidos por los guardas, y después seguir su destino. La contravención de este artículo y el anterior será castigada con una multa de uno a diez pesos impuesta al patrón de la embarcación y a cada uno de los demás que sean culpables, o de uno a diez días de prisión, si no tuvieren con qué pagar la multa.

Art. 26. Mientras no se construya un muelle, será considerado como tal el frente del edificio de la aduana y comandancia, en una extensión de cien varas.

Art. 27. No es permitido cargar ni descargar efectos mercantiles por la noche. La embarcación que llegue después del crepúsculo de la tarde, quedará cargada en el muelle hasta el amanecer.

Art. 28. Todas las personas que por Paso de Caballo salgan para el interior, llevarán pasaporte del comandante o su segundo, bajo la multa que se establece en el artículo 25.

Art. 29. Todo buque que entre al puerto siendo mercante, fondeará distante de la aduana, y al frente de ella, a lo menos quinientas yardas: estará incomunicado hasta que le pasen la primera visita de guerra y hacienda. El práctico deberá advertirlo así a los respectivos capitanes.

Art. 30. Es prohibido descargar el lastre sin permiso del comandante del puerto, quien deberá disponer el lugar donde debe desembarcarse, y el mismo comandante deberá señalar el lugar en donde lo tomen los que lo necesiten; la contravención de este artículo será castigada gubernativamente por el mismo comandante, con una multa de cincuenta hasta doscientos pesos, según la gravedad del mal que se haya causado, la cual esclarecerá por medio de una información sumaria.

Art. 31. Todo capitán que quiera mudar de fondeadero lo verificará con licencia del comandante; bajo la multa de cinco hasta veinticinco pesos, según la circunstancia del caso.

Art. 32. Ningún capitán de buque puede admitir pasajero alguno sin que lo haga constar en el rol, y si fuere para el exterior de la República, debe agregarse el correspondiente pasaporte. La contravención de este artículo será castigada con una multa desde veinticinco hasta doscientos pesos.

Art. 33. Los capitanes de buques que estén en el puerto mandarán poner su bandera nacional a la entrada, todos los domingos y los demás días en que flamee el pabellón nicaragüense en la comandancia; la infracción de este artículo será castigada con una multa de cinco pesos.

Art. 34. Las multas impuestas en virtud de este reglamento serán fondo para composición y mejora del puerto, de que se llevará cuenta en libro separado, dando conocimiento a la contaduría mayor, y se invertirá con aprobación del Gobierno.

Art. 35. En el hecho de poner pie en tierra, todo individuo de algún buque somete su conducta a las leyes y tribunales del país.

Art. 36. Los buques de guerra podrán fondear dentro de la demarcación que se ha hecho para los mercantes, y en la parte que mira para el exterior del puerto, en donde sus jefes lo dispongan: no deberán ser visitados sino hasta después de que alguno de sus jefes u oficiales se haya presentado a la comandancia del puerto y dé conocimiento de su procedencia, objeto de su viaje y demás circunstancias que parezcan convenientes al comandante; y al tiempo de su salida no tienen otros deberes que los de la urbanidad acostumbrada entre naciones amigas. Cuando un buque de éstos salude al puerto deberá contestarse de la propia manera, ya sea inmediatamente de su entrada o al tiempo de su salida; pero si esto se verifica en la noche, no se hace más uso que del fogón de artillería.

Art. 37. Cuando algún buque de guerra que venga a entrar o haya entrado al puerto, parezca sospechoso, el comandante por medio de su práctico y alguno o algunos de sus subalternos o militares, mandará a hacer los reconocimientos necesarios y dictará en la población las medidas oportunas para su seguridad.

Art. 38. En la entrada de todo buque de guerra que no haya frecuentado el puerto, el comandante dará al Gobierno las noticias posibles acerca de su porte, armamento, tripulación, etc.

Capítulo 3º.

De las visitas a los buques mercantes.

Art. 39. En la primera visita deberá entregar el capitán al comandante del puerto la patente, el rol, y la licencia de navegar; y el administrador el manifiesto en castellano triplicado, y toda la correspondencia oficial y particular.

Art. 40. Mientras no esté organizada una junta de sanidad en el puerto, el comandante en unión del cirujano hará sus veces en la primera visita y encontrándose que el buque debe guardar cuarentena porque su tripulación está infestada de alguna enfermedad contagiosa o

epidémica, o que procede de algún punto en donde la haya y no ha pasado el tiempo necesario para su desinfección o la de sus afectos, lo hará fondear inmediatamente frente al Cardón, para que en dicha isla desembarque su gente y verifique las demás operaciones que sean necesarias. Dicho buque deberá tener todo el tiempo de su cuarentena la bandera en el tope del palo trinquete.

Art. 41. Cuando uno o más buques se hallen en cuarentena, el comandante del puerto es obligado a cuidar de que se les suministre todo lo que necesiten, mandándoles diariamente los auxilios que pidan, previa indemnización, pidiendo noticias del estado sanitario en que se encuentren, y haciendo que todo se verifique con las debidas precauciones para evitar el contagio.

Art. 42. El comandante del puerto en la primera visita se informará de la procedencia del buque, puntos de escala donde haya tocado, cargamento, tripulación, pasajeros, toneladas que mide, días de navegación, y objetivo que trae; asentando esta relación en el libro de visitas que debe llevar para dar la noticia correspondiente al Ministerio de la Guerra cada quince días, o antes si por las circunstancias fuere necesario. Prevendrá al capitán el punto en donde debe arrojar su lastre, o alzarlo si lo necesita: los días en que debe izar su bandera, los derechos de puerto que tiene que pagar y lo demás que parezca necesario en cuanto al régimen del mismo puerto.

Art. 43. En la segunda visita que pasará el comandante cuando el capitán o sobrecargo pidan licencia para cargar, irá con el práctico, y se informará si hace agua el buque, cuántas pulgadas por hora, si las bombas están en corriente, si el timón está listo con todo lo que le es anexo, si los palos masteleros, jarcia, maniobra y velamen están en buen estado de servicio; y por último, si el casco se halla en buen estado de navegar. Si el informe es satisfactorio, concederá la licencia por medio de un auto de que dará copia duplicada al interesado para que abra su registro en la aduana.

Art. 44. La tercera visita o última de guerra la pasará el comandante cuando el buque esté pronto a darse a la vela; y el objeto de ella es: 1º confrontar el rol, pasando lista a la tripulación y pasajeros: 2º reconocer si los pasaportes de éstos están en debida forma y si son los propios dueños quienes los tienen: 3º anotar en el rol las variaciones que haya: 4º entregar al capitán la patente, el rol y licencia de navegar: 5º informarse si hay la aguada suficiente, y víveres en buen estado para hacer el viaje, haciendo inmediatamente de que se reparen todas las faltas que notare.

Art. 45. El comandante puede hacer las visitas que crea convenientes a más de las de ordenanza.

Art. 46. Después de despachado un buque, le es prohibido permanecer en el puerto par más de cuarentaiocho horas, a no ser por alguna causa extraordinaria que deberá poner su capitán en conocimiento del comandante.

Capítulo 4º.

De los auxilios.

Art. 47. El comandante con el práctico y la marina están obligados a dar pronto auxilio al capitán de todo buque que lo solicite verbalmente, o por señales, ya sea para evitar un incendio, naufragio, alarma, o para cualquier otra urgencia. Dichas señales son: 1° la bandera anudada o ceñida por el medio izada al pico; 2° la bandera del mismo modo izada a la perilla del palo de popa; 3° tres cañonazos disparados a cortos intervalos; y 4° cualquier otra señal extraordinaria que le observe por la maniobra.

Art. 48. Cuando naufragare algún buque en Aserradores, Boca Falsa u otro punto de la costa dentro de las demarcaciones de la comandancia de El Realejo, se dará pronto auxilio para salvar la gente, cargamento, casco y aparejo. Los objetos salvados previo inventario se entregarán al dueño, sobrecargo o consignatario, y en defecto de éstos al cónsul respectivo. Si ninguno de éstos representes hubiere, el comandante asegurará todo, y dará pronto aviso al Supremo Gobierno para los fines ulteriores.

Art. 49. Los gastos para todos los auxilios deben pagarse por los interesados: en falta de éstos por el cónsul respectivo, y en falta de todos por el administrador de la aduana, debiendo reintegrarse subastando de los intereses salvados lo necesario dentro de quince días.

Capítulo 5°.

Embargo de buques.

Art. 50. En caso de que haya de procederse legalmente al embargo de algún buque, se pondrá inmediatamente en conocimiento del sobrecargo o consignatario y del cónsul de la nación a que pertenezca.

Art. 51. Si el embargo recae sobre parte o todo el cargamento, el comandante dispondrá que los efectos embargados se depositen en las bodegas nacionales.

Art. 52. Si el embargo debe hacerse de todo el buque, el comandante pasará a bordo en unión de un escribano o dos testigos, el administrador y el piloto práctico; intimará el embargo al capitán, al sobrecargo o a quien los represente. Se colocará inmediatamente el buque cuanto sea posible cerca y frente de la aduana: se desenvergarán las velas, se descalará el timón, llevando aquéllas y éste a las bodegas nacionales: se clavarán y sellarán las escotillas; y para evitar el gasto y el trabajo que ocasionaría el inventariarlo todo, el capitán y el piloto del buque quedarán a bordo; cuidando el comandante de condenar la comunicación de la bodega con la cámara; sellando y clavando la escotilla o escotillas del rancho.

Art. 53. Si embargado el buque rehusaren quedar a su bordo el capitán y el piloto, deberá practicarse el inventario de todo, a presencia de ellos.

Art. 54. Un oficial de guerra y uno de hacienda quedarán en el buque mientras dure el embargo, teniendo obligación de dar parte diario al comandante y al administrador de lo que ocurra, y si hubiere algún acontecimiento extraordinario, lo manifestarán inmediatamente por medio de una señal convenida. Cuando el administrador o comandante lo crea necesario, también se pondrá a bordo la fuerza que estimen conveniente.

Capítulo 6º.

Del piloto práctico y los vigías.

Art. 55. Son obligaciones de los pilotos de puertos: 1ª tener sus botes listos a toda hora para navegar: 2ª reconocer con frecuencia el canal y el fondeadero, haciendo el mapa de todo el puerto cada seis meses: 3ª conocer todas las señales de auxilio que los buques puedan pedir, ya sea por la artillería, bandera, o por la maniobra: 4ª cuidar de que ningún buque eche lastre en los puntos de fondeo, y si esto sucediere, dará cuenta inmediatamente al comandante: 5ª salir en sus botes aunque sea contra marea y viento, inmediatamente que el vigía dé aviso de avistarse una embarcación que trae dirección al puerto; y llegando a bordo de ella la conducirá a la bahía: 6ª ponerse de acuerdo con el comandante y el administrador para la limpieza del canal: 7ª concurrir al auxilio de todo buque a toda hora que lo necesite en unión del comandante y la marina.

Art. 56. Desde el momento que el práctico llegue a bordo de un buque, la maniobra de él estará a su cargo hasta el acto de fondear. En caso de que ésta no se le encargue no contrae responsabilidad alguna si acontece alguna desgracia.

Art. 57. El práctico será considerado y tratado con el carácter de capitán, tanto en tierra como a bordo de todo buque.

Art. 58. Dicho práctico ganará tres pesos por cada pie de cala del buque que introduzca, quedando obligado a sacarlo sin otro gravamen; pero si puesto al lado de un buque, el capitán no le admite por no necesitarlo, sólo ganará medio practicaaje.

Art. 59. Los capitanes que entren sin práctico porque éste no haya llegado a tiempo o por cualquier otro motivo, no pagarán practicaaje; mas si tuvieren que ocuparlo al salir, sólo satisfarán la mitad.

Art. 60. No les es permitido a los prácticos llevar a bordo ni traer a tierra ninguna correspondencia ni hacer contratos con los individuos de los buques antes de que hayan saltado a tierra, ni traer efecto alguno, ni hablar con los capitanes de aquéllos sobre las órdenes que tuvieren reservadas, bajo apercibimiento de veinte pesos de multa.

Art. 61. Si el práctico, al acercarse un buque reconociere de una manera positiva que es enemigo, regresará inmediatamente a tierra, sea cual fuere el peligro que le amenace; mas si por una equivocación fuere tomado por los enemigos, hará las señales en que se haya convenido anticipadamente para este caso, con el comandante.

Art. 62. Los vigías son establecidos para mantenerse de continuo en observación, y dar aviso inmediatamente que tengan a la vista un buque, marcando el rumbo de que proviene; y si su dirección es al puerto, o no, de la manera que se expresa en el capítulo siguiente.

Art. 63. En cada lugar de vigía habrá un asta de bandera la cual tendrá un crucero, cuyas extremidades estarán de sur a norte y en tal disposición que se advierta en lo que se colocan las

banderas o faroles. Desde que se aviste una embarcación por el oeste se pondrá una bandera en la extremidad del asta. Si es al norte, en la de la extremidad del crucero al lado del norte, y si es al sur, en la del sur. Si los buques son más de uno, se pondrán dos banderas en el lugar correspondiente a la dirección que traen; si fueren mercantes las banderas serán blancas, si de guerra, encarnadas. Cuando se advirtiere que la dirección del buque es al puerto precisamente, se enarbolará en la extremidad principal del asta el pabellón nacional. Cuando las señales deban hacerse al entrar o ya entrada la noche, se pondrán en lugar de las banderas faroles, sin otra diferencia que colocar uno, si el buque viniere del oeste, dos si viniere del norte; y si del sur, tres; con la diferencia de si el buque fuere de guerra el farol del centro debe ponerse a la misma altura que la de los cruceros, y si mercantes en lo más alto del asta. Cuando algún buque pida auxilio las banderas de señal estarán anudadas por en medio. Para todas esas operaciones y las más que el comandante quiera combinar con los vigías deberá haber un antejo en el Cardón, y otro en el Principal, lo mismo que un asta, las banderas y faroles necesarios, a efecto de que estén en la relación correspondiente.

Art. 64. Las obligaciones de los vigías son las mismas de los centinelas apostados en campaña, y sus faltas, maliciosas o por negligencia, serán castigadas conforme a ordenanza. El comandante cuidará de que se instruyan en sus deberes, dispondrá la manera de su relevo y conservación, lo mismo que de las embarcaciones que deben servirles.

Capítulo 7º.

Del agente de policía.

Art. 65. El agente de policía cuidará: 1º del aseo, ornato y seguridad de la población lo mismo que de la salubridad: 2º de vigilar que no haya ebrios escandalosos, ni vagos, o mal entretenidos: 3º vigilar que no se haga el contrabando y perseguir a los malhechores, a los cuales pondrá inmediatamente a disposición del juez competente con las informaciones del caso.

Art. 66. Impedirá que haya bailes u otras concurrencias públicas después de las nueve de la noche sin permiso del comandante; y que se abran los billares u otros juegos públicos antes de las tres de la tarde en los días de trabajo, y hará que todos se cierren a las nueve de la noche; no permitiendo que asistan a ellos los hijos de dominio.

Art. 67. En todas sus funciones se arreglará a las leyes y reglamentos de la materia.

Art. 68. En todo deberá estar sujeto al gobernador como que es el encargado del mando político principal de la población.

Capítulo 8º.

Del cuerpo de la marina.

Art. 69. Para ser admitido en el cuerpo de marina se necesita tener buena conducta a satisfacción del comandante del puerto. Los extranjeros que quieran pueden incluirse en dicho cuerpo; mas por el mismo hecho quedan sujetos a las leyes del país.

Art. 70. Con sujeción al comandante del cuerpo, el comandante de la marina la mandará por medio de sus ayudantes, distribuyendo su servicio de la manera que sea conveniente.

Art. 71. El comandante de la marina gozará por todo sueldo la mitad del producto de medio real por bulto a razón de cinco arrobas que se desembarquen: la mitad de un real por bogada y balsa que se cargue y se descargue, y de los cuatro reales que deben cobrar por cada millar de leña que se venda a los buques, cortados de los bosques nacionales o de la isla. La otra mitad será distribuida por iguales partes entre los ayudantes. El producto de este fondo será colectado por el administrador para repartirse mensualmente en la proporción ya dicha.

Art. 72. El comandante de la marina con todo su cuerpo auxiliará al agente de policía para el servicio de rondas, poniéndose de acuerdo con el comandante del puerto.

Art. 73. Los individuos de la marina durante el ejercicio de ésta, estarán sujetos a las ordenanzas del ejército. El comandante de ella ejercerá la jurisdicción que la misma ordenanza concede a los comandantes de batallón: mas en los delitos comunes que no sean del servicio de marina, están sujetos a los otros jueces competentes.

Art. 74. El cuerpo de marina bajo la responsabilidad de su comandante es obligado a auxiliar al comandante del puerto cuando lo exijan las circunstancias por algún naufragio, incendio, desorden público, o cualquiera otra causa grave.

Art. 75. El comandante de la marina llevará un registro de todos los que vayan matriculándose en ella, y al hacer el asentamiento le dará al interesado una constancia para su seguridad. Estas cartas de matrícula se renovarán cada seis meses para evitar el abuso que pueda hacerse de ellas, y el comandante cobrará dos reales por cada una para gastos de su oficina.

Art. 76. Llevará el mismo jefe otro libro en que se sentará el registro de todas las embarcaciones que hubiese en el puerto para carga y descarga de buques y transporte, con expresión de sus dueños, capacidades y calidades: haciéndolas numerar en la popa. Por este registro llevará también dos reales para gastos de oficina, por una sola vez cada año.

Art. 77. Ningún individuo que no pertenezca al cuerpo de marina, puede ocuparse en el ejercicio de marinero, jornalero sobre el agua, cargador u otros trabajos que estén encargados en el puerto a la propia marina.

Art. 78. Solamente los individuos del cuerpo de marina gozarán del privilegio de hacer aguada, cal, cortar leña, zacate y madera en la bahía o en la isla.

Art. 79. Los capitanes, comerciantes o cualesquiera otras personas que necesiten embarcaciones, balsas, jornaleros sobre el agua, cargadores, leña, aguada, cal, zacate o madera de las inmediaciones de la isla se entenderán directamente con el comandante de la marina, para arreglar sus precios y las demás cosas que sean necesarias.

Art. 80. Las diferencias que haya entre el comandante de la marina y los comerciantes por alteraciones de precio, resistencia al pago u otras causas, las decidirá el comandante del puerto en terminación verbal, o en juicio escrito, según la gravedad del asunto.

Art. 81. La tarifa a que deben arreglarse los precios de los fletes de las embarcaciones, la hechura de las balsas, trabajos de cargadores y jornaleros sobre el agua, y demás cosas pertenecientes al ejercicio de la marina, será hecha por el comandante del puerto, el de la marina y un comerciante, que dichos jefes nombrarán de acuerdo, o por suerte si no lo estuvieren. Ella se remitirá al Supremo Gobierno para su aprobación, renovándose cada seis meses, y entretanto se establece la nueva, regirá la anterior.

Art. 82. Para mayor claridad de la tarifa, la clasificación de las embarcaciones se hará en estos términos: 1ª clase, las que cargan de cinco a seis carretadas, o de ciento veinticinco a ciento cincuenta quintales: 2ª clase, las que cargan de tres a cuatro carretadas: 3ª clase, las que cargan de dos a tres carretadas; y 4ª clase, las que cargan de una a dos.

Art. 83. Las embarcaciones de 1ª clase serán tripuladas con cinco marineros; las de 2ª con cuatro: las de 3ª con tres; y las de 4ª con dos, todas con sus respectivos patronos.

Art. 84. Como según la calidad de la carga pueden las embarcaciones recibir más o menos, el comandante de la marina regulará la que cada una puede conducir, conciliando los intereses del dueño con el peligro de la embarcación.

Art. 85. La tripulación de las embarcaciones está obligada a tomar la carga desde la orilla del agua y descargar del mismo modo, entendiéndose por orilla, hasta donde no mojan las grandes mareas.

Art. 86. El cuerpo de marina es responsable de cualquier robo que haya al tiempo de cargar y descargar las embarcaciones en tierra o durante la navegación, siempre que fuere justificado el robo plenamente, sin que el culpado deje de sufrir por esto la pena que las leyes imponen a los ladrones, de hacerse responsable a satisfacer el valor de lo robado con todo lo que tenga en la caja de ahorros, quedando en favor de ésta el sobrante si lo hubiere.

Art. 87. Para hacer efectiva la responsabilidad de que habla el artículo anterior, se establece una caja de ahorros, en la cual el comandante de la marina hará que cada individuo del cuerpo deje en depósito la octava parte de lo que gane.

Art. 88. El manejo de esta caja estará a cargo de un tesorero electo por mayoría de votos de los individuos de la marina, el cual estará bajo la inspección del comandante del propio cuerpo, y del del puerto quien rendirá la seguridad que estos dos últimos estimen conveniente.

Art. 89. El tesorero llevará un libro en que asentará la cuenta separada de cada individuo y otro de caja haciendo el corte mensual que visará un ayudante y comandante de puerto.

Art. 90. El expresado tesorero, bajo su responsabilidad, pero con conocimiento del comandante de la marina y el de puerto, podrá poner el dinero de la caja a interés de uno por ciento mensual, haciendo cada año la cuenta general y entregando a cada individuo tanto su

capital como el interés que haya ganado deduciendo el tanto por ciento que le corresponde por su trabajo, el cual es un doce y medio sobre todo fondo que reciba.

Art. 91. Si algún individuo de la marina de los que ya tienen fondos de ahorros quisiere retirarse con permiso del comandante del cuerpo, el tesorero lo liquidará y entregará sus ahorros; mas esta liquidación y entrega no podrá hacerse antes de tres meses, a no ser por enfermedad u otra causa grave justificada ante el propio comandante del cuerpo.

Art. 92. Si muriere algún individuo, los fondos que tuviere en la caja serán entregados inmediatamente a su albacea o legítimos representantes, pero si no los hubiere, se conservarán hasta la liquidación anual, e inmediatamente después de ella, se entregarán al administrador de la aduana del puerto para que los remita en depósito a la tesorería general, percibiendo el tesorero del cuerpo de marina el recibo que corresponde.

Art. 93. En las faltas del comandante de la marina, hará sus veces el ayudante que tenga más capacidades y honradez, señalándose éste por el comandante y el administrador del puerto.

Art. 94. El comandante de la marina tendrá en la puerta de su habitación una tabla en que los comerciantes puedan leer con claridad el jornal que ganan los individuos de la marina, y el de las embarcaciones, en los respectivos trabajos.

Comuníquese a quienes corresponde. Dado en el P. N. de Managua, a 15 de junio de 1859.
