

## Centro para la Integración y el Derecho Público

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, Venezuela, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al estudio del derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren. La Subdirección recae en Samantha Sánchez Miralles.

### AVISO LEGAL

Este archivo forma parte de la colección *Recopilación de Leyes y Decretos de Venezuela* que puede consultarse en <https://www.cidep.online/normativa1821-1922> donde también encontrará un índice por tomo que le permitirá descargar los actos individualmente.

La digitalización es una reproducción realizada por medios electrónicos por la Academia de Ciencias Políticas y Sociales y sujeta luego a un proceso de optimización y revisión manual por parte del CIDEP, con el objetivo de preservar la memoria jurídica venezolana y facilitar su acceso. Por tal motivo, le solicitamos no hacer un uso comercial del archivo y mantener sus atributos inalterados.

Este archivo cuenta con tecnología OCR (*optical character recognition*) que permite –entre otros– la búsqueda de términos, selección y copia de texto, así como la reducción del tamaño del archivo sin disminuir su calidad.

En caso de constatar algún error u omisión en el texto, le agradecemos informarlo a través del correo electrónico [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve) para proceder en consecuencia.

### DIGITALIZADO POR

Academia de Ciencias Políticas y Sociales. Caracas, Venezuela.

E-mail: [academiadecienciaspoliticas@gmail.com](mailto:academiadecienciaspoliticas@gmail.com)

<https://www.acienpol.org.ve>

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP). Caracas, Venezuela.

E-mail: [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve)

<http://cidep.com.ve> <http://cidep.online>



11240

*Ley de Concesiones Ferrocarrileras de  
13 de junio de 1912.*

EL CONGRESO

DE LOS

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

*Decreta:*

la siguiente

**LEY DE CONCESIONES FERROCARRILERAS**

I

*Disposiciones Generales*

Artículo 1º Las concesiones ferrocarrileras se harán por medio de contratos.

Artículo 2º El Ejecutivo Federal celebrará los contratos para la construcción y explotación de ferrocarriles en la República, de conformidad con la presente Ley.

Artículo 3º Las concesiones para la construcción de ferrocarriles se harán a compañías, sindicatos nacionales o extranjeros, legalmente constituidos, así como también a personas particulares, y la propiedad ferrocarrilera adquirida de conformidad con la presente Ley es plena y perfecta.

Artículo 4º Las Empresas nacionales o extranjeras, que construyan o exploten un ferrocarril, se ajustarán a las prescripciones del Código de Comercio, en su constitución y administración.

Artículo 5º Las Empresas ferrocarrileras están obligadas a suministrar al Gobierno Nacional los informes que éste les pida, relativos a sus Empresas.

Artículo 6º Las concesiones no podrán ser traspasadas ni total ni parcialmente a Gobierno extranjero; y para que los traspasos entre particulares, sindicatos o compañías sean válidos, habrán de ser previamente aprobados por el Ejecutivo Federal.

Artículo 7º En los contratos de concesiones ferrocarrileras se estipulará siempre que la mitad, por lo menos, de los empleados de la Empresa, deben ser venezolanos.

Artículo 8º En toda concesión de ferrocarril debe consignarse la cláusula del artículo 142 de la Constitución Nacional, a saber: Las dudas y controversias de cualquiera naturaleza

minio en el cuerpo en la ejecución de los pasos, en saltar para acercarse al contendor y en evitar a éste.

2.—En el resto del curso se termina la esgrima de combate.

3.—Se aprenderá a tomar la posición y a dar los pasos primero sin fusil, luego con fusil de madera, y solamente cuando se obtenga alguna seguridad con fusil de esgrima.

4.—Orden que conviene seguir en la instrucción:

Tomar la posición.

Movimiento de paso.

Golpes y paradas.

Golpes y paradas combinados con pasos.

Fintas y desvíos, que se deben emplear lo más pronto posible en los ataques libres.

Contra golpes y paradas contra ellos.

Esgrima de combate.

II

ESGRIMA DE ESCUELA

Tomar posición.

Movimiento de culata y pasos.

Golpes.

Paradas, contra golpe alto y contra golpe bajo (parada alta y baja).

III

ESGRIMA DE COMBATE

1.—Hacer solamente dos o tres golpes seguidos.

2.—No importa que no se observe una línea de combate o una distancia determinada ni que no se ejecuten exactamente las formas de escuela. Sin embargo, no debe producirse una pelea en desorden: en este caso el instructor debe intervenir.

3.—Se permite dar golpes solamente en el tronco del contendor.

4.—A la voz *comenzar* se aproximan los contendores con el fusil colocado en la posición al *asalto o calado*. Si se da un golpe, se hace alto, continuando de nuevo a la voz *comenzar*.

5.—Conviene variar continuamente de contendor.

6.—También conviene intercalar ejercicios de escuela durante la esgrima de combate.



que puedan suscitarse sobre este contrato y que no puedan ser resueltas amigablemente por las partes contratantes, serán decididas por los Tribunales competentes de Venezuela, de conformidad con sus leyes, sin que por ningún motivo ni por ninguna causa puedan ser origen de reclamaciones extranjeras.

Artículo 9º De conformidad con el artículo 57, inciso 14 de la Constitución Nacional, no podrá procederse a la ejecución de los contratos de ferrocarriles sino después de haber sido aprobados por el Congreso Nacional.

Artículo 10. En todo contrato de concesión se estipulará el término en que deba darse principio a la construcción del ferrocarril, término que no excederá en ningún caso de dos años, a contar de la fecha de la aprobación del contrato por el Congreso. También se fijará la época en que la línea deberá estar terminada y abierta al servicio público. Sólo por caso fortuito o de fuerza mayor, tendrá el contratista derecho a prórroga para la presentación de los planos a que se refiere el artículo 13, o para el comienzo de los trabajos de construcción, o para la terminación de la obra. La prórroga será por el tiempo que haya hecho perder el caso fortuito o de fuerza mayor. Si el contratista no comienza la construcción en el término al efecto estipulado, el depósito prescrito en el artículo 12, pasará a ser propiedad de la Nación; y se aplicará inmediatamente al aumento de la Deuda inscrita a favor de la Instrucción Pública.

## II

*Formalidades que deben satisfacer los concesionarios de ferrocarriles*

Artículo 11. El solicitante de una concesión ferrocarrilera deberá depositar en la Caja de la Tesorería de la Instrucción Pública, B 20 por cada kilómetro. El depósito se hará en moneda de oro o su equivalente en Deuda Pública de Venezuela, al tipo que se cotice en la plaza para el día del depósito, que se aplicará a la Deuda inscrita perteneciente a la Instrucción. Con el objeto de apre-

ciar la longitud de la línea y para los efectos del depósito, el postulante acompañará a su solicitud un croquis o plano de una zona no menor de 40 kilómetros a cada lado de la línea.

Artículo 12. El contratista de toda concesión ferrocarrilera está obligado a hacer un depósito en dinero por la cantidad que fijará el Ejecutivo Federal, según la importancia de aquélla, y que no será menor de B 50.000. Este depósito se hará en oro o su equivalente en Deuda Pública de Venezuela, al tipo que se cotice en la plaza para el día del depósito, y se hará en un Banco o en una casa de comercio, a satisfacción del Ejecutivo Federal, en el término de un año, a partir del día en que sea aprobado el contrato por el Congreso; y tiene por objeto garantizar el comienzo de los trabajos de construcción del ferrocarril y la continuación de los mismos. Si el contratista no hace el depósito en el término prescrito, se considerará resuelto el contrato de pleno derecho.

Artículo 13. El contratista someterá al estudio del Ministerio de Obras Públicas, los planos generales de la línea, y los planos, perfiles longitudinales y secciones transversales suficientes para dar una idea clara de los trabajos que van a ejecutarse y de sus condiciones en cada sección, tres meses antes, por lo menos, de dar principio a los trabajos; y no podrá proceder a éstos sin la aprobación de aquéllos. Así mismo, someterá al Ministerio de Obras Públicas, con el objeto expresado, los planos de cualquiera modificación o variante que se introduzca en la obra en el curso de la explotación.

## III

*Clasificación de los ferrocarriles que se construyan en Venezuela y condiciones técnicas de ellos*

Artículo 14. Los ferrocarriles de Venezuela se construirán todos con un ancho entre rieles de 1,07 metros.

§ único. El Ejecutivo Federal podrá, excepcionalmente, contratar ferrocarriles con un ancho entre rieles



de 0,61 metros cuando las circunstancias así lo requieran, a juicio de aquél, y se clasificarán en vías normales y vías secundarias.

Artículo 15. Las condiciones técnicas de las líneas de ferrocarriles serán las siguientes:

Para las vías con un ancho de 0,61 metros entre rieles, el radio mínimo de las curvas será de 30 metros; y la pendiente máxima de 3½ %, salvo el caso en que se usen sistemas especiales de adherencia. Para las vías de un ancho entre rieles de 1,07 metros, estos límites serán de 60 metros y de 3 %, respectivamente. La distancia mínima entre curvas y contra-curvas será de 15 metros para las primeras y de 30 para las segundas.

Entre una pendiente y una contrapendiente habrá siempre un trayecto horizontal de 25 metros de longitud, por lo menos.

Quedan prohibidos los cambios de pendientes dentro de las curvas, y en los diez metros anteriores y posteriores a ella. La misma prohibición rige en el trazado de túneles, estén o no en curva.

Donde haya que proyectar obras de arte con tramos de más de 5 metros de luz, se procurará que la rasante sea horizontal en ese trayecto, incluyendo 10 metros a cada lado de la obra. En las Estaciones se procurará que la línea sea recta, debiendo ser allí siempre horizontal.

Todos los puentes y demás obras de arte tendrán suficiente resistencia y se construirán con materiales de la mejor calidad.

Artículo 16. Los cortes y terraplenes se harán con la inclinación que permita la naturaleza del terreno, a fin de evitar, en lo posible, los derrumbamientos futuros de la vía. Al efecto, se adoptarán los tipos siguientes:

Desmontes.

Talud de 1 de base para 1 de altura en los desmontes de tierra vegetal, sola o mezclada con arena o cascajos sueltos y en todas las tierras flojas.

Talud de ½ de base para 1 de

altura en las tierras duras y en las mezcladas con cascajo compacto.

Talud de ⅓ de base para 1 de altura en las tierras muy duras o rocas muy flojas.

Talud de 1/5 de base para 1 de altura en las rocas no muy flojas, como pizarras compactas y areniscas.

Talud de 1/10 de base para 1 de altura en las rocas duras, como granito, cuarzo, calcáreo, piedras metamórficas, etc.

Terraplenes.

En los terraplenes se adoptará por regla general el talud de 1½ de base para 1 de altura.

Artículo 17. En los contratos deben expresarse el tipo, la calidad y el peso de los rieles, así como la naturaleza de los durmientes y la distancia a que éstos serán colocados.

Artículo 18. En las curvas se establecerá una sobre-elevación del riel exterior y un aumento en el ancho de la vía, en relación con el radio de la curva y con la velocidad máxima probable.

Artículo 19. Los cruzamientos con líneas férreas existentes, se harán por pasos superiores o inferiores, siempre que fuere posible; y el ángulo de ellos será recto o lo más aproximado posible a este valor. Cuando no fuere posible establecer los cruzamientos superiores o inferiores, se trazarán a nivel, con ángulo entre 45° y 60°, preferentemente en la proximidad de las estaciones existentes, pero fuera de ellas.

Artículo 20. Toda Empresa ferroviaria está en el deber de componer a sus expensas y mantener en perfecto estado de servicio, las partes de los caminos nacionales o vecinales que para el establecimiento de la línea tenga o haya tenido que utilizar; y debe ensancharlos en los trayectos en que el ferrocarril marche por ellos, permitiendo el libre paso en los puntos que los atraviere, con todas las seguridades necesarias para el transeúnte, y componiéndolos en todas aquellas partes en que por motivo de los trabajos de construcción o de conservación de la línea, sufran algún deterioro o queden obs-



taculizados, a fin de que en ninguna ocasión se paralice el tráfico por ellos.

Deben comprenderse en esta cláusula los caminos particulares, así como las acequias y tuberías que puedan ser dañadas por el paso del ferrocarril.

§ Único. Las Empresas que faltaren al cumplimiento de lo que establece el artículo que precede, pagarán una multa de B 5.000 a B 20.000, a juicio del Ejecutivo Federal y sin perjuicio de la responsabilidad civil.

Artículo 21. Las Empresas ferrocarrileras que, para dar facilidades al desarrollo de ellas, necesitaren abrir algún nuevo camino o ensanchar los existentes, así como limpiar o canalizar parte o partes de algún río, pueden, con el consentimiento del Gobierno, hacerlo a sus expensas; pero no podrán oponerse al libre tráfico por ellos ni cobrar a los traseúntes contribuciones ni impuesto alguno por su uso.

Artículo 22. La anchura de la plataforma en las dos clases de vías férreas, será:

En las líneas de 0,61 metros: 3 metros 50 centímetros en las excavaciones o cortes; y 3 metros por lo menos, en los terraplenes.

En las líneas de 1,07 metros: 4 metros 50 centímetros en las excavaciones o cortes; y 3 metros 50 centímetros por lo menos en los terraplenes.

Artículo 23. Para los planos y perfiles a que se refiere el artículo 13 de esta Ley, se fijan las siguientes escalas mínimas: 1/5000 para las distancias horizontales y 1/500 para las verticales. Tanto para los planos como para todo lo demás relacionado con los ferrocarriles se hará uso del sistema métrico, que es el sistema de medidas oficial de la República.

Artículo 24. Si en algún caso las circunstancias indicaren la conveniencia o necesidad de alterar las reglas técnicas aquí establecidas, ello no podrá hacerse sino con autorización previa del Ministerio de Obras Públicas.

#### IV

*Entrega de las secciones al tráfico público y compra de las líneas férreas por el Gobierno. Nacional*

Artículo 25. Para que una sección o el todo de una línea férrea puedan

ser entregadas al tráfico público, ha de preceder la recepción formal de la línea y de su equipo por el Ejecutivo Federal. Sin embargo, si hecha la notificación correspondiente al Ministerio de Obras Públicas, transcurrieren tres meses sin que el Gobierno por caso fortuito o de fuerza mayor, no hubiere procedido al examen y recibo de la línea, ésta se dará por recibida y podrá por consiguiente ser entregada al servicio público.

Artículo 26. El Ejecutivo Federal se reserva el derecho de comprar las líneas férreas a perpetuidad y su equipo, en cualquier tiempo, después de 40 años de haber sido terminadas y abiertas al servicio público, dando aviso a las respectivas compañías con seis meses de anticipación; compra que se hará a opción del Gobierno, bien por avalúo, pagando una prima de 20% sobre el valor mercantil de las Empresas, bien pagando los valores en que esté representado su capital, con una prima de 10%.

Artículo 27. En todos los casos previstos, el avalúo se practicará por expertos, y el precio de la compra se pagará a la Compañía en el acto del traspaso y a su satisfacción.

#### V

##### *Privilegio*

Artículo 28. Las concesiones ferrocarrileras podrán hacerse con privilegio exclusivo hasta por el término de 40 años; el cual privilegio consistirá en que el Ejecutivo Federal no podrá conceder la facultad de construir líneas férreas o cables aéreos de transporte que puedan hacer competencia a la contratada, dentro de una zona, cuyo ancho se fijará en cada caso y que no podrá exceder de cuarenta kilómetros, contados a uno y otro lado de la vía. Debe hacerse constar expresamente en los contratos que la zona en referencia podrá ser atravesada o cortada en cualquiera dirección por otro u otros ferrocarriles que no liguen entre sí los mismos extremos o estaciones intermedias de aquel a que se refiere el contrato.

Artículo 29. El propietario de un ferrocarril tendrá preferencia, en igualdad de circunstancias, durante el tiempo de su privilegio, para



la construcción de ramales y prolongaciones de su línea férrea. A este efecto, se considera *ramal* toda ramificación de la línea principal que no traspase los límites de la zona del privilegio a que se refiere el artículo anterior; y se considera *prolongación* toda continuación del ferrocarril, a partir de cualquiera de sus estaciones terminales y cuya longitud sea igual o menor que el ancho de dicha zona a cada lado de la vía.

Artículo 30. Para el establecimiento de ramales y prolongaciones bastará que el contratista lo participe al Ministerio de Obras Públicas y acompañe los planos correspondientes que deben ser aprobados previamente por este Despacho; haciendo además el depósito de B 20 por cada kilómetro de nueva vía; pero si aquellos han de traspasar los límites fijados, tendrán que ser materia de una nueva concesión, conservando siempre el contratista la preferencia con respecto a las porciones arriba definidas.

Artículo 31. En la construcción de los ramales y prolongaciones se observarán las mismas prescripciones establecidas para las líneas principales. Con respecto al ancho de la vía, debe adoptarse, como regla general, el mismo de éstas, con el fin de evitar los trasbordos y la necesidad de un nuevo material rodante, y podrán también construirse los ramales y prolongaciones con un ancho de 0,61 metros, a juicio del Ejecutivo Federal, de acuerdo con el § único del artículo 14.

Artículo 32. En estas concesiones relativas a los ramales y prolongaciones quedará también incluido cualquier sub-ramal o ramificación secundaria que parta de aquéllos, siempre que no traspasen los límites de la zona a que se ha hecho referencia.

Artículo 33. Las prolongaciones a que se contraen estos artículos no se refieren al caso en que se conceda al contratista la opción para prolongar su línea a algún otro lugar situado a mayor distancia de las aquí estipuladas; extensiones que, como líneas principales que son, se regirán por las cláusulas del contrato respectivo y por las prescripciones generales de la Ley.

## VI

### Tarifas

Artículo 34. Las tarifas para los transportes las fijará libremente el concesionario, pero sin exceder de ciertos límites máximos que se estipularán en cada contrato. Los tipos adoptados, así como cualquier cambio que en ellos se introduzca en el curso de la explotación, no se pondrán en vigencia sin ser comunicados previamente al Ministerio de Obras Públicas para su aprobación.

Artículo 35. El Ejecutivo Federal tendrá el derecho de exigir la reducción de las tarifas, cuando en los cinco años anteriores el producto líquido de la explotación haya excedido del 10% de los capitales empleados, en las vías secundarias, y del 8% en las vías normales.

Artículo 36. En todo contrato se estipulará que la conducción de la correspondencia que despachen las oficinas de correos será siempre gratis en todo el trayecto de la línea; que los empleados públicos en comisión y los efectos pertenecientes al Gobierno pagarán la mitad de los precios de tarifa; y la tercera parte de los mismos las tropas y los elementos de guerra.

§ único. En caso de alteración del orden público, y mientras dura ésta, las tarifas establecidas en este artículo para tropas y elementos de guerra, quedarán reducidas a la mitad o sea un sexto de la tarifa ordinaria, y es obligación de las compañías ferrocarrileras facilitar por todos los medios a su alcance, el rápido tráfico de tropas y elementos de guerra pertenecientes al Gobierno Nacional.

Artículo 37. También debe consignarse una rebaja de 50% sobre los precios de tarifa en favor de las herramientas, maquinarias y demás efectos destinados a la construcción y conservación de los caminos y a la industria del transporte, y a las máquinas agrícolas destinadas a la localidad servida por el ferrocarril.

## VII

### Concesiones y franquicias otorgadas por el Gobierno Nacional

Artículo 38. El Ejecutivo Federal concederá a las Empresas ferrocarrileras la plena propiedad de los terrenos



baldíos necesarios para la colocación de la línea y de sus estaciones, oficinas y depósitos; al efecto podrá asignarles una faja que no excederá de 30 metros a cada lado de la línea.

Artículo 39. También podrá conceder el Ejecutivo mayor cantidad de dichos terrenos, a uno y otro lado de la línea férrea, según la importancia de ésta, y de acuerdo con la Ley de Tierras Baldías. Esta cesión de terrenos no se hará en una faja continua, sino en lotes alternados, de modo a dejar un lote baldío igual a los lotes adyacentes que se cedan a la Empresa del ferrocarril.

Artículo 40. Como base para el cálculo de la cantidad total de terrenos baldíos que hayan de adjudicarse en virtud del artículo anterior, se fija un máximo de 50 hectáreas por cada kilómetro de vía férrea.

§ único. El máximo de terrenos baldíos cedidos para efectos de colonización, será de 100 hectáreas por kilómetro.

Artículo 41. En todas estas cesiones de terrenos baldíos deben exceptuarse expresamente los comprendidos en los cuatro casos especificados en el artículo 11 de la Ley de Tierras Baldías y Ejidos de 11 de julio de 1911; terrenos que, según esta Ley, no son enajenables ni se pueden ceder a las Empresas ferroviarias.

Artículo 42. El derecho de propiedad que se otorgue a las Empresas sobre los terrenos baldíos no se hará efectivo sino después que se haya entregado al servicio del público el ferrocarril, y cumplida que sea la obligación de colonización.

Artículo 43. Los ferrocarriles son de utilidad pública; y en consecuencia, procede la expropiación de los terrenos de propiedad particular necesarios para la vía y para sus desvíos, oficinas, almacenes y depósitos, expropiación que se hará como lo determinan la Constitución Nacional y las Leyes de la materia.

Artículo 44. En los contratos para la construcción de líneas ferrocarrileras se otorgarán las franquicias siguientes:

a) la importación libre de derechos aduaneros, durante el término del pri-

vilegio, de los materiales, máquinas, herramientas, útiles y enseres necesarios para la construcción, explotación y conservación de la línea férrea y de sus anexos; bien entendido que esta franquicia caducará de hecho, con respecto a aquellos materiales o elementos, acerca de los cuales se compruebe han sido destinados a usos extraños a la Empresa objeto del contrato. En cada importación deberán cumplirse las disposiciones respectivas del Código de Hacienda.

b) el derecho de tomar de los bosques nacionales sin indemnización alguna, la madera necesaria para la construcción y conservación de la línea y de sus anexos; derecho que tendrá su limitación, de conformidad con el artículo 83 del Decreto Reglamentario de las Obras Públicas Nacionales y de Interés Nacional y con la Ley de Conservación de Bosques de 25 de junio de 1910.

c) el derecho de tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales que haya menester para la construcción y conservación de la línea.

d) el permiso para construir líneas telegráficas o telefónicas para el servicio de las Empresas, sujetándose a los reglamentos y prescripciones que haya dado o dé el Gobierno sobre el particular, y obligándose el concesionario a transmitir gratuitamente por sus líneas telegráficas o telefónicas, los despachos oficiales, en caso de necesidad. En cambio, se concederá al contratista el uso gratuito de los telégrafos y teléfonos nacionales, ocasionalmente, en los asuntos relativos a la construcción y servicio del ferrocarril.

e) la exoneración de todo impuesto nacional excepto el de estampillas de Instrucción.

f) los empleados y obreros venezolanos ocupados en las Empresas ferrocarrileras no podrán ser llamados por ningún medio al servicio de las armas, salvo en el caso de guerra internacional; pero sí tienen el deber de ejercer, en los términos de la ley, la policía armada en las demarcaciones de sus respectivas obras, cuantas veces lo requiera el orden público y de acuerdo con lo que al efecto disponga el Gobierno.



VIII

*Disposiciones finales*

Artículo 45. Toda Empresa propietaria de una vía que tenga de ancho entre rieles menos de 1,07 metros podrá convertirla a este ancho cuando lo crea conveniente.

Artículo 46. Las Empresas ferrocarrileras actualmente existentes en Venezuela, continuarán rigiéndose por sus respectivos contratos.

Artículo 47. El Ejecutivo Federal queda autorizado para reglamentar esta Ley.

Artículo 48. Se derogan todas las leyes y disposiciones anteriores sobre la materia.

Dada en el Palacio Federal Legislativo, en Caracas, a trece de junio de mil novecientos doce.—Año 103º de la Independencia y 54 de la Federación.

El Presidente,  
(L. S.)

ROSO CHACÓN.

El Vicepresidente,

J. L. ARISMENDI.

Los Secretarios,

M. M. Ponte.

Samuel E. Niño.

Palacio Federal, en Caracas, a 13 de junio de 1912.—103º y 54º

Ejecútese y cúidese de su ejecución.  
(L. S.)

J. V. GOMEZ.

Refrendada.

El Ministro de Obras Públicas,  
(L. S.)

R. R. ALVAREZ.

11241

*Decreto de 13 de junio de 1912 por el cual se establecen los grados, con las equivalencias militares correspondientes, para el gobierno y disciplina de la Armada Nacional.*

EL GENERAL

JUAN VICENTE GOMEZ,  
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE  
LOS ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA,

*Considerando:*

Que dado el incremento que ha venido tomando últimamente la organización del Ejército y de la Armada Nacional, se hace necesario dar a la Armada una nueva nomen-

clatura, con los uniformes, divisas, insignias y equivalencias militares correspondientes, que la pongan en iguales condiciones de cultura externa a las de las Naciones más avanzadas en el ramo, las cuales derivan de su potencia naval, no sólo la firmeza y poderío de la Nación, sino la altura de su espíritu, su buen nombre, aprecio y distinción universales, haciendo más fácil el acercamiento recíproco, los idénticos honores y el mutuo respeto de los unos pueblos respecto de los otros,

*Decreta:*

Artículo 1º Para atender al gobierno de la Armada y mantener la disciplina, se establecen los siguientes grados con las equivalencias militares correspondientes:

OFICIALES GENERALES DE MARINA

Comodoro, que equivale a General en Jefe de Cuerpo de Ejército.

Capitán de Navío, que equivale a General de División.

Capitán de Fragata, que equivale a General de Brigada.

OFICIALES SUPERIORES DE MARINA

Capitán de Corbeta, igual al antiguo Teniente de Navío, Coronel.

Capitán-Teniente, igual al antiguo Teniente de Fragata, Teniente-Coronel.

OFICIALES SUBALTERNOS DE MARINA

Teniente de 1º clase, igual al antiguo Alférez de Navío, Capitán.

Teniente de 2ª clase, igual al antiguo Alférez de Fragata, Teniente.

Guardia Marina, Sub-Teniente.

Cadete de Marina, Cadete.

OFICIALES DE MAR

Contramaestre de 1º clase.

Contramaestre de 2º clase.

Condestable de 1º clase.

Condestable de 2º clase.

Maestro de armas (Jefe de la Policía Naval.)

CLASES

Cabo de mar de 1º clase.

Cabo de mar de 2º clase.

Timonel de 1º clase.

Timonel de 2º clase.

Cabo primero de la policía naval.

Cabo segundo de la policía naval.

Cabo cañonero de 1º clase.

Cabo cañonero de 2º clase.