

poder exceder de ese límite al presente autorizado hasta que la caja y la cartera de ese establecimiento de crédito alcancen las condiciones prescritas por los artículos 1.º y 5.º de la nueva ley (1).

(1) Real orden de 14 de Julio de 1891; *Gaceta de Madrid* del día 15 de Julio. Acerca de la expedición de billetes de Banco falsos, elementos característicos de estos delitos, calificación de la delincuencia, etc., véanse sentencias de 15 y 22 de Junio de 1888; *Gacetas de Madrid* de 7 y 29 de Septiembre del mismo año. Para el estudio de las diversas cuestiones económicas y jurídicas derivadas de los billetes de Banco, véase la obra de Octavio Noël, *Le billet de Banque*, 1872. Artículo *Billet*, del *Dictionnaire de Droit commercial*, de Goujet et Merger, tomo II, edic. de 1878, pág. 195, y *Billet au porteur*, pág. 228, y artículo *Banque de France*, del mismo; y entre las obras españolas, véase en la *Enciclopedia*, de Arrazola, *De los Bancos comerciales é industriales*, pág. 452, tomo V, y sobre la teoría de los billetes de Banco, véase en dicha *Enciclopedia*, de Arrazola, *Ideas generales ó teoría sobre el establecimiento y organización de los Bancos comerciales é industriales*, pág. 490; *Caracteres y naturaleza del billete de Banco*, páginas 493, columna 1.ª, hasta la pág. 501.

TÍTULO VIGÉSIMOPRIMERO

DEL CONTRATO DE CONCESION

CAPÍTULO ÚNICO

Del contrato de concesión de línea férrea.—Definición.—Condiciones.—Requisitos.—Cuándo se estima perfecto y consumado, en cuanto al fondo y á la forma, dicho contrato.—Título inscribible.

70.—La concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular, que arranca de una ley por la cual se concede á una Empresa, Sociedad ó individuo la instalación y explotación de la línea mediante ciertas condiciones: Decimos que arranca de una ley, porque aunque con arreglo al art. 27 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, la concesión de una línea férrea sin subvención está exenta de la formalidad de subasta pública, siempre ha de hacerse por medio de una ley (1). Una vez dictada ésta, debe expedirse á la Empresa concesionaria el título correspondiente y elevarse el contrato á escritura pública, incluyendo en ella literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesión, las condiciones particulares y económicas, y la tarifa de derechos máximos (2). Para estimar perfecto y consumado en cuanto al fondo y á la forma el contrato de con-

(1) Resolución de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio.

(2) Art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

cesión de una línea férrea, no bastan la ley y el título de concesión, sino que además se necesita el otorgamiento de la escritura pública, que, por decirlo así, es la forma definitiva de esa relación jurídica. Así debe ser en términos de estricto derecho, ya que la concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular; contrato que, cuando arranca de una ley, demanda por parte del Gobierno determinados actos para el cumplimiento de aquélla, á saber: expedición del título de concesión y otorgamiento de escritura, y por la del concesionario la explícita y formal declaración de que acepta las condiciones bajo que hubiere sido hecha la concesión por el Poder legislativo, lo cual sólo puede y debe hacerse en el último de aquellos dos documentos; y en el caso de concesión de un camino de hierro, el verdadero título inscribible es la escritura pública que, á tenor del art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, necesariamente ha de otorgarse, dado que mediante ella el Gobierno ejecuta la ley de concesión, y el concesionario se compromete á verificar las obras, sujetándose al proyecto aprobado; adquiriendo de tal suerte la relación de derecho aquel sello de firmeza y estabilidad en cuanto al fondo, y aquella autenticidad en lo que concierne á la forma, de que han menester los derechos para alcanzar la garantía del Registro de la propiedad (1).

(1) Véanse la ley de 23 de Noviembre de 1877, Reglamento de 24 de Mayo de 1878, Real orden de 16 de Febrero de 1892 y Resolución de la Dirección general de los Registros civil y de la Propiedad y del Notariado de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio de 1892.

TÍTULO VIGÉSIMOSEGUNDO

DE LOS BUQUES

CAPÍTULO PRIMERO

De las naves, según la legislación anterior al vigente Código de Comercio.

71.—Cuando los Códigos mercantiles hablan de las naves, se refieren única y exclusivamente á los buques mercantes, pues no alcanza su acción á los buques de guerra, y además suelen referirse casi siempre á las embarcaciones que no son accesorias de otra, como sucede con las lanchas, botes salvavidas, etc. Además, las leyes mercantiles, al usar la palabra nave, buque, barco, embarcación, etc., se refieren exclusivamente á los que se dedican al transporte de pasajeros y de mercancías de un puerto á otro ó de un punto á otro; en una palabra, se refieren á las embarcaciones mercantes y de ninguna manera puede y debe entenderse que se refieran á buques de recreo, yachts, pontones, embarcaciones de Sanidad y policía de puertos, depósitos flotantes, buques de guerra ó del resguardo, de guardacostas, destinados á la pesca, vapores remolcadores y otras embarcaciones que se dediquen á otros usos, tales como las destinadas al estudio en las costas, que llevan comisiones científicas y exploradoras, las embarcaciones que se ocupan en la carga y descarga desde los buques á las costas y muelles, ó en el trasbordo, y las pequeñas barquillas que en los puertos, costas, bahías, radas, calas y fondeaderos, se ocu-