

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

DECRETO 1104/1971, de 13 de mayo, por el que se modifican los artículos 609 y 610 del Reglamento de la Ley General del Servicio Militar, aprobado por Decreto 3087/1969, de 6 de noviembre.

Siendo necesario complementar las normas referentes a la salida y residencia fuera del territorio nacional, contenidas en el capítulo sexto del Reglamento de la Ley General del Servicio Militar, aprobado por Decreto tres mil ochenta y siete/mil novecientos sesenta y nueve, de seis de noviembre, con las disposiciones referentes a las expediciones de pasaportes y formalización de los contratos laborales a través del Instituto Español de Emigración, al persona sujeto a las obligaciones militares, regulado hasta el momento en el Decreto mil cuatrocientos setenta y seis/mil novecientos sesenta y seis, de dieciséis de junio, y con objeto de evitar una dispersión normativa, se da por el presente Decreto nueva redacción a los artículos seiscientos nueve y seiscientos diez del capítulo sexto del Reglamento de la Ley General del Servicio Militar, derogando expresamente el Decreto últimamente citado.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Ejército, Marina y Aire, Asuntos Exteriores, Gobernación y Trabajo; de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día treinta de abril de mil novecientos setenta y uno,

DISPONGO:

Artículo primero.—Los artículos seiscientos nueve y seiscientos diez del capítulo sexto del Reglamento de la Ley General del Servicio Militar, aprobado por Decreto tres mil ochenta y siete/mil novecientos sesenta y nueve, de seis de noviembre, quedan redactados en la forma siguiente:

«Artículo 609. Todo el personal afectado por el presente Reglamento, desde el año de su alistamiento hasta su pase a la situación de reserva o término de los períodos obligatorios de formación o prácticas, para los aspirantes a integrarse en la Escala de Complemento, precisará autorización militar para su salida del territorio nacional o para embarcar como tripulantes en buques o aeronaves extranjeros.

No se expedirá ningún pasaporte al personal a que se refiere el párrafo anterior sin la presentación de la autorización militar antes aludida; el pasaporte deberá reflejar la validez legal de su permanencia en el extranjero, limitándola a la extensión con que fué concedida la autorización. Si la Autoridad militar ampliara la duración de la autorización, podría obtenerse una ampliación de la duración del pasaporte por igual plazo.

No se formalizará ningún contrato laboral a través del Instituto de Emigración si a la vista del pasaporte del interesado resulta tener este documento una validez temporal inferior a la vigencia del contrato que se pretende firmar, como consecuencia de una limitación impuesta por la Autoridad militar al conceder su autorización de salida.»

«Artículo 610. Para la obtención de la correspondiente autorización militar, los españoles sujetos a las obligaciones del Servicio Militar se considerarán comprendidos en los siguientes grupos:

- Clases de Tropa y Marinería en filas o que estén cumpliendo su Servicio Militar en industrias o Empresas mediante compromiso.
- Mozos alistados o reclutas en situación de disponibilidad.
- Excluidos temporalmente del contingente anual por enfermedad, defecto físico o psíquico, o por disfrutar prórroga de primera clase.

- Con prórrogas de segunda, tercera o cuarta clase.
- Personal de Tropa y Marinería en servicio eventual.
- Personal en período de formación o prácticas para ingreso en la Escala de Complemento o Reserva Naval.
- Personal de Tropa y Marinería en situación de reserva, de la Escala de Complemento en situación de disponibilidad y personal clasificado totalmente del Servicio Militar.

Los grupos a) al f), ambos inclusive, precisarán autorización militar, que deberá ser solicitada por los interesados a la Autoridad militar correspondiente, mediante instancia, a la que deberán unir una declaración jurada comprometiéndose a regresar a España con tiempo suficiente para incorporarse a filas cuando reglamentariamente les corresponda. Al conceder las autorizaciones se hará constar expresamente que al titular del permiso no le corresponden los beneficios del capítulo séptimo de la Ley General del Servicio Militar, para su posterior reflejo en el pasaporte.»

Artículo segundo.—Queda derogado el Decreto mil cuatrocientos setenta y seis/mil novecientos sesenta y seis, de dieciséis de junio.

Artículo tercero.—Las normas de este Decreto entrarán en vigor a partir de su publicación.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a trece de mayo de mil novecientos setenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

El Vicepresidente del Gobierno.
LUIS CARRERO BLANCO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DECRETO 1105/1971, de 29 de abril, por el que se dictan normas sobre nomenclatura de autopistas nacionales.

El incremento de la circulación automovilística, que cada día requiere vías más capaces, con nivel de servicio más alto y mejores condiciones de seguridad, ha dado lugar a la aparición de las autopistas, carreteras con características especiales definidas en el ámbito internacional por la Convención mundial suscrita por España en Viena el ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho y en la legislación española por el apartado u) del artículo cinco del Código de la Circulación, modificado según Decreto mil doscientos setenta y siete/mil novecientos sesenta y nueve, de veintiséis de junio.

Los condicionantes técnicos derivados de sus características especiales impiden, por lo general, construir las autopistas por mejoras sucesivas de las carreteras convencionales y en consecuencia unas y otras discurrirán por trazados distintos, llegándose así a una red de autopistas diferente de la de carreteras convencionales, aunque ambas están estrechamente concatenadas y se complementan mutuamente, constituyendo en su conjunto la red vial que sirve de soporte al tráfico automovilístico.

En consecuencia en muchos casos puede existir un desdoblamiento de vías de tráfico, en itinerarios paralelos o casi paralelos, correspondiendo uno a carreteras convencionales y otro a autopistas, lo que introduciría dualidades de denominación.

Como existen ya en servicio algunos tramos de autopistas y otros van a ser objeto de próxima apertura al tránsito parece

llegado el momento oportuno de establecer una denominación simbólica para las autopistas que las diferencie de las carreteras convencionales, tanto a efectos de identificación como de orientación al viajero.

Basándose esta denominación en las características funcionales del servicio que prestan las autopistas resulta aconsejable establecerla sobre la base de la continuidad de trazado, prescindiendo a estos efectos de su régimen de construcción y explotación, ya sea éste libre o de peaje.

La interdependencia entre autopistas y carreteras aconseja establecer una nomenclatura de las primeras en forma similar a la establecida para las carreteras nacionales por la Ley de once de abril de mil novecientos treinta y nueve.

Por lo expuesto, en virtud de la autorización concedida al Gobierno por el artículo siete de la Ley noventa mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciséis de abril de mil novecientos setenta y uno,

DISPONGO:

Artículo primero.—La denominación de las autopistas nacionales a todos los efectos oficiales se ajustará a las normas del presente Decreto y al anejo del mismo.

Artículo segundo.—Para la denominación simbólica de las autopistas interurbanas se utilizará la letra A, inicial de la palabra autopista, seguida del número de identificación correspondiente, de acuerdo con las reglas siguientes:

a) A las autopistas que enlacen Madrid con la periferia del país se les asignará la misma numeración que tengan actualmente las carreteras radiales a las que hayan de sustituir, total o parcialmente, en la función de conducir el tráfico a larga distancia, sustituyendo la numeración romana por cifras arábigas, más fáciles de reconocer moviéndose a velocidad elevada.

b) Las restantes autopistas nacionales se designarán por un número de dos cifras. La primera cifra corresponderá al sector comprendido entre cada dos autopistas radiales, numerados correlativamente en sentido dextrorsum (el de las agujas del reloj), a partir de la A-uno, en que tenga su origen la autopista. Para la determinación de la segunda cifra se supondrá dividido idealmente el territorio por circunferencias concéntricas de cien, doscientos, trescientos o cuatrocientos kilómetros de radio, a partir de Madrid, y se establecerá para el punto origen de la autopista la siguiente correspondencia:

Distancia de origen a Madrid (Km.)	0-100	100-200	200-300	300-400	400
Cifras correspondientes:					
Autopista en dirección radial	1	3	5	7	9
Autopistas en dirección paralela a las costas y fronteras	0	2	4	6	8

En consecuencia, las autopistas que tengan dirección radial quedarán designadas por números impares, y las concéntricas, por números pares.

En cualquier caso se reservará la terminación en ocho para las autopistas más próximas al contorno del territorio nacional. En el caso de que surjan circunstancias que no queden comprendidas en las normas anteriores, se procurará numerar las autopistas de manera que resulten segundas cifras crecientes, cuanto más se aleje el origen de la autopista del centro de la red radial básica, incluso aunque no se respete estrictamente el criterio de las coronas concéntricas.

Tal puede ocurrir en los siguientes casos:

- Origen de dos o más autopistas en una misma corona circular.
- Origen de una autopista en otra autopista de segundo nivel (no radial básica).

En el caso de que hubiese que numerar una nueva autopista con origen entre otras dos ya definidas con segundas cifras consecutivas, se asignará a la nueva la segunda cifra más próxima que aún esté libre dentro del grupo que le corresponda de par o impar. Si ello no fuese posible, se le asignará el número libre más próximo entre el cero y el nueve.

Artículo tercero.—Cuando un tramo de autopista se construya aprovechando el trazado de la carretera, el tramo en cuestión se considerará a efectos de denominación y kilometraje como común a ambas, pero prevaleciendo a todos los efectos el carácter de autopista.

Artículo cuarto.—En los grandes itinerarios de tráfico internacional (Red Esmeralda) cuando existan paralelamente tramos de carretera y de autopista, se considerará que forma parte de la Red Esmeralda únicamente la autopista.

Artículo quinto.—Las autopistas interurbanas conservarán su denominación, de tipo nacional, a su paso por las proximidades de las ciudades, aun cuando quede integrado en ellas algún tramo de la red arterial. Se exceptúan únicamente de esta norma Barcelona y Madrid, en que el predominio del tráfico con origen o destino en la ciudad exige vías de penetración urbana con características de autopista.

Artículo sexto.—Las autopistas urbanas que formen parte de las redes arteriales, salvo lo dispuesto en el artículo anterior, vendrán designadas por la sigla empleada para la matrícula de automóviles, al igual que en la nomenclatura utilizada por las carreteras locales, con las excepciones de La Coruña, para lo cual se empleará la sigla LC, y Alicante, en que para evitar la coincidencia en el símbolo A se utilizará la sigla AC.

Al símbolo descrito se le agregarán dos cifras indicativas de la posición relativa de la autopista o de su origen, según las reglas que se exponen seguidamente.

Las autopistas de cintura, o cinturones, vendrán designadas por una primera cifra indicativa del número asignado al cinturón en el planeamiento de la red arterial y tendrán como cifra segunda el cero.

Las restantes autopistas urbanas tendrán una denominación en cierto modo inversa a la descrita en el artículo segundo para las autopistas interurbanas de segundo nivel, es decir que la primera cifra indica la corona donde queda incluido el origen de la autopista limitada por dos cinturones consecutivos. Se considerará primera corona n, en general a la que queda limitada exteriormente por el cinturón n.

La segunda cifra representa un número de orden, que se establecerá consecutivamente a partir de la línea centro urbano-eje norte, en sentido dextrorsum.

Las autopistas que tengan dirección radial quedarán designadas en su segunda cifra por números impares, y las concéntricas o con carácter de circunvalación por números pares.

Para el caso de que surjan circunstancias que no queden comprendidas en las normas anteriores se estará a lo dispuesto en el artículo segundo, b), para estas circunstancias especiales.

En principio se considerará como origen kilométrico de los cinturones el enlace más próximo a la línea centro urbano-eje norte, y se adoptará un sentido dextrorsum.

En las restantes autopistas urbanas se considerará como origen el extremo más próximo al centro urbano.

Artículo séptimo.—Para la denominación de las autopistas correspondientes a las provincias insulares se seguirán normas análogas a las de las autopistas urbanas y suburbanas. Se considerará como centro urbano el de la capital de provincia, o, en su defecto, el de la ciudad de mayor parque automovilístico y transeúnte. Sin embargo, para determinar el número de orden que determine la segunda cifra en las autopistas de tipo radial se comenzará en la más próxima a la zona de la costa inmediata a la capital en la que el paso marítimo se verifique en el sentido de las agujas del reloj.

Artículo octavo.—Para las autovías—carreteras con características especiales definidas en el apartado v) del artículo cinco del Código de la Circulación—, cuyas características son análogas a las de las autopistas, pero con menor rigor en el control de accesos, y que en general se construyen aprovechando el trazado de las carreteras convencionales, se seguirán aplicando las normas de denominación vigentes para estas últimas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de abril de mil novecientos setenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas,
GONZALO FERNANDEZ DE LA MORA Y MON

ANEJO

Aplicación de las normas para nomenclatura de autopistas a los tramos existentes en construcción o en proyecto

I.—INTERURBANAS

A-1. Madrid a Francia por Irún (autopista del Norte):

Origen: Abroñigal (enlace Santamarca).
Origen-Manoteras.—En proyecto.
Manoteras-Alcobendas.—En proyecto.
Variante de San Sebastián.—En construcción.
San Sebastián-Frontera.—En proyecto.

A-2. Madrid-Barcelona (autopista del Nordeste):

Origen: Cruce en el segundo cinturón.
Segundo cinturón-Enlace Barajas.—En servicio.
Enlace Barajas-Final variante Torrejón.—En servicio.
Variante de Alcalá de Henares.—En proyecto.
Circunvalación de Zaragoza por el Noroeste, entre enlaces 2 y 7.—Planeamiento.
Zaragoza-Alfajarín.—En construcción.
Martorell-Molins de Rey.—En construcción.
Molins de Rey-Enlace 26-Enlace 29.—En servicio.

A-3. Madrid-Valencia (autopista de Valencia):

Origen: Glorieta C. de Casal (segundo cinturón).
Madrid-Enlace de Vallecas.—En servicio.
Enlace de Vallecas-Jarama.—En proyecto.
Antiguo cauce del Turia.—Planeamiento.

A-4. Madrid-Cádiz (autopista del Sur):

Origen: Enlace Sur (tercer cinturón).
Doa Hermanas-Puerto Real.—Concesión.
Puente sobre la bahía de Cádiz y acceso Norte, primera calzada.—En servicio.

A-5. Madrid-Extremadura (autopista del Oeste):

Origen (futuro): Puente de Praga (tercer cinturón).
Puente de Praga-Plaza Elíptica.—Actual autovía.
Plaza Elíptica-Alcorcón.—En proyecto.

A-6. Madrid-Galicia (autopista del Noroeste):

Origen (futuro): Enlace Zarzuela (cuarto cinturón).
Enlace Zarzuela-Las Rozas.—En proyecto.
Las Rozas-Villalba.—En servicio.
Villalba-Villacastín.—En construcción.

A-14. Autopista del Ebro.

A-15. Autopista de Navarra.

A-17. Barcelona a Francia por La Junquera.

Origen: Enlace Trinidad.
Enlace Trinidad-Granollers-Massanet.—En servicio.
Massanet-La Junquera.—En construcción.
La Junquera-Frontera.—En proyecto.

A-19. Barcelona-Mataró.

Origen: Plaza de las Glorias (enlace 5a).
Plaza de las Glorias-Badalona.—En servicio.
Badalona-Mongat.—En servicio.
Mongat-Mataró.—En servicio.

A-28. Autopista del Mediterráneo.

Origen: Enlace con la A-2 (Vendrell).
Enlace con la A-2-Tarragona.—En construcción.
Variante del Perelló (primera calzada) (*).—En servicio.
Puente de Amposta (*).—En servicio.
Puzol-Enlace con V-13 (primera calzada).—En servicio.
Enlace con V-13-Enlace con A-3.—Planeamiento.
Valencia-Saler.—En construcción.

A-38. Autopista de la Costa del Sol.

Motril-Málaga.—Planeamiento.
Ronda Este de Málaga.—Planeamiento.
Ronda Oeste (Guadamedina-Azucarera).—En proyecto.
Málaga-Algeciras-Enlace A-4.—Planeamiento.

(*). Pendiente de decisión definitiva hasta la resolución del concurso convocado por Orden ministerial de 14 de agosto de 1970.

A-58. Autopista del Atlántico.

Origen (futuro): Frontera portuguesa.
Vigo-Pontevedra.—En proyecto.
Final (futuro): La Coruña.

A-65. Madrid-Asturias.

Circunvalación S. E. de Oviedo.—Planeamiento.
Mataibina-Enlace Lugones.—En construcción.
Enlace Lugones-Serín.—En construcción.

A-68. Autopista del Cantábrico.

Avilés-Serín-Gijón.—En proyecto.
Ribadesella-Llanes (primera calzada).—En servicio.
Circunvalación Sur de Bilbao.—En construcción.
Bilbao A-1.—En construcción.

II.—URBANAS, SUBURBANAS E INSULARES

BARCELONA

B-19. Cinturónitoral:

Enlace 36-Enlace 6d.—Planeamiento.
Enlace 6d-Enlace 26.—En proyecto.

B-30. Tercer Cinturón:

De la A-2 a la A-17.—Planeamiento.

B-29. Barcelona-Sabadell-Tarrasa:

Origen: Enlace 34.
Enlace 34-Tercer cinturón.—En proyecto.
Tercer cinturón-Tarrasa.—En proyecto.

MADRID

M-36. Tercer Cinturón (Abroñigal-Manzanares):

Origen: Plaza del Cuzco.
Plaza del Cuzco-Enlace Santamarca.—Planeamiento.
Enlace Santamarca-Enlace con A-2.—En proyecto.
Enlace con A-2-a-Enlace O'Donnell.—En construcción.
Enlace O'Donnell-Tres Ojos.—En construcción.
Tres Ojos-Enlace Sur.—En proyecto.
Enlace Sur-Puente de Toledo.—En proyecto.
Puente de Toledo-Puente de Segovia-Puente del Rey.—En proyecto.
Enlace Puente del Rey.—En proyecto.
Puente del Rey-Enlace de Castilla.—En servicio (primera calzada).
Enlace de Castilla.—En proyecto.
Enlace de Castilla-Puerta de Hierro.—Planeamiento.
Enlace Puerta de Hierro.—En proyecto.
Puerta de Hierro-Marqués de Viana-Cuzco.—Planeamiento.

M-40. Cuarto Cinturón:

Origen: Enlace Norte.
Enlace Norte-Manoteras.—En proyecto.
Manoteras-Canillejas-Carabanchales-Aravaca-Enlace Zarzuela.
Planeamiento.
Zarzuela-Veguilla.—En proyecto.
Veguilla-Enlace Norte.—En servicio.

M-31. Abroñigal-Barajas:

Origen: Tercer cinturón (enlace Santamarca).
Abroñigal (enlace Santamarca)-Barajas.—Planeamiento.

M-23. Acceso a la A-2 por O'Donnell:

Origen: Segundo cinturón.
O'Donnell-Enlace Barajas.—En proyecto.

M-42. Acceso Aeropuerto de Barajas:

Enlace Barajas-Aeropuerto.—En servicio.

M-27. Acceso a la A-6 por Marqués de Urquijo:

Marqués de Urquijo-Aravaca.—Planeamiento.

VALENCIA

V-13. Autopista de Enlace Norte:

Cauce del Turia-A-28 (primera calzada).—En servicio.

MALLORCA

PM-Autopista de Cintura:

Origen: Enlace II-IV.—Planeamiento.

PM-21. Autopista de Poniente:

Origen: Enlace IV-V.—Planeamiento.

PM-19. Autopista de Levante:

Origen: Enlace II-III.

Enlace II-III-Enlace III-6.—En servicio.

GRAN CANARIA

GC-22. Las Palmas-Maspalomas.

GC-25. Las Palmas-Santa Brigida.

GC-29. Las Palmas-Agaeta.

TENERIFE

TF-21. Santa Cruz-Los Cristianos.

TF-23. Santa Cruz-La Orotava.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

DECRETO 1106/1971, de 6 de mayo, por el que se crea una Comisión Gestora para el establecimiento de la modalidad de enseñanza universitaria a distancia.

La necesidad de ampliar las posibilidades de acceso a la educación universitaria aconseja la institucionalización, dentro del sistema educativo, de un método de enseñanza experimentado ya con fruto en otros países. Se trata de la enseñanza impartida a distancia por la utilización de aquellos medios técnicos que, en cada momento, resulten idóneos para que la Universidad pueda extender su acción a sectores de población que, actualmente, por razones de índole diversas, carecen de oportunidades

o tienen dificultades graves para cursar estudios universitarios. De este modo se contribuye a facilitar una más plena consecución de algunos de los objetivos básicos de la educación universitaria previstos por la Ley General de Educación, tales como fomentar el progreso cultural y el desarrollo social del país desde la perspectiva del principio de igualdad de oportunidades.

Se ofrece así, a todos los estudiantes y en particular a quienes no puedan asistir regularmente a los Centros ordinarios o seguir los calendarios y horarios regulares, según recoge el artículo cuarenta y siete de la Ley General de Educación, una nueva modalidad de enseñanza de rango universitario que garantiza su impartición por profesorado, perteneciente a los propios cuadros docentes universitarios, la comunicación periódica entre Profesores y alumnos, la evaluación continua del esfuerzo del estudiante y cuantas mejoras establece la Ley General de Educación en provecho de la enseñanza.

Con el fin de realizar un amplio estudio, que incluya, entre otros, los aspectos académicos y financieros del proyecto, junto con un análisis comparativo de lo realizado en otros países y organizar la puesta en marcha de esta nueva institución, parece aconsejable crear un órgano de trabajo que acometa estas tareas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Educación y Ciencia y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día treinta de abril de mil novecientos setenta y uno,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se crea una Comisión Gestora para el establecimiento de la modalidad de enseñanza universitaria a distancia.

Artículo segundo.—La Comisión Gestora, a efectos funcionales, dependerá de la Dirección General de Universidades e Investigación y su Presidente, que habrá de ser Catedrático numerario de Universidad, será nombrado por el Ministro de Educación y Ciencia, quien designará, además, a propuesta del titular de aquella Dirección, los miembros que hayan de integrarla.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a seis de mayo de mil novecientos setenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Educación y Ciencia,
JOSE LUIS VILLAR PALASI

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 11 de mayo de 1971 por la que se confirma al Inspector de primera clase del Cuerpo General de Policía don Pedro Vargas López en el destino que desempeñaba en el Gobierno General que se menciona.

Ilmo. Sr.: En atención a las circunstancias que concurren en el Inspector de primera clase del Cuerpo General de Policía don Pedro Vargas López, A12GO4803.

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I. y en uso de las facultades conferidas por las disposiciones legales vigentes, ha tenido a bien confirmarle con efectos administrativos de 21 de marzo último en el destino que viene desempeñando en el Gobierno General de la Provincia de Sahara.

Lo que participo a V. I. para su debido conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 11 de mayo de 1971.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Promoción de Sahara.

ORDEN de 11 de mayo de 1971 por la que se nombra por concurso a los Maestros nacionales que se mencionan para cubrir vacantes de su Cuerpo en el Servicio de Enseñanza de la Provincia de Sahara.

Ilmo. Sr.: Como resultado del concurso publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 11 de enero último para la provisión de cuatro plazas de Maestros nacionales vacantes en el Servicio de Enseñanza de la Provincia de Sahara,

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la propuesta de V. I., ha tenido a bien designar para cubrir las mismas a los Maestros nacionales don José Antonio Arjona Leyva, don Emilio Jesús Martín Guerrero, don Antonio Recio Sanz y don Alfonso Sánchez Díaz, que tomarán posesión de sus respectivos destinos el día primero de octubre del año en curso, percibiendo sus sueldos y demás remuneraciones reglamentarias de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente.

Lo que participo a V. I. para su debido conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 11 de mayo de 1971.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Promoción de Sahara.