

## DIRECCION-ADMINISTRACION:

Calle del Carmen, núm. 29, entresuelo,

Teléfono núm. 25-49



## VENTA DE EJEMPLARES:

Ministerio de la Gobernación, planta baja.

Número suelto, 0,50

# GACETA DE MADRID

ULTIMADO A LAS DOCE DE LA NOCHE DEL DIA ANTERIOR, SABADO

## SUMARIO

### Parte oficial.

#### Presidencia del Directorio Militar.

Real decreto relativo al "Régimen Ferroviario".—Páginas 298 a 317.

Otro aprobando el Reglamento referente a las atribuciones del Alto Comisario y organización de los servicios de la Alta Comisaría, así como a las relaciones de la misma con el Gobierno.—Páginas 217 a 321.

Otro nombrando Secretario de la Presidencia del Gobierno, Oficial mayor de la del Consejo de Ministros, a D. Carlos Fort y Morales de los Ríos, Conde de Morales de los Ríos. Página 321.

Otro ídem Jefe de Administración de segunda clase en la Secretaría de la Presidencia del Gobierno y Presidencia del Consejo de Ministros a D. Gregorio Martínez de Diego, Jefe de Administración de tercera clase. Página 321.

Otro ídem íd. de tercera clase en la ídem íd. íd. a D. Jerónimo Celorrio y Guillén, Jefe de Negociado de primera clase de la misma Dependencia.—Página 321.

Otro ídem, por traslación, Jefe de Administración de la Hacienda pública, Tesorero-Contador de la Deuda y Clases pasivas, a D. Francisco García del Valle, Blanco.—Página 321.

Otro ídem, por ídem, Jefes de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración

de la Hacienda pública, con destino a la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre, a D. José María Antelo Fernández y a D. Emilio Martos Llobell.—Página 321.

Otro ídem, por ídem, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Interventor de la Ordenación de Pagos por obligaciones de los Ministerios de Instrucción pública y Fomento, a D. Manuel García Barzanallana.—Página 321.

Otro ídem, por ídem, Interventor de Hacienda de la provincia de Valladolid a D. Carlos Barrio y Marcos. Página 321.

Otros ídem, por ídem, Jefes de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino a la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda, a D. Antonio Carrillo de Albornoz y a D. Francisco de Aldecoa Jiménez.—Páginas 321 y 322.

Otro ídem, por ídem, Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Administrador de Rentas públicas de la provincia de Madrid, a D. Mariano Riestra Sanz. Página 322.

Otro ídem, por ídem, Jefes de Administración de primera, segunda y tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, de la Caja general de Depósitos, a los señores que se mencionan.—Página 322.

Otro ídem por ídem, Jefes de Administración de primera, segunda y tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino en la Dirección

general de Rentas públicas, a los señores que se indican.—Página 322.

Otro ídem por ídem, Jefes de Administración de primera y tercera clase, con destino en la Tesorería-Contaduría Central de Hacienda, a los señores que se mencionan.—Página 322.

Otro ídem, por ídem, Jefes de Administración de primera, segunda y tercera clase, con destino en la Dirección general de Tesorería y Contabilidad, a los señores que se indican.—Página 322.

Otro ídem, por ídem, Jefe de Administración de segunda clase, con destino en la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas a D. Miguel de Asúa Campos, y Jefe de Administración de tercera clase, con destino en el mismo Centro, a D. Juan García Goyena.—Páginas 322 y 323.

Otro ídem, por ídem, Delegado de Hacienda en Badajoz a D. Enrique de Mustlera y Jeanneau.—Página 323.

Otro ídem, por ídem, Delegado de Hacienda en la provincia de La Coruña a D. Francisco Reynot y Garrigó. Página 323.

Otro ídem Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Interventor de Hacienda en la provincia de Orense, a D. José María Solano y González.—Página 323.

Otro ídem, por traslación, Administrador de Rentas públicas de la provincia de Valencia a D. Luis Ferrer y Orts.—Página 323.

Otro confirmando a D. Jorge Francisco Teilo y Muñoz en su cargo de Director del Instituto Nacional de Higiene de Alfonso XIII.—Página 323.

Otro ídem a D. Abdullio Fernández Es-

*dirigida en el de Jefe de Sección (Subdirector) del mismo Instituto. Página 323.*

*Real orden disponiendo se aplaze hasta el día 1.º de Agosto próximo la entrada en vigor del Real decreto de 18 de Junio último sobre deberes y obligaciones de los Agentes y Comisionistas de Aduanas. — Página 323.*

*Otra nombrando Jefes de Negociado de primera, segunda y tercera clase, y Oficiales de Administración civil de primera y segunda a los señores que se mencionan, todos Auxiliares de la Secretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros y del Gobierno. — Páginas 323 y 324.*

*Otra disponiendo se publique el cuadro de distancias y normas anexas, por el que han de regularse los viáticos en las comisiones y traslados al extranjero en que expresamente*

*se conceda el derecho a este beneficio. — Páginas 324 y 325.*

*Otra imponiendo correcciones a don Antonio Cánovas del Castillo y Vallejo y a D. Juan Pérez Vázquez y Zúñiga. — Páginas 325 a 327.*

#### Administración central.

#### DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

**GRACIA Y JUSTICIA.**—Subsecretaría.—Anunciando hallarse vacante la Secretaría del Juzgado de primera instancia de Atienza, que ha de proveerse por concurso. — Página 327.

*Idem id. la de Marbella, que ha de proveerse por traslación. — Página 327.*

**HACIENDA.**—Subsecretaría.—Rectificación al estado letra A correspondiente a los gastos de los Presupuestos generales del Estado, inser-

*tos en la GACETA del día 1.º del mes actual. — Página 328.*

**GOBERNACIÓN.**—Dirección general de Administración.—Nombrando a don Ignacio Torraella y Masalles Secretario de la Diputación provincial de Barcelona. — Página 328.

**INSTRUCCIÓN PÚBLICA.**—Real Academia de la Historia.—Convocatoria para premios de 1925. Página 328.

**ANEXO 1.º—SUBASTAS.**—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ANUNCIOS OFICIALES ED La Reunión de las Compañías de Seguros Wilhelma en Magdeburgo, Danubio de Viena y Fortuna en Berlín; La Unión y El Fénix Español; Comandancia de Caballeros de Vizcaya; Sociedad anónima de Sales marinas; Banco de Urbanización (S. A.), y Exposición de Barcelona.

**ANEXO 2.º—EDICTOS.**—CUADROS ESTADÍSTICOS.

## PARTE OFICIAL

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia, continúan en su importante salud.

### PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO MILITAR

#### EXPOSICION

**SEÑOR:** Dificiles y de gran complejidad son todos los problemas actualmente existentes en el país relacionados con los ferrocarriles, que, por afectar hondamente a los distintos sectores de la vida nacional, encierran excepcional importancia y su resolución reviste caracteres de verdadero apremio; por eso el Directorio Militar, comprendiendo así, ha dedicado desde sus comienzos preferente atención en el estudio de los mismos a fin de obtener una solución armónica aceptable.

En el Real decreto de creación del actual Consejo Superior de Ferrocarriles ya se tuvo ocasión de manifestar a V. M. que la Ponencia designada al efecto había presentado, en concreto informe, conclusiones que tendían a resolver en conjunto el complicado y arduo problema ferroviario, y aun cuando en el referido trabajo se habían tenido presente, no sólo los numerosos estudios que ya existían sobre este asunto, en donde han expuesto sus

opiniones las personas más autorizadas en la materia, sino también que se había solicitado el concurso de la opinión general, acudiendo a la información pública, que fué muy copiosa y proporcionó datos muy estimables, el Gobierno ha querido garantizar más aún la solución que se adoptase en definitiva, oyendo la autorizada opinión del Consejo Superior de Ferrocarriles, en donde tienen la debida representación todos los intereses ligados al problema que se ventila.

Del estudio económico-financiero efectuado, se ha deducido la necesidad de que las soluciones que se habían de proponer tuvieran la flexibilidad suficiente, para que pudiesen aplicarse a las distintas Empresas de ferrocarriles. Claro es, que con el nuevo régimen no es posible pretender que un negocio ferroviario, esencialmente ruinoso, se convierta en bueno; lo único que se puede aspirar es a que, interviniendo el Estado, se mejoren los servicios, se ordenen las explotaciones para la construcción de obras que los concesionarios por sí solos no podrían acometer, y se armonice el precio del transporte dentro de límites equitativos; pero si con las mejoras, con buenos servicios de explotación, con medidas indirectas de gobierno y con tarifas adecuadas, el negocio no prospera, será porque el ferrocarril no responde a una verdadera necesidad comercial, porque el agio ha predominado en relación con la explotación, porque se ha querido obtener una subvención y no organizar un transporte, etcétera, y en estas condiciones, claro está, que el Estado no debe inter-

venir, dejando a las Empresas dentro de sus concesiones.

Para estos casos especiales se precisa una previa intervención práctica del Estado que defina la situación real de cada concesionario, las modificaciones que en su caso deban introducirse en los servicios y en la administración y determine hasta qué límite debe llegar el auxilio del Estado, dejando como es natural siempre a salvo los derechos adquiridos de las Empresas.

Para la implantación del nuevo régimen, que no se impone a las Empresas, sino que se las deja en completa libertad para acogerse a sus beneficios, se considera como base principal la agrupación de las líneas existentes y futuras, para llevarla a cabo, a medida que sea posible, por cuanto con ello se resolverán muchas dificultades que constituyen el actual problema ferroviario, porque se disminuyen los gastos generales y de administración, así como los de personal, por el mejor aprovechamiento de éste; se simplifica la explotación; unificando criterios; se facilita la ordenación de tarifas, estudiadas de modo que el tráfico pueda utilizar las líneas de más corto recorrido por supresión de competencias; permitirá la unificación de Reglamentos para el personal, facilitando la solución de los problemas sociales; se obtendrá una mejor distribución del tráfico en bien del servicio público; mejor utilización del material móvil, facilitando su unificación, que redundará en beneficio de la fabricación nacional; se simplificarán igualmente las relaciones entre las Empresas y el

Estado, siendo por último mucho más expedita la intervención de éste.

Este problema de gran importancia se propone sea resuelto por el Consejo Superior de Ferrocarriles, atendiendo solamente a los intereses públicos, habida cuenta de que las Empresas cesan de serlo con las reversiones.

Para satisfacer a las necesidades del tráfico nacional, por fortuna cada vez más imperativas, es indispensable desarrollar un programa de obras y de adquisiciones de material, y otro de construcción de líneas nuevas, teniendo especial cuidado de supeditar este programa al anterior, si así lo impone el estado del Tesoro, no comprometiendo en ningún caso la potencia económica del país.

Dado el estado financiero de las Empresas y la vida avanzada que llevan dentro de sus concesiones, hay que prescindir de que ellas, salvo en casos justificados, adquieran el dinero para la realización de las referidas obras, y por tanto, debe ser el Estado quien facilite los capitales necesarios para cuantos desembolsos implique la implantación del nuevo régimen, proponiendo para ello la creación de una Deuda especial ferroviaria, cuyos productos habrán de ingresar en una caja especial llamada "Caja ferroviaria del Estado", que deberá nutrirse además con los recursos que se puedan obtener de la consignación anual que se incluya en los Presupuestos generales, con los excesos de productos de determinados impuestos, etc., a fin de facilitar lo posible la realización de dichas obras, dotando al Estado de un medio indirecto de obtener el interés y amortización de los capitales que preste a los concesionarios, sin gravar la tarifa, considerando más que lícito, justo, el que entren en esa Caja determinados ingresos de productos e impuestos que correspondan al Estado, porque es natural que en un período de construcción de intensa renovación de los ferrocarriles aquél no se lucre, sino que se limite a no perder, en relación con lo que le corresponda por el capital que haya prestado.

La intervención que el Estado deba realizar dentro del nuevo régimen, se propone la ejerza el Consejo Superior de Ferrocarriles, organismo mixto de máxima autoridad, en el que están representados todos los intereses públicos, yendo así a la verdadera nacionalización

de los ferrocarriles, que constituye la base fundamental de la nueva organización ferroviaria.

La intervención de dicho organismo debe ser limitada única y exclusivamente por la necesidad de no perturbar la gestión de las Empresas; pero dentro de esa limitación, como el Estado facilita capital y autoriza las tarifas necesarias, es preciso que dicho Centro interventor pueda llegar, con su inspección y autoridad, dentro de los organismos ferroviarios técnicos y administrativos de las Empresas, hasta donde sea preciso para garantizar al Estado que los servicios se realizan en buenas condiciones de rendimiento y que todas las inversiones de capital están perfectamente justificadas.

Como a su vez el Consejo Superior ha de tener la alta inspección de la explotación comercial, de la contabilidad, de la unificación del material y agrupación de líneas, necesita organismos u oficinas adecuadamente constituidas y Centros y Delegaciones permanentes o eventuales que cumplieren sus acuerdos.

Para el desarrollo económico del Nuevo Régimen se hace preciso descartar en absoluto el historial económico-financiero de las Empresas, evaluando con la mayor precisión posible el valor real de los establecimientos de los concesionarios, el importe de su capital efectivo (capital real) y el valor de sus acciones, tasado por el valor desembolsado.

También se pone límite a los valores reales de los establecimientos, si se tasan por su valor en cuenta, y ese límite es el 4,25 por 100 de la capitalización de los productos netos, interés equitativo, ya sancionado como resultado de muchas discusiones, a fin de prevenir todo error, siempre posible.

Claro está que para la evaluación de los capitales del Estado hay que aceptar los mismos procedimientos que se siguen con los concesionarios.

Procediendo de esta manera, no se tiene en cuenta todo lo que pueda representar agio o inversión de capital inaceptable; cualquier cálculo, cualquier aplicación que se haga del Nuevo Régimen se habrá de referir siempre a un valor existente real en los establecimientos, que en todo caso puede computarse, previniendo así todo error o falta de equidad.

Únicamente se modifica esta orientación al tratar de los rescates de las líneas por el Estado, en atención a que éste, al rescatar, expropia un disfrute y lo expropia con derecho, pero a la fuerza; y, por consiguiente, es

justo que pague lo que el disfrute representa, cualquiera que sea el valor del establecimiento y el estado financiero-económico de la Empresa.

Aun cuando en el Nuevo Régimen no es posible abarcar todo el detalle relacionado con la explotación comercial de los ferrocarriles, es preciso, sin embargo, señalar unas normas en lo referente a tarifas, que son la base de las explotaciones.

Claro es que el ferrocarril beneficia a todo el mundo; que todo ciudadano, utilice o no la vía férrea, disfruta de sus ventajas; pero no cabe duda también que gana más de ella el que la utiliza, siendo, por tanto, justo que pague la explotación de la industria el que de ella obtiene lucro.

Esto no obsta, sin embargo, para que el Estado intervenga siempre dentro de ciertos límites, a fin de no gravar las tarifas con exceso, y aun para autorizar excepciones temporales por causas justificadas; pero estas mismas excepciones justifican la base fundamental de que el ferrocarril debe pagar la tarifa.

En la distribución de productos de las Empresas se tiene en cuenta que el auxilio que presta el Estado con las tarifas y con su intervención económica y técnica debe compensarse, por lo menos, con el interés y amortización correspondientes; que las obligaciones y cargas de los concesionarios también es justo que se garanticen en la misma forma, concediendo asimismo un prudente rendimiento al capital real de las Empresas, y con preferencia, dentro de éste, al de acciones, dada su índole.

En la referida distribución de productos ha de partirse, conforme ya se ha dicho anteriormente, de lo que representa el verdadero valor de las Empresas, que es el del establecimiento, el cual no está influido por las oscilaciones bursátiles e negocios financieros, ajenos a las explotaciones.

Sobre esta base, distribuyéndose los productos en relación con el valor del establecimiento de los concesionarios y, en consecuencia, con los capitales del Estado, es lógico que dando éste la tarifa y su capital para contribuir con el de la Empresa a obtener los rendimientos, no se limite su intervención en relación con los productos a conseguir un interés y una amortización previamente calculados, pues dichos productos, sean lo que fueren, dependen, no sólo de la gestión de la Empresa, sino de la total intervención técnica y económica del Estado, que equivale a una gestión. Y, por tanto, es muy justo que, después de

atender como corresponde a los capitales y a la gestión de las Empresas, disfruten de los remanentes, tanto éstas como el Estado, en proporción con los factores de intervención que a cada uno correspondan, pues dada la manera especial de intervenir el Estado y los auxilios directos e indirectos que presta, no es posible considerarle como un obligacionista que sólo lleva capital para obtener una colocación aceptable del dinero.

Aceptando los valores de los establecimientos como base esencial para la distribución de productos, se precisa también dar distinto trato a las Empresas de activo saneado y no saneado, sea cualquiera la causa que haya determinado su situación; pues es evidente que aunque se consideren los transportes ferroviarios como industria de interés nacional, no por eso dejan de ser industrias, y en consecuencia, la misma justicia y equidad con que ha de orientarse la intervención del Estado imponen que sea diversa la modalidad de la intervención, según sea la situación económica de las Empresas.

Las de activo saneado tienen capital real, y, en su consecuencia, no puede tener el Estado inconveniente alguno en garantizar el pago preferente de los intereses y amortizaciones de las obligaciones y cargas, y algún interés prudencial para las acciones; pero en relación con las de activo no saneado, debe el Estado desinteresarse por completo de sus obligaciones y cargas, obligando además a los concesionarios que estén en dichas condiciones a utilizar los productos que les correspondan para el pago de intereses o amortizaciones de sus cargas, hasta que consigan sanear su activo.

Otro punto interesante que precisa fijar es la fecha de reversión de las concesiones al entrar las Empresas en el Nuevo Régimen Ferroviario, así como también las fechas medias de reversión, para todas aquellas líneas que conjuntamente constituyan una línea de tráfico o una red o Empresa que no deba revertir por concesiones independientes. En el proyecto se dan algunas normas al objeto de aclarar por completo estas importantísimas cuestiones, incluyéndose también el modo de proceder en lo referente a los rescates.

Como la implantación del Nuevo Régimen Ferroviario no puede llevarse a cabo en pocos días, hay que dejar un plazo para su establecimiento, siendo preciso un régimen transitorio dentro de dicho plazo para que puedan subsistir los ferrocarriles.

Y como un aumento de tarifas para el referido régimen no es posible realizarlo con una garantía de extraordinario acierto, como lo hará el Consejo Superior de Ferrocarriles (basándose en la mejor información que habrá de facilitarle la oficina de tarifas), se estima como más acertado, tratar de modificar el anticipo que actualmente se facilita a las Empresas, dentro de límites equitativos para el Estado y para aquéllas, sin tocar a las tarifas por la perturbación grave que llevaría consigo la doble modificación que seguramente habría de introducirse en ellas.

De la inspección efectuada por las Comisiones nombradas por Real decreto de 21 de Octubre último, se han deducido las modificaciones que se pueden establecer en los anticipos que actualmente se conceden a las Empresas, variables según las condiciones de éstas.

Tales son, Señor, las ideas fundamentales que han presidido en el estudio de este proyecto de Real decreto-ley, que, de acuerdo con el Directorio Militar, tengo el honor de someter a la sanción de V. M.

Madrid, 12 de Julio de 1924.

SEÑOR:

A. E. R. P. de V. M.,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar las siguientes bases:

BASE PRIMERA

I.

CARACTERÍSTICAS DE CONJUNTO DEL RÉGIMEN FERROVIARIO QUE SE ESTABLECE POR ESTE REAL DECRETO

La intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles está impuesta por los intereses públicos.

El Estado ejercerá dicha intervención con auxilios a las Empresas, respetando su gestión autónoma en cuanto no se oponga a las normas que se fijan en estas bases. La expresada intervención se ajustará a los términos que se detallan en estas disposiciones y se inspirará en el propósito de garantizar el rendimiento de tráfico y financiero de las explotaciones que demandan los intereses públicos y los derechos de los concesionarios, asegurando en todo momento al Estado, las compensaciones económicas que le correspondan por sus auxilios.

Dentro de los límites mencionados, el Estado ejercerá por sí mismo las funciones de intervención, y por convenios particulares las de auxilio; ambas con la ponderación y flexibilidad que exige la justa y armónica regulación de los intereses nacionales.

II

AGRUPACIÓN DE LÍNEAS

Con objeto de que las redes ferroviarias se acomoden, en la agrupación de sus líneas o concesiones, a las conveniencias de los altos intereses nacionales y a las exigencias geográfico-comerciales del tráfico, el Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al Gobierno, en el plazo de un año, un plan de agrupación acomodado a tal finalidad y el Gobierno resolverá, en el de tres meses.

El Estado promoverá y facilitará las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates encaminados a realizar, total o parcialmente, inmediata o sucesivamente, el plan de agrupación, mediante la concesión de los estímulos y exenciones que se fijan en la segunda de las disposiciones adicionales de estas bases, y asimismo, por el ejercicio de las atribuciones que tiene conferidas en la legislación vigente y en este Decreto para adquirir o rescatar líneas o concesiones, que podrá incorporar, así como las que le pertenezcan por construcción o reversión, a las redes de cada zona.

En cada demarcación geográfico-económica quedarán fuera de la agrupación, salvo que las Empresas correspondientes se incorporen a ella, las líneas siguientes:

1.º Las que tengan un exclusivo servicio local.

2.º Las que no sean de ancho normal, excepto en los casos en que se haya determinado su transformación a la anchura española o las que reúnan condiciones especiales, a juicio del Consejo Superior de Ferrocarriles, que aconsejen incluirlas en la agrupación.

3.º Las de propiedad de Corporaciones públicas.

4.º Las que pertenezcan a Empresas mineras o fabriles para las cuales sea un accesorio o un complemento de su explotación o negocio el transporte de primeras materias o de los productos de su actividad.

Del mismo modo que se estimula la formación de grandes núcleos fe-

roviarios, con las líneas de ancho normal, se procurará, mediante la agrupación de las vías de un metro, formar redes de suficiente amplitud a fin de anular las soluciones de continuidad que, en detrimento del tráfico, lleva consigo la multiplicidad de Empresas.

III

ADQUISICIONES DE MATERIAL Y OBRAS DE AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LAS REDES ACTUALES

El Estado ordenará y costeará, por regla general, la adquisición de material y la ejecución de obras en las líneas férreas de las Empresas sometidas a las disposiciones del presente Real decreto, con arreglo a los planes generales que al efecto proponga el Consejo Superior de Ferrocarriles y apruebe el Gobierno. Esto, no obstante, en determinados casos las adquisiciones y obras podrán ser costeadas con fondos de las Empresas, previa autorización del Consejo Superior de Ferrocarriles, con arreglo a lo establecido por esta base en su último apartado. Estas adquisiciones y obras se realizarán de ordinario por las Empresas, y en casos excepcionales, por el Estado, previa justificación de la excepción, en propuesta elevada al Gobierno por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Las adquisiciones de material para las redes actuales y las obras que en ellas se ejecuten y afecten a la conservación de las líneas, serán costeadas y ejecutadas por las respectivas Empresas concesionarias y se considerarán como gastos de explotación.

El material que se adquiera y las obras de ampliación y mejora que se ejecuten, se utilizarán, mientras subsistan las concesiones temporales de disfrute, juntamente con las líneas a que se destinen o incorporen. Las respectivas Empresas concesionarias utilizarán los referidos

materiales y obras dentro de sus explotaciones, con arreglo a estas bases, sin menoscabo de la autonomía de aquéllas en su gestión industrial, en cuanto no se oponga a las normas que el Consejo Superior de Ferrocarriles establezca en uso de las atribuciones que le confiere este Real decreto.

IV

CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS LÍNEAS FÉRREAS, DE OBRAS FERROVIARIAS EN GENERAL, INDEPENDIENTES DE LAS REDES ACTUALES Y EXPLOTACIÓN DE DICHAS LÍNEAS Y OBRAS

Aprobados los planes de ferrocarriles de servicio general, el Estado costeará y ejecutará en general, para las líneas en ellos incluídas, las de nueva construcción y las obras ferroviarias independientes de las redes actuales. En casos excepcionales, previamente justificados y propuestos por el Consejo Superior de Ferrocarriles, dichas líneas y obras serán costeadas por el Estado y ejecutadas por mediación de las Empresas existentes o que se constituyan en lo sucesivo. Para adoptar otro procedimiento será preciso acuerdo previo del Consejo Superior con arreglo a las normas señaladas en la base séptima.

El Consejo Superior dispondrá y regirá, con arreglo a lo consignado en estas bases, la explotación de los ferrocarriles pertenecientes en plena propiedad al Estado, y podrá, cuando lo estime preferible, encomendarla bajo cláusulas concertadas a Empresas privadas, tengan o no concesión en otras líneas.

V

FECHAS DE REVERSIÓN

Al acogerse las Empresas a este Real decreto habrán de determinarse de un modo indudable las fechas exactas en que hayan de revertir al Estado todas y cada una de las concesiones afectas a cada Empresa con arreglo a cuanto se determina en el anejo número 1.

VI

NUEVAS CARGAS

Sin autorización del Gobierno, previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, no podrán las Empresas que se acojan a este Real decreto ceder ni gravar sus concesiones de disfrute con nuevas cargas hipotecarias ni otras obligaciones que tengan carácter de prioridad.

En ningún caso podrá otorgarse la autorización por mayor tiempo que el de duración de las referidas concesiones.

BASE SEGUNDA

LÍNEAS COMPRENDIDAS EN ESTE REAL DECRETO

Son objeto de este Real decreto y quedarán sometidas al régimen que en él se establecer:

1.º Las Empresas concesionarias de líneas de ferrocarriles de servicio general y uso público, que expresamente lo soliciten y a las cuales lo otorgue el Estado, por convenir así al interés nacional.

2.º Las Empresas que exploten ferrocarriles de servicio general y uso público, a las que, a partir de la fecha de este decreto, autorizase el Estado para aplicar, en cualquiera de sus líneas, tarifas que excedan de los tipos máximos señalados en sus pliegos de condiciones.

3.º Los ferrocarriles pertenecientes en la actualidad al Estado y los que en lo porvenir le pertenezcan por construcción, adquisición, rescate o reversión, cuando el Gobierno así lo disponga, en virtud de Real decreto acordado en Consejo de Ministros.

BASE TERCERA

CLASIFICACIÓN GENERAL DE LAS EMPRESAS

Para la aplicación de estas Bases las Empresas se clasificarán, conforme a su situación y a las características de sus concesiones, según se indica seguidamente:

Casos generales.....	I.--Empresas con concesiones a perpetuidad.....	Empresas que no requieren auxilio del Estado .....	Empresas que han podido desenvolverse con el auxilio del Estado o.	Todas sus concesiones perpetuas.
				Algunas concesiones perpetuas y otras limitadas
Casos especiales.....	II.--Empresas con concesiones temporales.	Empresas con déficit, aun con los auxilios recibidos del Estado..	Por poco tráfico.	Empresas de marcha próspera.
				Ferrocarriles anejos a otras industrias.
				Ferrocarriles que llevan poco tiempo de explotación.
				Ferrocarriles con garantía de interés (estratégicos y secundarios).
Casos especiales.....	Ferrocarriles en condiciones de caducidad.	Ferrocarriles no comprendidos en los epígrafes precedentes	Por injustificados gastos de explotación.	Por competencia con Otro ferrocarril
				Autos.
				Cabotaje.
				Por no tener salida o enlace.
				Por ser pobre la región que atraviesa

La caducidad de las líneas, cuyas concesiones sean consideradas en tal situación por el Consejo Superior de Ferrocarriles, se declarará con arreglo a lo dispuesto en las concesiones correspondientes, previa la tramitación del oportuno expediente.

El Consejo Superior de Ferrocarriles procederá a la clasificación de las Empresas concesionarias, por grupos adaptados al cuadro anterior, teniendo en cuenta para ello todos los datos de que disponga y pueda reunir, así como las declaraciones al efecto formuladas por las referidas Empresas, cuyos fundamentos habrán de ser objeto de las comprobaciones oportunas.

Con independencia de la clasificación anterior, todas las Empresas se dividirán en Empresas de activo saneado o no saneado, según tengan o no capital real, evaluado conforme a lo que se determina en estas bases.

#### BASE CUARTA

##### CREACION Y DOTACION DE LA CAJA FERROVIARIA DEL ESTADO

Los recursos necesarios para las obras y adquisiciones de material, que en las líneas y redes ferroviarias deban aplicarse como auxilios del Estado, ingresarán en la Caja especial, llamada "Caja Ferroviaria del Estado", invirtiéndose los fondos de la misma, con arreglo a las normas y preceptos que al efecto establezca el Consejo Superior de Ferrocarriles y sancione el Gobierno.

Estos recursos se obtendrán, según los casos, por los procedimientos siguientes:

Primero. Creación, emisión y negociación de la Deuda Especial Ferroviaria del Estado, a que se refiere la base quinta.

Segundo. Consignación anual, que el Gobierno incluirá en los Presupuestos generales del Estado para atender a cuantas obligaciones emanen del nuevo régimen ferroviario.

Tercero. Cuanto corresponda percibir al Estado en concepto de devolución de los anticipos hechos a las Compañías.

Cuarto. Participación que corresponda al capital del Estado en los productos de la explotación de las líneas, según se preceptúa en la base duodécima.

Quinto. Aumentos anuales que resulten en los impuestos del Tesoro sobre viajeros y mercancías en general, al compararlos por Empresas con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923.

Sexto. Todos cuantos beneficios se

obtengan por el Estado del arrendamiento y explotación de los ferrocarriles.

Séptimo. Cualquier otro recurso no comprendido en los casos que preceden.

Los fondos de la "Caja Ferroviaria del Estado" se dividirán en dos cuentas:

I.—Mejora y ampliación de las líneas actuales.

II.—Construcciones de nuevos ferrocarriles.

Cada una de estas cuentas se nutrirá con la parte de los recursos antes señalados que le sea asignada.

Los fondos de la cuenta I, "Mejora y ampliación de las líneas actuales", se aplicarán:

a) A cubrir, en la parte que le corresponda, los gastos de emisión y anualidades de intereses y amortización de la Deuda Especial Ferroviaria que se emita.

b) A costear las adquisiciones de material y la ejecución de las obras comprendidas en los planes generales que para mejora de los servicios de las líneas y redes sometidas a este régimen y necesitadas de los auxilios del Estado, autorice el Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

c) A compensar las pérdidas y a completar los ingresos que haya obtenido u obtenga el Estado, en relación con las aportaciones prestadas a las referidas Empresas, hasta que lleguen a saldarse los intereses y amortizaciones correspondientes al capital facilitado por aquél, para los fines expresados.

Los fondos de la cuenta II, "Construcción de nuevos ferrocarriles", se destinarán:

a) A cubrir en la parte que le corresponda los gastos de emisión y anualidades por intereses y amortizaciones de la Deuda Especial Ferroviaria que se emita.

b) A costear la adquisición de material y ejecución de obras comprendidas en los planes generales de nuevas líneas ferroviarias construidas por cuenta del Estado, previa su aprobación, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Se estimarán como atenciones preferentes las relativas a mejoras o ampliación de las líneas actuales, sin perjuicio de atender a la construcción gradual de nuevos ferrocarriles.

Los fondos de la "Caja Ferroviaria del Estado" no podrán ser aplicados en ocasión alguna a otro destino que el que taxativamente señala el presente Decreto. Sólo en

casos excepcionales podrán transferirse fondos de una a otra de las cuentas en que se divide la "Caja Ferroviaria del Estado", requiriéndose para ello que el acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles se tome por mayoría, en la que estén comprendidas unánimemente dos delegaciones.

La "Caja Ferroviaria del Estado" será autónoma, administrada por el Consejo Superior de Ferrocarriles e intervenida directamente por el Ministerio de Hacienda, con sujeción a un Reglamento especial, que dicho Consejo estudiará y sancionará a la aprobación del Gobierno.

Cuando las Empresas ferroviarias que se acogen a este régimen soliciten, de acuerdo con el párrafo segundo, apartado tercero de la base primera, realizar con sus propios recursos obras de mejora o ampliación o adquisición de materiales, de acuerdo con planes aprobados, podrá autorizárselas por el Gobierno para la creación y negociación de las obligaciones necesarias, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y dentro de las prescripciones que sobre estas autorizaciones se preceptúan en cada caso.

Los fondos procedentes de dichos empréstitos serán independientes de la "Caja Ferroviaria del Estado" y podrán aplicarse a cubrir los respectivos gastos de emisión.

#### BASE QUINTA

##### DE LA DEUDA ESPECIAL FERROVIARIA

Para la ejecución de este Real decreto se autoriza la creación, emisión y negociación de una Deuda especial, que se denominará "Deuda Ferroviaria Amortizable del Estado", y que tendrá todos los privilegios de las demás del mismo y sus garantías generales para las especiales de los rendimientos que den las inversiones de capital que se hayan realizado y realicen por el propio Estado, conforme a este Real decreto, así como los que se obtengan en la explotación, arrendamiento y participaciones de las líneas de nueva construcción, cuyas garantías especiales serán administradas por el Consejo Superior de Ferrocarriles y quedarán bajo la salvaguardia de éste.

La cuantía total de la Deuda Ferroviaria, su tipo de interés y plazo de amortización (dentro del máximo de setenta años) se fijará por ley o por Real decreto, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles. Una vez autorizada la creación de esta Deuda y su cuantía no podrá modificarse en ningún sentido, sino mediante una ley votada en Cortes.

Dentro del límite máximo fijado al crear la Deuda Ferroviaria, el Consejo queda autorizado, cuando lo considere preciso, para proponer la emisión de la parte de aquella que juzgue necesaria, en relación con los planes y proyectos de obras y adquisiciones de material que habrán de realizarse, señalando, a tal efecto, las series de títulos y su cuantía, así como el tipo de negociación, teniendo en cuenta el destino de los recursos y las oportunidades del mercado financiero.

El Gobierno podrá admitir o rechazar la propuesta, pero no modificarla, salvo en el caso de que el Consejo insista en ella, después de rechazada por aquél, quedando entonces facultado el Gobierno para resolver lo que crea más conveniente.

Los productos que se obtengan por la negociación de la Deuda, a que esta base se refiere, ingresarán directamente en la Caja Ferroviaria del Estado.

Los gastos de emisión y negociación de títulos, así como la anualidad por intereses y amortización, serán satisfechos directamente por la Caja Ferroviaria del Estado.

#### BASE SEXTA

##### PLANES GENERALES DE EJECUCIÓN DE OBRAS Y ADQUISICIONES DE MATERIAL

El Consejo Superior de Ferrocarriles, por iniciativa propia, o a instancia de las Empresas respectivas, formulará los planes generales de las adquisiciones de material y de las obras de ampliación y mejora que deban realizarse total o parcialmente en el quinquenio siguiente al año en que dichos planes se formulen.

La aprobación de estos planes corresponderá al Gobierno, entendiéndose aceptados por éste si no dicta resolución en el plazo de seis meses acerca de la propuesta del referido Consejo.

Quando los planes expresados se redacten por iniciativa del Consejo Superior de Ferrocarriles, se someterán a informe de las Empresas antes de adoptarse acuerdo definitivo y elevarlos a la aprobación del Gobierno.

Sólo por motivos muy justificados de reconocida necesidad y de acuerdo con el Consejo Superior de Ferrocarriles, podrán modificarse, dentro de cada quinquenio, los planes aprobados.

En estos planes deberán señalarse: el orden de prelación en las adquisiciones y de la ejecución de las obras que comprendan; los sistemas más apropiados para la realización de las mismas; su coste aproximado y la relación que deban tener los gastos que

hayan de ocasionarse por los expresados conceptos, con los capitales disponibles en la "Caja Especial Ferroviaria", teniendo en cuenta los que puedan obtenerse para los referidos fines, durante el plazo a que se contraigan los indicados planes.

Una vez aprobado por el Gobierno el plan general de adquisición y obras correspondientes a un quinquenio, dispondrá el Consejo Superior de Ferrocarriles, dictando, si así lo estima necesario, las normas oportunas que por la Compañía respectiva se estudien, formalicen y se remitan dentro del primer semestre de cada año, los proyectos y presupuestos de las obras y las evaluaciones de las adquisiciones de material que hayan de realizarse total o parcialmente en el ejercicio siguiente, a fin de que previos los informes reglamentarios que procedan, además del que haya de emitir el Consejo Superior de Ferrocarriles, pueda el Gobierno aprobar dichos proyectos, presupuestos o evaluaciones en el segundo semestre del año, siempre con tiempo bastante para la realización de las obras y adquisiciones correspondientes. Para las obras y adquisiciones referidas, que hubieran de realizarse en el primer año del quinquenio a que se contraiga el plan, podrán reducirse a dos meses los plazos de seis meses antes señalados para la presentación por la Compañía respectiva de los correspondientes proyectos, presupuestos o evaluaciones y para la aprobación de los mismos por el Gobierno, a fin de que por lo menos pueda iniciarse la realización de las expresadas obras y adquisiciones al comenzar el quinto mes del ejercicio.

Los proyectos, presupuestos o evaluaciones a que se refieren los dos párrafos anteriores, comprenderán los pliegos de condiciones respectivos, en los que se detallarán, con la amplitud necesaria, las condiciones técnicas, económicas y administrativas a que deberá sujetarse la realización de aquéllos, sin omitir en ningún caso los plazos de ejecución de las obras y los de entrega del material que haya de adquirirse.

Se consignarán en los referidos planes, y por separado, las adquisiciones y obras que haya de realizar el Estado, como comprendidas en el caso excepcional a que hace referencia la base 1.ª, apartado 3.º

Los planes quinquenales de ejecución de las líneas férreas y de las obras de este carácter, independien-

tes de las actuales redes, se formalizarán por las dependencias del Estado, según las normas que dicte el Consejo Superior de Ferrocarriles, y teniendo en cuenta los planes anteriormente aprobados para los propios fines, así como los recursos de que disponga la "Caja Ferroviaria".

El Consejo Superior de Ferrocarriles someterá a la aprobación del Gobierno, a la vez que los planes generales, citados en esta base, el plan financiero correspondiente para la realización de todas las obras y adquisiciones que aquéllos comprendan, dando preferencia a las de ampliación y mejora de las redes actuales.

#### BASE SEPTIMA

##### NORMAS PARA REVISAR LA LEGISLACIÓN DE FERROCARRILES

La vigente legislación de ferrocarriles se revisará por el Consejo Superior, con arreglo a las normas siguientes:

1.ª Los ferrocarriles se clasificarán en dos grupos:

A) De servicio general: Interés nacional; ídem regional o provincial; ídem local.

B) De servicio particular.

Los ferrocarriles de servicio general e interés nacional serán de ancho normal. Esto no obstante, podrá éste reducirse cuando la vía se destine a enlazar obras de ancho distinto del normal o también por motivos justificados, previos los informes del Estado Mayor General del Ejército y del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Quando el ancho de las vías que se hayan de enlazar no imponga otra solución, sólo se admitirá la reducción a vía de un metro.

2.ª A propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y previo informe del de Obras públicas y del Estado Mayor Central del Ejército, se revisarán y unificarán los planes de ferrocarril vigentes, dictando reglas para su revisión periódica y para su reducción o ampliación. La inclusión de una línea en el plan se efectuará, no sólo por la iniciativa del Consejo Superior de Ferrocarriles, sino también a petición de una Corporación pública, entidad o particular.

3.ª Al encargarse el Estado de la construcción de nuevas líneas de ferrocarriles de servicio general podrá hacerlo en su totalidad o bien construyendo solamente la infraestructura y estaciones, u otros grupos de obras, cuando así se estimara conveniente, teniendo en cuenta en

en caso las condiciones del arrendamiento de explotación que pueda proyectarse.

4.ª Las obras se realizarán, en general, mediante subasta, con arreglo a proyectos previamente aprobados por el Ministerio de Fomento y bajo su inmediata acción y dirección.

5.ª Si cualquier entidad, pública o privada, solicitase la preferente construcción de alguna línea, podrá accederse a su petición, previa la autorización del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

A) Que la línea esté incluida en alguno de los planes aprobados.

B) Que exista proyecto aprobado para la construcción o se presente proyecto que merezca aprobación.

C) Que se garantice, en beneficio del Estado, una reducción importante en el coste de la línea, en relación con el presupuesto aprobado u otras ventajas de importancia a juicio del Consejo Superior; y

D) Que las obras se realicen conforme se expresa en la norma tercera anterior, o bien por el peticionario, bajo la inspección e intervención del Estado.

Cuando haya varias peticiones de preferencia, el orden de las construcciones se determinará por el Gobierno, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, atendiendo al mayor o menor interés público de las varias líneas para las que se solicite aquel beneficio; a la solidez de la garantía y coeficiente de reducción que se proponga, según la condición C), y a la importancia relativa de cualesquiera otras ventajas que se hubieren ofrecido.

En igualdad de condiciones, se dará la preferencia a las instancias de las Corporaciones oficiales.

6.ª La explotación de los ferrocarriles que pertenezcan en plena propiedad al Estado se realizará por arriendo a Empresas particulares o por el Estado, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

La entidad o particular que hubiese concedido ventajas efectivas, podrá obtener derecho de preferencia para el arriendo de la explotación si, por la importancia de dichas ventajas, así lo autoriza el Gobierno, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

La determinación de esta preferencia para la explotación deberá hacerse mediante concurso, antes de acordar la ejecución de las obras.

Tanto en este caso como en aquel otro de que el concurso se anuncie por iniciativa del Estado, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, servirán de base para la resolución que hubiera de dictarse el auxilio que en obras o por otros conceptos pudiera ofrecerse y el régimen de distribución de productos, que podrá diferir del que se propone en estas bases.

7.ª Los ferrocarriles de servicio particular podrán obtener los beneficios de la expropiación forzosa y de la ocupación de terrenos de dominio público cuando lo soliciten del Ministerio de Fomento y se estime conveniente otorgarlos en atención a las circunstancias de cada caso, previos los informes del Consejo de Obras públicas y del Superior de Ferrocarriles. Estos ferrocarriles quedarán obligados a la prestación de los servicios que en casos especiales requieran los intereses públicos.

8.ª Las Empresas que en lo sucesivo construyan o exploten nuevos ferrocarriles tendrán que estar nacionalizadas en España, donde radicarán también su domicilio social.

Igualmente será condición precisa para las citadas Empresas la de que el Presidente y por lo menos dos tercios de los demás Vocales de su Consejo de Administración, así como sus Directores y Gerentes ostenten la nacionalidad española.

Las nuevas Empresas de construcción o explotación de ferrocarriles, no podrán tener organizaciones administrativas, Comités o delegaciones constituidas con una mayoría de miembros extranjeros y en ningún caso fuera del territorio nacional.

#### BASE OCTAVA

##### DEL CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

#### I

##### *Atribuciones del Consejo.*

Corresponderá al Consejo Superior de Ferrocarriles estatuir las normas generales a que habrá de sujetarse la actuación de las Empresas en el ejercicio de los derechos y obligaciones que les correspondan dentro del régimen ferroviario que se establece en estas bases y tendrá como atribuciones:

1.ª Proponer al Gobierno:

a) Los planes generales de ferrocarriles, los de construcción y los de estructuración o agrupamiento.

b) Previo acuerdo con las Empresas o por iniciativa propia, oí-

das éstas, las obras de ampliación, mejora o adquisiciones de material que deban realizarse en las líneas de cada Empresa, así como la asignación de fondos que procedan con arreglo a lo dispuesto en las anteriores bases 4.ª, 5.ª y 6.ª, y la determinación, en cada caso, del sistema de construcción o adquisición que deba aplicarse.

c) Las funciones de líneas por transferencia de los disfrutes que convengan entre sí los concesionarios o los acuerdos entre las Empresas, para unificar la administración o la explotación.

d) Rescates de los disfrutes, conforme a lo dispuesto en estas bases.

e) Construcción de nuevas líneas y adquisiciones de material para ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de construcción o adquisición.

f) Sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles a cargo del Estado.

g) Normas para la unificación de sistemas de administración y de explotación; para la adquisición de tipos análogos de material fijo y móvil y para el suministro en común de primeras materias.

h) Procedimientos más rápidos y eficaces que los actuales para la resolución de las reclamaciones a que dé lugar el contrato de transporte.

i) Las modificaciones que estime conveniente introducir en la organización y atribuciones de los Tribunales de Trabajo y Ferroviario, creados por Real decreto de 23 de Diciembre de 1923, teniendo especialmente en cuenta, para el caso, las nuevas agrupaciones de líneas que se establezcan a virtud de las fusiones y rescates que se lleven a cabo sucesivamente.

j) Las modificaciones que estime convenientes en las Leyes, Reglamentos y disposiciones que regulen los servicios de los ferrocarriles, el contrato mercantil de transporte por ferrocarril y las reclamaciones que de él se se deriven.

k) La reorganización y unificación de los servicios del Estado, en relación con los ferrocarriles.

l) Las iniciativas o informes que estime procedentes respecto al otorgamiento a las Empresas que así lo soliciten, de las autorizaciones precisas para emitir las obligaciones que aquéllas consideren necesarias, en consonancia con lo dis-

puesto en las bases primera y cuarta, señalando las condiciones a que deberán sujetarse las autorizaciones referidas; y, por último

m) Todo cuanto considere pertinente en relación con el régimen de los ferrocarriles.

2.ª Ordenar, disponer y velar por el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno acerca de las materias mencionadas en los precedentes párrafos.

3.ª En relación a las tarifas ferroviarias:

a) Establecer y modificar, a propuesta de las Compañías o por iniciativa propia, oyendo a éstas y con sujeción a lo que se dispone en las bases décima y undécima, las tarifas de los servicios de los ferrocarriles sometidos al régimen de este Real decreto y dictar reglas concernientes a la aplicación de dichas tarifas.

b) Informar, en su caso, dentro de los plazos legales, acerca de las tarifas que propongan las Empresas no sometidas al régimen que se establece por el presente Real decreto.

4.ª Inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles, en cuanto afecte a la aplicación de estas bases.

5.ª Ejercitar, respecto de la emisión y negociación de la Deuda especial ferroviaria y de los empréstitos que puedan emitir las Compañías, las facultades que le encomiendan estas bases.

6.ª Promover el estudio de todos los problemas ferroviarios y de sus soluciones, comparadas con las de los demás países, proponiendo la recompensa y publicación de los trabajos que acerca de estos asuntos considere de interés relevante.

7.ª Determinar, con intervención de las Empresas, las amortizaciones de los elementos del activo de los concesionarios, sujeto a depreciación, y las de las obras y material cedido temporalmente por el Estado, y disponer, en su caso, las imputaciones correspondientes en las evaluaciones de los capitales del Estado y en los del valor de los Establecimientos de los concesionarios.

8.ª Emitir los informes que el Gobierno le encomiende. El Consejo Superior publicará cada año una Memoria de su gestión.

## II

### Obligaciones de las Empresas en relación con el Consejo.

Las Empresas concesionarias sometidas a este régimen deberán dar conocimiento al Consejo Superior de Ferrocarriles de:

1.º Los proyectos y presupuestos de las obras de ampliación y mejora, así como de los de adquisición de material, comprendidos en los planes al efecto aprobados. Una vez obtenida la oportuna autorización, las Empresas podrán realizar las obras dentro de los límites del respectivo presupuesto.

2.º Los contratos celebrados por las Empresas que afecten a la conservación y explotación corriente de las líneas, siempre que su importe exceda del 2 por 100 de la cuantía anual de los gastos de conservación y explotación de la línea o red respectiva y la cuantía del contrato sea superior a 50.000 pesetas. Las Compañías deberán dar conocimiento al Consejo Superior de todos estos contratos dentro del plazo de un mes a partir de la fecha de su celebración.

3.º Todos cuantos datos referentes a contratos suscritos por las Compañías solicite el Consejo.

4.º Los cuadros numéricos del personal, con sus retribuciones.

5.º Las modificaciones en el régimen de su dotación (sueldos, gratificaciones y demás emolumentos).

6.º Los contratos y ordenanzas del trabajo.

7.º Cualquier acto o contrato, por virtud del cual resulte eliminado del inventario de la Empresa alguno de los bienes recapitulados en él, o que amplíen dicho inventario; no pudiendo realizarse unos u otros de aquéllos sin previa autorización del Consejo Superior, siempre que tengan alguna relación con la explotación.

El Consejo Superior, oyendo a las Empresas, determinará los casos en que éstas puedan entenderse facultadas para realizar tales actos o formalizar aquellos contratos sin previa autorización expresa para cada uno, y los plazos y forma en que deberán dar cuenta de los que se comprendan en esta excepción.

8.º Los actos o contratos que al realizarse amplíen o restrinjan el cuadro de los negocios de las Empresas, siempre que tengan alguna relación con la explotación, a fin de que se autoricen o no, según proceda.

9.º Los balances y las cuentas de ejercicios; y

10.º Los acuerdos estatutarios que afecten a su desenvolvimiento económico.

## III

### Forma de suspender los acuerdos del Consejo.

El Gobierno, por motivos de pública conveniencia, podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior de Ferrocarriles. En este caso, resolverá, sea alzando la suspensión, sea anulando el acuerdo suspendido; pero no resolverá en cuanto al fondo del asunto que, dentro del plazo de un mes, será de nuevo sometido, para su decisión, al Consejo Superior de Ferrocarriles.

En el caso de reproducir éste la medida anulada, tendrá el Gobierno expedida la facultad para resolver, sobre el fondo de la cuestión, previo informe del Consejo de Obras públicas y del de Estado en pleno.

## IV

### SECCIONES Y SERVICIOS DEL CONSEJO SUPERIOR

El Consejo se dividirá en secciones, a fin de facilitar su actuación. A estas secciones podrá adscribirse y funcionarán bajo su dependencia oficinas técnico-administrativas.

Se constituirán con carácter permanente con sus oficinas anejas:

- 1.ª La de explotación comercial.
- 2.ª La de unificación de material.
- 3.ª La de contabilidad y caja ferroviaria.

4.ª La de Agrupación de líneas.

5.ª Las que en lo sucesivo se creen con tal carácter.

Se podrán además constituir con carácter eventual secciones o comisiones para el estudio de asuntos determinados.

## V

### DELEGACIONES

El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, cuando lo estime necesario, constituirá con carácter temporal Delegaciones que intervengan en la gestión de las Empresas. Siempre que la Delegación considere ilegítimo o lesivo para el Estado o para el interés general algún acto o contrato de las Empresas, requerirá por escrito la intervención del Consejo Superior, y este requerimiento tendrá efecto suspensivo del acto o contrato, a menos que

al formular el reparo la Delegación, renuncie a ese derecho de modo expreso y razonado, bajo su responsabilidad. El Consejo Superior confirmará e levantará la suspensión en el término de cinco días, y decidirá sobre el fondo del acuerdo, objeto del reparo, dentro de los veinte días siguientes. Cuando la Empresa no se conforme con el acuerdo que en tales casos adopte el Consejo Superior, quedará diferida al Gobierno la definitiva resolución del asunto.

Los gastos ocasionados por el funcionamiento del Consejo Superior de Ferrocarriles y de todos los servicios anejos al mismo serán satisfechos con cargo a la explotación, y se distribuirán entre las Empresas adscritas a este Régimen a prorrata de los productos brutos obtenidos por las mismas, debiendo formalizar el Consejo anualmente el presupuesto de dichos gastos antes de primero de Marzo; para que el Gobierno pueda en un plazo máximo de tres meses decretar su aprobación o las modificaciones que estime convenientes.

#### BASE NOVENA

EVALUACIÓN DE LOS "CAPITALES DEL ESTADO", DEL "VALOR REAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS" Y DE LOS "CAPITALES REALES DE LOS CONCESIONARIOS"

##### I

#### Capitales del Estado.

Los capitales del Estado, correspondientes a sus aportaciones y a las cesiones de inmuebles y de material fijo y móvil, se valorarán del modo siguiente:

A) Imperio íntegro de las aportaciones en metálico que se efectúen con arreglo a estas Bases.

B) Valor de coste de terrenos, de obras y material que se concedan temporalmente por el Estado a las Empresas.

C) Valor de las líneas que se cedan temporalmente por el Estado a las Empresas, deducido por el mismo procedimiento que se consigna más adelante, para determinar el valor del establecimiento de los concesionarios.

Se entenderá por capital del Estado sujeto a amortización todas las aportaciones indicadas, menos las que sucesivamente se vayan amortizando y las que procedan de reversión de líneas, libres de cargas para el Estado, siempre que en este último caso, y previa propuesta del Consejo Superior, aquél lo estimase beneficioso para el interés público por la consiguiente repercusión en la baja de las tarifas.

##### II

#### Valor real de los establecimientos de los concesionarios.

Para determinar el valor real del establecimiento de cada concesionario, al comenzar a regir para cada Empresa las presentes Bases, se procederá a efectuar las dos evaluaciones siguientes, a la vista de la Contabilidad y de las instalaciones y material, si se cree preciso.

Primera. Se determinará:

A) Las cantidades efectivamente invertidas por el concesionario en la construcción, adquisición, ampliación y mejora de sus líneas, siempre que se hallen en buen estado de conservación, conforme ordenan los pliegos de condiciones para el momento de la reversión.

B) El inventario valorado, por su coste de adquisición, del material móvil que se encuentre, como previenen los mismos pliegos, en buen estado de servicio, así como, y en la misma forma, de cuanto esté destinado a la explotación o administración de la línea o red: terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministro y derechos de otra índole; y

C) El metálico afecto a la explotación normal y el saldo de los créditos activos y pasivos que, previa depuración, resulte de la misma.

La suma de los resultados A), B) y C) expresará la primera evaluación.

Segunda. Se capitalizará al 4,25 por 100 el promedio del producto neto obtenido en la línea o red durante los últimos quince años, depurado convenientemente por el Consejo Superior, y en la inteligencia de que para los efectos del citado cómputo deberán contarse como productos brutos tanto los correspondientes a la aplicación del recargo del 15 por 100 sobre las tarifas ferroviarias, autorizado por el Real decreto de 26 de Diciembre de 1918, como las sumas anualmente anticipadas por el Estado a las Empresas concesionarias, a virtud de las Reales órdenes de 23 de Marzo y 29 de Abril de 1920 y 10 de Abril de 1921, para atender los aumentos de sueldo y salarios del personal ferroviario. El cómputo de unos y otros ingresos como productos brutos sólo se hará en la medida indispensable para compensar los aumentos de sueldos y salarios debidamente justificados.

En ningún caso podrán admitirse productos netos superiores al promedio de los obtenidos en dos períodos, cada uno de cinco años con-

secutivos, anteriores al de 1919, y que cada Compañía considere como los más apropiados al régimen económico normal.

\* \* \*

Las dos cifras así obtenidas constituirán los límites máximo y mínimo del valor real del Establecimiento del concesionario.

Entre estos dos límites, el Consejo fijará la cuantía del valor real del Establecimiento, teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso, previo informe del Consejo de Obras públicas, si así lo solicitara la mayoría de alguna Delegación.

Como la realización de todas las receridas operaciones, para determinar el valor real del Establecimiento de los concesionarios y el valor de las líneas cedidas por el Estado, representa un plazo que, aunque no debe exceder de tres años, podrá acaso aproximarse a él, se aceptará con carácter provisional por los concesionarios para valor de sus Establecimientos y por el Estado, con el mismo carácter, para valor de sus líneas, el resultado de capitalizar al 4,25 por 100 el promedio de los productos netos obtenidos en las explotaciones respectivas durante los últimos quince años, determinados de acuerdo con el apartado anterior, pero reduciéndolo o acreciéndolo en un 10 por 100 de su diferencia con el valor del Establecimiento que conste en el balance de 1923, según que el resultado de la capitalización sea superior o inferior a dicho valor; bien entendido que, una vez determinados los referidos valores con carácter definitivo, se computarán al Estado y al concesionario las debidas compensaciones que les correspondan por la aceptación de los mencionados valores provisionales. Cuando la evaluación definitiva no se haga en el plazo de tres años, estas compensaciones devengarán, por el tiempo en que aquél se rebase, el propio interés de 4,25 por 100.

Si al ingresar en el régimen una Empresa conviniera al Estado que figure en el valor real de su Establecimiento algún elemento o medio auxiliar de explotación ajeno a la concesión y perteneciente a la misma Empresa, podrá aquél reservarse el derecho de hacerlo figurar en el inventario, previos los informes de los Consejos de Obras públicas y Superior de Ferrocarriles, aplicando para la incautación y valoración los procedimientos legales, que en cada caso sean especialmen-

ta aplicables, para facilitar la amortización, entendiéndose reconocida previamente a este fin la declaración de utilidad pública.

### III

#### *Capitales reales de los concesionarios.*

El capital real del concesionario se entenderá que es el resultante de deducir del valor de su Establecimiento, determinado con arreglo a lo antes expuesto, el capital obtenido mediante la emisión de obligaciones (siempre que éstas no hayan sido amortizadas antes de la fecha de valoración) y toda clase de cargas no extinguidas y subvenciones reintegrables. Las cargas que, con anterioridad a 31 de Marzo de 1924 hayan sido objeto de convenios especiales, se computarán, al iniciarse el régimen, de acuerdo con esos convenios.

No se considerarán como cargas, sino como deudas condicionadas, los anticipos reintegrables hechos a las Empresas por Reales órdenes de 23 de Marzo y 29 de Abril de 1920 y 10 de Abril de 1921.

En la determinación del citado valor de las cargas se deducirá de cada emisión de obligaciones el quebranto con que fué emitida, sin que dicho quebranto pueda exceder del límite que represente el que el interés simple efectivo de la misma sea superior al 7 por 100.

En general, para los efectos relacionados con estas bases, las obligaciones que se computen a los concesionarios, podrán ser todas las emitidas por las Empresas antes de la vigencia de estas bases, siempre que la inversión de las que en dicha fecha no estén en circulación se justifique debidamente a juicio del Consejo Superior de Ferrocarriles y también las que en lo sucesivo se emitan con autorización del mismo Consejo.

\* \* \*

El capital del concesionario sujeto a amortización se obtendrá restando del capital real a que se refieren los párrafos anteriores el importe de las subvenciones no reintegrables recibidas por los concesionarios y el de los fondos obtenidos por la emisión de obligaciones y otras operaciones de crédito, cuyo servicio de intereses y amortización hubiese quedado anteriormente extinguido.

### IV

#### *Variaciones de los capitales.*

Los capitales del Estado, los va-

lores reales de los Establecimientos de los concesionarios y los capitales reales y de acciones de las Empresas, se computarán a los efectos del cálculo de las tarifas y de la distribución de productos, por el estado medio probable que los sea atribuido durante el plazo en que las tarifas hayan de regir o por el estado medio efectivo en el tiempo en que los productos se hayan obtenido. A este fin se entenderá que las altas y bajas comprobadas en las cuentas de Establecimiento de las líneas se valorarán con arreglo a lo preceptuado para cada caso en los apartados anteriores de esta base, y serán computadas como aumento o disminución de sus respectivos valores y capitales reales, para aplicar unos y otros al fin de cada período.

Sólo se podrán estimar como inversiones probables, para ampliar dichos valores y capitales, las que correspondan a planes de ejecución o adquisición previamente aprobados.

### BASE DECIMA

#### FIJACIÓN DE TARIFAS

En el régimen de tarifas se distinguirán tres períodos: Primero, transitorio; segundo, provisional; tercero, definitivo.

#### *Primer período: transitorio.*

Comenzará, para cada Empresa, el día de la aprobación de estas bases. Terminará, para las que sean adelantadas en el presente régimen, cuando se pongan en vigor las tarifas del período provisional, y para las que no ingresen en él, cuando se desesime la instancia en que hubieran solicitado su ingreso o cuando, no solicitándolo, declaren expresamente su propósito de no acogerse a este régimen o expire el plazo que se fije para tal fin. La disposición transitoria número 4 regulará las tarifas y todo lo concerniente al régimen en este primer período.

#### *Segundo período: provisional.*

Comenzará, cuando se pongan en vigor las tarifas que se estudien y tramiten durante el período transitorio, con las normas que se fijan para las del período definitivo, partiendo de los valores y capitales reales provisionales definidos en la base novena. Los rendimientos de las tarifas en este segundo período, quedarán sujetos a compensación, tanto por lo que afecta a la determinación definitiva de los valores y capitales reales, como por

lo que resulte de la depuración de los gastos de explotación.

Durante el período provisional se completará el estudio de todos los elementos necesarios para el cálculo de las tarifas del tercer período, los cuales han de tener como base la determinación de los valores y capitales reales con carácter definitivo y la revisión completa del régimen de fijación y gastos de explotación.

Cuando se pongan en vigor las tarifas así determinadas, comenzará el período definitivo.

#### *Tercer período: definitivo.*

Las tarifas ferroviarias se determinarán por el Consejo Superior de Ferrocarriles, a propuesta de su Sección de Explotación comercial, previo informe de las respectivas Empresas concesionarias. En la fijación de las tarifas, el Consejo encaminará su acción a conseguir que los productos totales de cada línea o red, según estén agrupadas o se agrupen ulteriormente las concesiones, comprendan los conceptos siguientes:

A) Los gastos de explotación previamente depurados y procurando reducirlos cuanto sea posible.

B) Las pensiones de retiro; las cuotas necesarias para constituir las conforme a las disposiciones de la ley del Retiro obrero, y las subvenciones concedidas a Montepíos o Instituciones de previsión del personal.

C) Las cargas financieras (interés, amortización y gastos de servicio de títulos), incluso las que no tengan carácter de obligaciones hipotecarias, que graven las concesiones al aplicarse estas bases. Estas cargas financieras se computarán, al ingresar las respectivas Empresas en el régimen, en la forma que se determina en la base novena al definir el capital real, exceptuándose las series amortizadas y agregándose las que, con la debida autorización, se emitan o inviertan en lo sucesivo. Se deducirán de la anualidad correspondiente los intereses y amortización de las obligaciones negociadas que en cualquier momento pertenezcan a las Empresas y cuyo servicio de intereses y amortización esté comprendido en sus cargas. Las obligaciones negociadas, afectas a operaciones de crédito, se considerarán como cargas financieras, sólo por la cantidad que represente el préstamo recibido. Cualquiera operación de esta clase, vigente al implantarse estas bases, o que se trate de realizar en lo sucesivo, sólo se computará como carga después de obtener la aprobación del Consejo Superior.

En los casos de Empresas de activo no saneado no se computarán sus obligaciones y cargas para el cálculo de las tarifas.

D) El interés legal, cuando se efectúe este cómputo de tarifas, y una amortización prudencial correspondiente al capital del Estado, evaluado este capital conforme se detalla en la base anterior. El Consejo Superior de Ferrocarriles queda facultado para determinar cuándo han de reducirse en todo o en parte el interés y amortización mencionados. Para el ejercicio de esta facultad será preciso que los acuerdos se tomen por mayoría de votos del Consejo, en el cual figuren, por lo menos, dos tercios de los Vocales de la Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional. Acordada esa reducción en el rendimiento del capital, se tendrá en cuenta al distribuir los productos.

E) El rendimiento que corresponda al capital real del concesionario, evaluado con arreglo a la base anterior, aplicando el interés y en la parte a ella sujeta, la cuota de amortización que se acepte para el capital del Estado, sin hacer la reducción que para éste haya acordado el Consejo Superior, en uso de las atribuciones que se le confieren en el párrafo anterior.

Se entenderá que, mientras las tarifas no estén todas comprendidas dentro del límite de las máximas legales, el tanto por ciento medio, base del cómputo, así determinado, no podrá exceder del que en los últimos quince años, anteriores a la implantación del régimen, representaron los productos líquidos en relación con los capitales reales correspondientes, multiplicado por un coeficiente, que represente la variación del tráfico imputable al capital del concesionario. Este coeficiente se determinará por el siguiente procedimiento.

La diferencia entre el promedio de las unidades de tráfico transportadas en el quinquenio anterior al cálculo de la tarifa y el promedio de las unidades de tráfico correspondientes a los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá a prorrata entre el capital del Estado y el real del concesionario en el referido quinquenio. La cantidad que al concesionario corresponde en este reparto, aumentada en el promedio de unidades de tráfico transportadas en los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá por este promedio, y el cociente que se obtenga será el coeficiente a

que se refiere el párrafo anterior.

Los productos líquidos serán los correspondientes a los netos, limitados de acuerdo con el apartado II de la base novena.

\* \* \*

En el caso de tratarse de Empresas de activo no saneado, en lugar del capital real se tendrá en cuenta el valor real de su Establecimiento, entendiéndose que, mientras las tarifas no estén todas comprendidas dentro del límite de las máximas legales, el tanto por ciento medio o rendimiento, base del cómputo, no podrá exceder del que en los últimos quince años, anteriores a la implantación del régimen, representaron en relación con el valor real correspondiente, los productos netos, limitados de acuerdo con el apartado II de la base novena. Ese tanto por ciento se afectará de un coeficiente, que represente la variación del tráfico imputable al capital del concesionario; coeficiente que se determinará por el siguiente procedimiento:

La diferencia entre el promedio de las unidades de tráfico transportadas en el quinquenio anterior al cálculo de la tarifa y el promedio de las unidades de tráfico correspondientes a los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá a prorrata entre el capital del Estado y el valor real del Establecimiento del concesionario en el referido quinquenio. La cantidad que al concesionario corresponda en este reparto, aumentada en el promedio de unidades de tráfico transportadas en los quince años anteriores a la implantación del régimen, se dividirá por este promedio, y el cociente obtenido será el coeficiente a que se refiere el párrafo anterior.

\* \* \*

Las tarifas calculadas por el Consejo Superior de Ferrocarriles, con sujeción a los datos y preceptos detallados en el apartado anterior, una vez aprobadas por el Ministerio de Fomento, se pondrán en vigor con carácter de ensayo, durante el plazo que al efecto señale el Consejo.

Este plazo no podrá ser menor de doce meses, ni exceder de dos años, a fin de que experimentalmente pueda comprobarse la cabal estimación de los elementos del referido cálculo, habida cuenta del carácter siempre aleatorio de los mismos.

Al finalizar el plazo de prueba, el

Consejo rectificará o ratificará el cálculo de las tarifas, teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el período de ensayo y procurando que, en el caso de ser los rendimientos de la tarifa o tarifas provisionales inferiores a los prescritos en el primer apartado de esta base, las nuevas tarifas compensen, en el plazo de su vigencia, el déficit producido por la aplicación de las primeras.

El plazo de vigencia de las tarifas adoptadas, pasado el período de ensayo, no podrá exceder de seis años y se contará desde la fecha en que se ordenó la aplicación de las mismas.

Cuando, dentro de los límites de la tarifa, que en cada caso estuviera en vigor, propongan las Empresas tarifas reducidas, que estimen convenientes para satisfacer las exigencias del tráfico, se someterán a la aprobación del Consejo Superior de Ferrocarriles y, una vez obtenida ésta y transcurrido el plazo de publicación, serán ejecutivas tales tarifas, corriendo a cargo de las Compañías el déficit que pueda resultar de su aplicación.

\* \* \*

El Consejo Superior de Ferrocarriles señalará, según los tráficos, los coeficientes de corrección que deberán afectar a las tarifas actualmente establecidas, para aplicarlas en el citado período provisional, a fin de dejar cubiertas todas las atenciones definidas en esta base.

A su vez, se practicarán durante el período provisional del nuevo régimen, por la Sección de Explotación comercial del Consejo, oyendo al efecto a las Empresas respectivas, los estudios precisos para establecer en el período definitivo del referido régimen la tarificación de los transportes ferroviarios, en forma tal que, asegurando la obtención de productos suficientes para cubrir todas las atenciones enumeradas en los apartados anteriores de esta base, se acomode a las normas generales siguientes:

1.ª Conseguir una clasificación uniforme de las mercancías para todas las líneas.

2.ª Fijar, para el caso, un número de clases que, sin acrecentar en exceso las actualmente establecidas, permita una racional agrupación de mercancías, en la que puedan tenerse eficazmente en cuenta las circunstancias esenciales de las mismas, a los efectos de

su transporte, como son: su peso aparente, su valor y los riesgos anejos al referido transporte.

3.ª Formular el repertorio completo de mercancías, a los efectos de la clasificación.

4.ª Adoptar, en cada línea o red, tipos de percepción kilométrica uniformes para las mercancías de cada clase, con tasas gradualmente decrecientes en relación con los recorridos del transporte, según escalas adecuadas a las referidas clases, a las corrientes generales del tráfico, y a las condiciones y plazos de transporte.

5.ª Señalar las reglas de carácter general, a que deberán sujetarse para su estudio, implantación, vigencia, reforma o supresión, las tarifas especiales, que pueda ser preciso establecer en casos también especiales.

6.ª Estudiar la mejor forma de establecer tarifas combinadas para los transportes que deban afectar a líneas o redes distintas, a fin de facilitar la tasación de aquéllos.

\* \* \*

El Consejo Superior acordará lo necesario para evitar la aplicación de tarifas que puedan perturbar las corrientes normales del tráfico, sin perjuicio del rendimiento global de cada Empresa.

#### BASE UNDECIMA

##### REVISIÓN DE TARIFAS

Para la revisión de las tarifas, regirán las siguientes normas:

1.ª La revisión se hará siempre en los últimos doce meses del plazo señalado, con arreglo a la base anterior, durante el cual las tarifas hayan de permanecer en vigor.

2.ª Si, durante el plazo de vigencia de las tarifas, la variación del nivel medio de los precios en la economía nacional u otras causas ajenas a las Empresas, llegasen a alterar esencialmente la rentabilidad de la explotación, a juicio del Consejo Superior, éste corregirá en seguida los tipos de percepción, tanto para restablecer la efectividad del cómputo en que las tarifas vigentes se asentaron, como para compensar el déficit producido en la recaudación, tomando como base de cálculo la que se juzgue necesaria para que este déficit quede compensado en el plazo de vigencia de la nueva tarifa; plazo que como máximo será de seis años.

3.ª Cuando el estudio realizado para la revisión, acredite la existen-

cia de un excedente de lo percibido sobre lo calculado, si dicho excedente, aplicado íntegramente a amortizar, no reduce en una mitad o más, el período previsto para la amortización de las inversiones correspondientes, el Consejo Superior podrá rebajar la tarifa vigente o prorrogarla por todo el tiempo que hubiera debido regir la nueva.

Si durante el tiempo de vigencia de la prórroga, el Gobierno ordenara por pública conveniencia, por iniciativa propia o a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles y previos los informes indicados en el apartado siguiente de esta base, determinada reducción parcial o temporal en alguna tarifa vigente, no procederá el abono de ningún resarcimiento al concesionario por dicho concepto, mientras el rendimiento global de las tarifas así modificadas sea superior al que sirvió de base para el cálculo de la tarifa prorrogada.

Cuando el rendimiento resulte inferior a este límite, la compensación, a cargo del Estado, se limitará a la diferencia.

\* \* \*

Por motivos de conveniencia pública, el Gobierno, por iniciativa propia o a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá acordar reducciones parciales o temporales en las tarifas vigentes o el establecimiento de alguna tarifa especial con igual fin.

Para el ejercicio de esta facultad, se requerirán los informes previos del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de Obras públicas y del de Estado en pleno.

El menoscabo en los productos, debido a esa reducción, se compensará en la medida necesaria, para mantener el rendimiento global, con los recursos que se autorizan a continuación, o con algunos de ellos, a saber:

a) Recargos en otros epígrafes de las tarifas de la red, cuando el Consejo estime que la elasticidad de éstas los admite en sana economía; y

b) Recargo general sobre los precios de los transportes ferroviarios, hasta el límite máximo de 2 por 100.

El antedicho informe del Consejo Superior habrá de contener el cómputo previo de la merma que la rebaja haya de causar en los productos, así como las bases que sirvan para calcularla, y propondrá al mismo tiempo la compensación debida con arreglo a esta base.

Las reducciones entrarán en vigor juntamente con los recursos que de-

ban compensarlas, y se ajustarán a las siguientes reglas:

Primera. En conjunto no podrán exceder, en ningún caso, de la capacidad de esos recursos; y cuando coexistiesen dos o más reducciones que juntas excediesen de ese límite, se disminuirán en la proporción necesaria; y

Segunda. El déficit resultante de la liquidación de los quebrantos y de los recursos de compensación en cada ejercicio, será de cuenta del Estado.

#### BASE DUODECIMA

##### DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS DE LAS EXPLOTACIONES

##### I

##### *Empresas de activo saneado.*

Quando exista capital real del concesionario, se aplicarán los productos brutos, en primer lugar, a satisfacer todos los gastos comprendidos en los apartados A), B) y C) de la base décima.

Atendido el servicio de obligaciones y cargas, los productos líquidos se distribuirán con arreglo a las siguientes normas:

1.ª Se otorgará a cada concesionario una cantidad igual al 3 por 100 del capital desembolsado en acciones.

El derecho a esta preferencia cesará, para cada Empresa, cuando iguale a los dos tercios de lo computado al concesionario para el cálculo de la tarifa, según el apartado E) de la base décima.

2.ª Satisfecha la preferencia anterior, el Estado percibirá un tanto por ciento de su capital igual al tanto por ciento que, en relación con el capital real del concesionario, represente la preferencia anterior, imputando a este efecto al primero de dichos capitales la reducción proporcional a que se refiere el precepto consignado en el párrafo D) de la base décima.

3.ª Del excedente se distribuirán al Estado y al concesionario, hasta completar los rendimientos respectivamente calculados en los apartados D) y E) de la base décima, participaciones proporcionales, para cada uno, a la diferencia entre lo que se le hubiere computado al calcular la tarifa y lo que haya percibido por la preferencia establecida en las normas anteriores.

4.ª El remanente de productos líquidos, si lo hubiere, se distribuirá entre el concesionario y el Estado, en proporción al capital de éste y al capital real de la Empresa de que se trate.

5.º El derecho de preferencia del concesionario, así como el del Estado a participar de los productos líquidos, se entenderán aplicables tan sólo dentro de cada ejercicio, aislado del que la preceda y del subsiguiente; y

6.º Cuando la totalidad de los productos líquidos percibidos por el concesionario permita asignar a sus acciones un dividendo que exceda del promedio de lo repartido en el quinquenio más favorable de su gestión, el tercio del exceso, por lo menos, se aplicará a la constitución de reservas fácilmente realizables.

\* \* \*

En el caso de no resultar productos líquidos, el déficit se saldrá entre el Estado y el concesionario, proporcionalmente al capital del primero y al capital real del segundo: por el Estado, con las existencias de su Caja ferroviaria, y por las Empresas, con sus reservas afectas a la explotación, y en el caso de que éstas no existan o no sean realizables, en la forma que proponga cada Empresa y apruebe el Consejo, repitiéndolas con los primeros beneficios que obtenga.

\* \* \*

Las Empresas habrán de ingresar en la Caja ferroviaria los productos totales correspondientes al capital del Estado, así como los aumentos anuales que se obtengan por los impuestos sobre viajeros y mercancías en general, al compararlos, por Empresas, con los obtenidos por los mismos conceptos en el año 1923, practicando al efecto, anualmente, las oportunas liquidaciones.

## II

### *Empresas de activo no saneado.*

1.º De los productos brutos de la explotación de cada Empresa se deducirán todos los gastos comprendidos en las letras A) y B) de la base décima.

2.º Los productos restantes (productos netos), se distribuirán proporcionalmente entre el valor real del establecimiento del concesionario y el capital del Estado, imputando al segundo de dichos capitales la reducción proporcional a que se refiere el precepto consignado en el párrafo D) de la base décima. Cuando los productos netos, que correspondan percibir a la Empresa por el reparto proporcional expresado, lleguen a satisfacer todo el servicio de

intereses y amortizaciones anuales de las obligaciones y demás cargas de aquélla, cesará esta distribución proporcional.

3.º El excedente de productos netos, si lo hubiere, se distribuirá proporcionalmente entre el Estado y la Empresa, en relación con el capital del Estado y el valor real del establecimiento del concesionario; pero, lo menos, de la parte que corresponde a la Empresa deberá destinarse a la constitución de un fondo de reservas fácilmente realizables, y el resto, lo destinará exclusivamente a la amortización de sus obligaciones y cargas hasta que, por la mejora de su activo, pueda clasificarse la Empresa entre las de activo saneado.

4.º El servicio de intereses de las obligaciones y demás cargas del concesionario, determinadas en la base novena, y la amortización de las mismas, así como el restante pasivo de la Empresa, cargará, de modo directo y exclusivo, sobre los productos correspondientes al concesionario, sin merma de los del Estado. En caso de existir pérdidas, se cargarán al Estado y al concesionario proporcionalmente al capital de aquél y al valor real del establecimiento de la Empresa.

Las pérdidas se compensarán del modo siguiente: por el Estado, con las existencias de su Caja Ferroviaria, según lo dispuesto en la base cuarta, y por las Empresas, con sus reservas, y en el caso de que éstas no fuesen realizables o no existan, en la forma que acuerde el Consejo, previa propuesta de la Empresa, compensándolas con los primeros productos netos que obtenga.

Las Empresas habrán de ingresar en la Caja Ferroviaria del Estado los productos totales correspondientes al capital de éste y a los aumentos de impuestos. En la forma preceptuada para las Empresas de activo saneado.

\* \* \*

Las Empresas de activo no saneado podrán clasificarse, por el Consejo Superior de Ferrocarriles, en el grupo de las de activo saneado, siempre que mediante pacto con sus accionistas, reduzcan el importe de las obligaciones respectivas, ateniéndose a las siguientes condiciones:

1.ª Que el capital real del concesionario sea, por lo menos, igual al tercio de su capital acciones.

2.ª Que el convenio pactado no pueda ser objeto de posterior modificación; y

3.ª Que la reducción sea efectiva, no estando compensada, ni en todo ni

en parte, por el interés real ni por los plazos de amortización.

\* \* \*

Las participaciones que en los productos líquidos o netos de las Empresas puedan corresponder a entidades o personas distintas de sus accionistas (obligaciones de interés variable, partes de fundador y las de análogo carácter) no afectarán nunca a las participaciones que al Estado correspondan percibir a virtud de las normas segunda, tercera y cuarta de esta base.

### BASE DECIMOTERCERA

DISPOSICIONES APLICABLES A LAS "EMPRESAS CON DÉFICIT, AUN CON LOS AUXILIOS RECIBIDOS DEL ESTADO", Y A CASOS ESPECIALES

## I

1.ª Las Empresas clasificadas con arreglo a la base tercera, como Compañías que pudieran tener déficit al elevar sus tarifas y las que, sin estar detalladas en este grupo, se consideren en esas condiciones, aun con los auxilios del Estado a que se refieren las bases anteriores, presentarán al Consejo Superior de Ferrocarriles, en el plazo máximo de dos meses, una proposición solicitando los auxilios especiales que estimen necesarios.

2.ª Las Empresas que dentro de ese plazo no presenten su proposición, se considerarán comprendidas en el caso general, para su ingreso en el régimen.

3.ª El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, nombrará, para cada una de las Empresas a que se refiere el párrafo primero de esta base, uno o varios Delegados que inspeccionen la explotación de sus líneas, comprueben los datos aportados por aquéllas e informen al Consejo en el plazo de tres meses, acerca de la proposición presentada por cada una, proponiendo, si procede, las modificaciones que estimen necesarias en su organización y régimen, la naturaleza y cuantía de los auxilios, las medidas gubernativas que debieran dictarse, relacionadas con la explotación, y cuanto estimen pertinente para la mejor solución del problema.

4.ª El Consejo, en el plazo de dos meses, clasificará cada Empresa en uno de los tres grupos siguientes:

Primero. Empresas a las cuales procede conceder todos los auxilios especiales que hayan solicitado.

Segundo. Empresas a las cuales procede conceder auxilios especiales, distintos o en menor número o cuantía que los solicitados.

Tercero. Empresas a las que no procede conceder auxilios especiales y que para su ingreso posible en el régimen se considerarán en el caso general de estas bases. Para las Empresas del primer grupo, el Gobierno, en el plazo de un mes, resolverá acerca de la propuesta que formule el Consejo Superior de Ferrocarriles y dictará las disposiciones especiales que procedan.

Para las del segundo grupo, cuando se conformen con el acuerdo del Consejo Superior, éste elevará la correspondiente propuesta al Gobierno, para su resolución en la forma prescrita en el párrafo anterior.

Si no se conformaran, dentro del plazo de un mes, con el acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles, y formularan nueva propuesta, ésta será examinada por el Consejo y elevada con su informe al Gobierno, para su resolución. A partir de la fecha de ésta, si no fuera de acuerdo con lo pedido por la Empresa, el plazo para solicitar el ingreso de dicha Empresa en el régimen será de un mes.

## II

### *Ferrocarriles que tengan concluida garantía de interés.*

Las Empresas concesionarias de ferrocarriles con garantía de interés podrán acogerse al presente régimen, previas las formalidades consignadas en estas bases y disposiciones transitorias, entendiéndose que su ingreso llevará consigo la renuncia de las Empresas a la aplicación de la fórmula de explotación que tengan autorizada por sus concesiones, y que los gastos, base de la determinación del producto neto, serán los efectivos de la explotación, intervenidos detalladamente por un Delegado permanente del Consejo Superior de Ferrocarriles, con las facultades y condiciones determinadas en el artículo 23 del Reglamento para aplicación de la ley de 23 de Febrero de 1912, sin perjuicio de las atribuidas al mismo Consejo en la base octava.

El valor real del establecimiento de la Empresa se fijará con arreglo a lo dispuesto en el apartado tercero de esta base.

Las tarifas se calcularán en la forma prescrita para las Empresas de activo no saneado en la base décima. Para su revisión, además de lo prescrito en la base undécima, regirá lo

especialmente dispuesto en la ley, Reglamento y pliego de condiciones vigentes para cada concesión.

La distribución de productos se hará en la forma prevista en los párrafos primero y segundo de la base duodécima, para las de activo no saneado. El excedente de productos netos, si lo hubiere, se distribuirá proporcionalmente entre el Estado y el concesionario, en relación con el capital del Estado y el valor real del establecimiento del concesionario.

La participación total que, por estos repartos, corresponda a la Empresa en los productos netos, quedará sujeta a las disposiciones especiales de la ley y Reglamento, aplicables para su concesión en cuanto a garantía de interés y reintegro posible al Estado, si los beneficios exceden del límite determinado en aquellas disposiciones; entendiéndose que la garantía de interés se referirá al capital de establecimiento ya reconocido a este objeto por el Estado.

La Caja Ferroviaria atenderá los pagos y cobros que correspondan por ambos conceptos, percibiendo del Estado la consignación destinada a este fin.

De la cantidad que el concesionario perciba de los productos netos (incluida, en su caso, la que le abone el Estado por garantía de interés) pagará aquél, en primer término, el servicio de interés y amortización de sus obligaciones y cargas, si por convenio especial no corriera a cargo del Estado.

En caso de existir pérdidas, aun con lo que perciba por garantía de interés, se estará a lo dispuesto en la base duodécima para las Empresas de activo no saneado.

El Estado podrá rescatar en cualquier momento estas líneas, con las normas generales que se establecen en la base decimocuarta, para cuya aplicación a este caso se entenderá: que el producto obtenido por la Empresa es igual a la participación que le corresponda en los productos netos, según los párrafos anteriores, con el aumento de lo que perciba por garantía de interés y la deducción que en su caso proceda, por la participación que en el exceso de los beneficios reconozca al Estado la ley vigente para cada concesión.

Se considerarán vigentes la ley y Reglamento aplicables a cada concesión, en cuanto expresamente no se modifiquen en esta base; pero con la salvedad de que los definidos en aquellas disposiciones como productos líquidos son los que en estas bases se denominan productos netos.

## III

### *Ferrocarriles con poco tiempo en explotación.*

Cuando una Compañía, al entrar en el presente régimen, no lleve veinticinco años de explotación, se determinará el valor real de su establecimiento, con carácter provisional, por la suma de los valores A B y C del apartado segundo de la base novena, debidamente depurados por el Consejo Superior de Ferrocarriles, y en el caso de que éste lo considerase necesario, se fijará parcialmente, con arreglo a las normas que el mismo establezca. Al llegar a los veinticinco años de explotación se fijará el valor definitivo del establecimiento, con arreglo a las normas de la base novena.

## IV

### *Ferrocarriles adscritos a otra industria.*

Para que puedan adherirse a este régimen los ferrocarriles de interés general anejos a otra industria será preciso el informe favorable del Consejo Superior de Ferrocarriles, previo examen de las contabilidades del ferrocarril y de la industria a que esté anejo.

## BASE DECIMOCUARTA

### RESCATE DE LAS CONCESIONES

## I

### *Objeto del rescate.*

A los efectos del presente régimen ferroviario, los bienes y derechos que constituyan el valor real del establecimiento de los concesionarios, tal como se determina en la base novena, serán los sujetos a reversión, a favor del Estado, al expirar el plazo de cada concesión.

No se comprenderán en la reversión:

Primero. Las concesiones y labores mineras que pertenezcan a las Empresas, aunque los productos de su laboreo vengán consumiéndose en los ferrocarriles.

Segundo. Las reservas en metálico o valores, incluso las que se hayan formado por las Compañías después de su ingreso en el régimen, siempre que se compruebe haberlas constituido con beneficios no repartidos.

Tercero. Los terrenos declarados sobrantes y otras propiedades y derechos del concesionario no relacionados con la explotación.

Cuarto. El metálico afecto a la explotación e incluido en el valor real

de establecimiento, al iniciarse el régimen, si la Empresa, al ingresar en él, acepta que su importe no figure en el capital sujeto a amortización.

Las exclusiones a que se refieren los tres primeros párrafos anteriores sólo se harán cuando los referidos bienes no figuren como valor o capital afectos a las explotaciones en ninguno de los inventarios que se aprueben desde el comienzo del régimen; entendiéndose que los importes de los bienes adquiridos por expropiación no pueden eliminarse del valor real del establecimiento.

\* \* \*

La consolidación de plena propiedad en los ferrocarriles sometidos a estas bases se podrá adelantar al vencimiento de las respectivas concesiones, por acuerdo que el Gobierno adopte, bien por iniciativa propia, oyendo al Consejo Superior de Ferrocarriles, bien a propuesta de éste o a instancia de las Empresas.

En tal caso, el Estado entrará en el goce del ferrocarril, con todo su material de explotación, dependencias y productos, sujetándose al inventario de lo que constituya en la fecha del rescate el valor real del establecimiento del concesionario, tal como se enumeran sus diferentes conceptos en la base novena y con las exclusiones detalladas para la reversión en el apartado anterior.

Desde que rijan estas bases, ninguno de los bienes y derechos que hubiera de abarcar el rescate podrá ser enajenado ni separado de los ferrocarriles ni elumado de los servicios ferroviarios de la Compañía, sin autorización expresa del Gobierno; a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles. El precio de los bienes enajenados con aquella autorización figurará en la Empresa, como valor afecto al establecimiento, en sustitución de los bienes mismos.

Se requerirá asimismo autorización del Consejo Superior de Ferrocarriles para cargar cualquier partida a la cuenta del establecimiento de toda Empresa acogida al presente régimen ferroviario.

\* \* \*

El capital flotante de cada explotación será, como mínimo, en todo momento, el que corresponda al capital total de ambos partícipes (valor real de establecimiento del concesionario y capital del Estado) y a la importancia del tráfico, según normas que deberá acordar el Consejo Superior de Ferrocarriles.

\* \* \*

En caso de reversión o de rescate se hará una liquidación de los productos hasta el momento de la entrega al Estado de la línea o concesión, imputándose a cada partícipe lo que le corresponda, según las normas de la base duodécima.

## II

### Condiciones de rescate.

Las condiciones del rescate serán determinadas por el Gobierno, previa propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, ajustándose ambos a las siguientes reglas:

Primera. El abono al concesionario de anualidades durante el período de tiempo que medie desde la fecha del rescate hasta la de reversión legal de las concesiones aceptadas por aquél; anualidades cuyo importe comprenderá dos términos o sumandos, a saber:

a) La cantidad que corresponda a la renta obtenida de las concesiones respectivas en el período anterior al rescate de las mismas, que se determinará tomando el promedio de los productos netos del tráfico durante los últimos cinco años.

b) La cantidad en que se evalúe el venidero y racional incremento de la expresada renta, durante los años en que deban ser abonadas las anualidades referidas; cantidad que se determinará del modo siguiente:

Se dividirá la totalidad de los productos netos obtenidos durante los quince años inmediatamente anteriores al del rescate, por la suma del número de viajeros-kilómetros y de toneladas-kilómetros de mercancías, transportadas durante el mismo período. El cociente, que representará la utilidad media conseguida en el transporte de la unidad de tráfico, se multiplicará por el incremento medio anual del número de unidades transportadas durante los expresados quince años.

La cifra así obtenida, como incremento medio anual de utilidades, en el período de tiempo anterior al rescate, se supondrá computable a cada uno de los años venideros; y las cantidades formadas con esos incrementos sucesivos se capitalizarán hasta la fecha de la reversión, al interés legal.

La anualidad fija que produzca, en el mismo tiempo, el importe global de estas capitalizaciones, será el incremento medio de la rentabilidad o beneficio anual.

c) La suma de las cantidades que se determinen, según los párrafos a) y b), será el importe de la anualidad para el rescate.

Segunda. Cuando la expresada anualidad se deduzca partiendo de datos correspondientes a períodos o años de aplicación del presente régimen ferroviario se tendrán en cuenta las aportaciones de capitales del Estado, para determinar, con arreglo a la proporción existente entre los indicados capitales y valores reales del establecimiento del concesionario, los productos netos imputables a éste y sus incrementos, a los efectos de la fijación de la anualidad de rescate, con arreglo al procedimiento detallado en la regla anterior.

Tercera. En el cálculo de las anualidades se tendrá en cuenta que, en los años en que haya estado en vigor, para cada Empresa, el Real decreto de 26 de Diciembre de 1918, debe deducirse de los productos lo percibido por la elevación hecha en las tarifas en virtud de aquella disposición.

Asimismo y durante los años en que subsista a cargo de las Empresas un saldo por anticipos hechos por el Estado para aumentos de sueldos y salarios al personal, según las Reales órdenes de 23 de Marzo y 29 de Abril de 1920 y disposiciones posteriores complementarias, se tendrá en cuenta la obligación, para los concesionarios, de aplicar a la cancelación de los anticipos los excesos que en cada año se obtengan en los productos líquidos, en relación con los de 1913.

Cuarta. De no aceptarse, por el concesionario o por el Consejo Superior de Ferrocarriles, el resultado de la aplicación de las reglas anteriores para la determinación de la anualidad de rescate, así como en el caso de que la línea o líneas objeto del mismo no lleven quince años, cuando menos, de explotación, se fijará dicha anualidad mediante evaluación pericial, que habrán de informar el Consejo Superior de Ferrocarriles y el de Obras públicas en pleno, dictando el Gobierno la resolución definitiva, que para el caso proceda.

Quinta. Al acordarse el rescate, el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, nombrará las Delegaciones necesarias para intervenir las explotaciones de la línea o líneas de que se trate.

Sexta. Las anualidades substi-

tutivas del disfrute quedarán en todo caso afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al restante pasivo de las Empresas.

Séptima. Los concesionarios de las líneas rescatadas podrán solicitar y obtener del Gobierno, la entrega de resguardos nominativos transmisibles por endoso o títulos al portador, que darán derecho, a su tenedor legítimo, al cobro de la anualidad convenida durante el tiempo que se haya acordado.

Octava. El capital o número de anualidades que deben abonarse a las Empresas por el rescate de varias o alguna de sus concesiones se determinará con arreglo a cuanto se consigna en el anejo a estas bases número 1, en relación con la reversión.

\* \* \*

Para las Empresas de activo saneado, el Estado podrá tomar a su cargo, íntegramente, el servicio de intereses y amortización de las Obligaciones hipotecarias y demás cargas aseguradas en el disfrute, haciendo en las anualidades las deducciones correspondientes.

#### BASE DECIMOQUINTA

##### CONTABILIDAD DE LAS EMPRESAS

A propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, se establecerán las reglas generales de contabilidad que se estimen precisas y a las que deberán ajustarse las Empresas acogidas a este régimen, con el fin de establecer en todo tiempo, en forma clara y exacta, la cuenta y razón de los ingresos y gastos correspondientes a las respectivas explotaciones ferroviarias, con separación de las relativas a los bienes de las Empresas no incluidos en el valor del establecimiento de las mismas. Estas reglas deberán detallar las normas precisas para el debido cumplimiento de los preceptos consignados en las bases anteriores, tanto por lo que afecta a la fijación de los valores y capitales definidos en la base novena, como por lo que se refiere a la recopilación de los datos en que han de basarse los cálculos y revisiones de las tarifas, a la distribución de los productos de las mismas, a las disposiciones contenidas en la base decimotercera para determinadas concesiones y a la fijación en su caso de las anualidades de rescate.

\* \* \*

La Sección permanente encargada de la gestión de la Caja Ferroviaria, de conformidad con lo prescrito por la

base octava, en su apartado cuarto, se llamará de Contabilidad y Caja, adscribiéndose a la misma una oficina, a la que se hallarán afectos funcionarios del Cuerpo de Contabilidad del Estado. Esta Sección, auxiliada por la referida oficina, estudiará, formulará y propondrá al Consejo las reglas y normas antes expresadas y ejercerá la correspondiente intervención en las contabilidades de las Empresas, para recabar el cumplimiento de las normas y reglas antes citadas.

Para asegurar la eficacia de dichas reglas, el Consejo Superior de Ferrocarriles acordará la adopción por todas las Empresas de una clasificación uniforme de sus ingresos, gastos y cargas, de manera que cada uno de los conceptos parciales comprendidos en estos tres epígrafes, se correspondan exactamente en las contabilidades de aquéllas, a fin de facilitar la implantación de las medidas de carácter general que puedan ser necesarias y evitar los entorpecimientos y dificultades a que daría lugar la diversidad de criterio en las referidas clasificaciones. Con igual objeto deberán sujetarse todas las Empresas a las normas que dicto el Consejo Superior de Ferrocarriles, a propuesta de la Sección de Contabilidad y Caja, para la distinción y determinación de los gastos de primer establecimiento y de explotación, así como para acomodar a modelos uniformes los balances anuales, las estadísticas del tráfico y los demás datos de carácter general, requeridos por la aplicación y desenvolvimiento del presente régimen ferroviario.

#### BASE DECIMOSEXTA

##### TROPAS DE FERROCARRILES

Las Empresas de ferrocarriles admitirán en sus redes, para que completen y mantengan la indispensable práctica ferroviaria, a las clases y soldados de los Regimientos de Ferrocarriles, que, a propuesta de la Jefatura del servicio militar correspondiente, y previa audiencia de las Empresas y del Consejo Superior de Ferrocarriles, determine el Gobierno.

Se dictarán, por los mismos trámites, las reglas que fijen los derechos y deberes de este personal militar, que no podrán desempeñar funciones propias de los Agentes de las Compañías, sin previa justificación de su aptitud con arreglo a las normas que exija cada Empresa a sus Agentes, debiendo fijarse las plantillas de clases y soldados afectos a cada red, de modo que el número de aquéllos y éstos no exceda del indispensable, para asegurar un servicio mínimo de circulación

proporcionado a la importancia económica militar de cada Empresa.

#### BASE DECIMOSEPTIMA

##### RESOLUCION DE LOS PROBLEMAS DEL TRABAJO FERROVIARIO Y DE LAS CUESTIONES SOCIALES RELACIONADAS CON LOS FERROCARRILES

Por el solo hecho de que las concesiones explotadas por Empresas o las líneas a cargo del Estado sean objeto de fusión, reversión o rescate, no se alterarán para los Agentes ferroviarios los sueldos y beneficios que disfruten en virtud de las reglas y órdenes vigentes en cada Empresa, ni tampoco sus derechos de retiro, pensiones y socorros; sin perjuicio de los derechos que, con independencia de la fusión, reversión o rescate, correspondan a los Agentes, a las Empresas o al Estado.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, las Empresas deberán someter a la aprobación del Gobierno, en el plazo de un año a contar desde su ingreso en el régimen, previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, las escalas de sueldos, las reglas y órdenes vigentes, que determinen los beneficios que disfruten sus Agentes y los Regimientos en vigor para retiros, pensiones y socorros, así como las normas que regulen la adaptación a las nuevas condiciones de explotación, en casos de fusión, reversión o rescate, en forma que se reduzcan al mínimo los perjuicios y que se compensen los que no se puedan evitar fácilmente.

Las modificaciones sucesivas de cuanto se haya aprobado respecto a sueldo, beneficios, retiros, pensiones y socorros, se someterán a la misma tramitación.

\* \* \*

Los problemas del trabajo y las cuestiones sociales, dentro del presente régimen ferroviario, se resolverán por tribunales especiales, y, en caso necesario, por el Gobierno, con arreglo a lo preceptuado por Real decreto de 23 de Diciembre de 1923, en relación con el asunto.

\* \* \*

Las ordenanzas y contratos del trabajo, que por iniciativa propia o a petición del Consejo Superior de Ferrocarriles, sometan las Empresas a la aprobación del Gobierno, se remitirán previamente al Ministerio del Trabajo, Comercio e Industria para que manifieste si alguno de sus preceptos no concuerda con las dis-



rocarriles, oyendo previamente a aquélla, propondrá al Ministerio de Fomento la designación de un Delegado que intervenga directamente su gestión, durante determinado plazo, con las facultades que se le señalen en armonía con lo preceptuado en la base octava. A dicho Delegado se agregará el personal técnico y administrativo que se estime necesario, corriendo a cargo de la Empresa el pago de los gastos que dicha Delegación ocasione.

c) Cuando las faltas o negligencias de la Empresa produzcan la interrupción del servicio, pongan en peligro la seguridad de la explotación o causen grave lesión a los intereses del Estado o a los públicos, el Consejo Superior de Ferrocarriles, oyendo antes a aquélla y al Consejo de Obras públicas, propondrá al Gobierno la designación de un Delegado que durante determinado plazo asuma la dirección de la explotación de la línea o líneas respectivas, con la oportuna intervención del Consejo de Administración de la Empresa. Al referido Delegado podrá también auxiliarse el personal técnico y administrativo necesario para el buen desempeño de su cometido, corriendo todos los gastos de la expresada Delegación a cargo de la Empresa.

d) En caso de manifiesta resistencia de la Empresa al cumplimiento de las disposiciones que dicte el Gobierno como consecuencia de lo dispuesto en el apartado anterior, se instruirá el oportuno expediente de caducidad de la concesión, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, oyéndose a los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno.

e) Contra las resoluciones del Gobierno a que se refieren los dos párrafos anteriores, podrán las Empresas recurrir en vía contenciosa ante el Tribunal Supremo.

Décima. El Consejo Superior de Ferrocarriles estudiará un plan de enseñanza ferroviaria, con el concurso de las Empresas.

Undécima. El Consejo, en el plazo de dos años, propondrá al Gobierno, de acuerdo con lo establecido en el apartado h) del primero de los artículos de la base octava, la organización de Tribunales especiales que resuelvan rápida y económicamente las cuestiones derivadas del cumplimiento del contrato de transporte.

Duodécima. Queda derogado todo cuanto se oponga al cumplimiento

de lo que se preceptúa por este Real decreto, que tiene carácter de ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos con arreglo a la legislación vigente, hasta la fecha de aprobación de estas bases.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Las Empresas que soliciten su ingreso en el presente régimen habrán de presentar con su instancia:

I. Certificación del acuerdo que autorice su petición, en la forma y con los requisitos que exijan sus respectivos estatutos sociales.

II. Copias de las escrituras de convenios o contratos que en su caso hubieran celebrado y estimasen necesarias para su debida clasificación dentro del régimen.

III. Resumen de los datos precisos para la determinación de las evaluaciones de capital, con arreglo a estas bases:

Segunda. El plazo para que cada Empresa pueda solicitar su ingreso en el régimen, será de tres meses, contados a partir de la fecha de la aprobación de estas bases.

En los casos especiales indicados en la base décimotercera, se considerará modificado dicho plazo, para las que presenten en tiempo hábil la proposición a que alude el apartado primero de dicha base, con sujeción a las siguientes normas:

a) Para las que se clasifiquen en el primer grupo del apartado cuarto, su proposición se entenderá equivalente a la solicitud de ingreso, y éste se considerará autorizado cuando el Gobierno dicte las disposiciones especiales que la Empresa hubiera solicitado.

b) Para las del segundo grupo del mismo apartado, surtirán los efectos de solicitud de ingreso, su conformidad con el primer acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles acerca de su proposición, si la hiciera constar en el plazo de un mes, a partir de la fecha del acuerdo. Si en ese plazo no hace constar su conformidad o disconformidad, no se considerará a la Empresa como comprendida en ningún caso especial.

c) En el caso previsto, para las del segundo grupo, en el último párrafo del apartado primero de la base décimotercera, si la resolución fuera de acuerdo con la segunda propuesta, se entenderá ésta equivalente a la solicitud de ingreso. Si la resolución no fuera de acuerdo con la propuesta, regirá el plazo que prescribe la misma base.

d) Al solicitar cada Empresa su ingreso en el régimen, podrá reservarse el derecho de renunciar a este ingreso al conocer la cuantía del valor real provisional de su establecimiento, calculado por el Consejo, con arreglo a la base novena.

A este efecto, el referido Consejo comunicará a la Empresa interesada el valor real provisional de su establecimiento, en cuanto lo calcule; y aquélla podrá renunciar a su ingreso en el régimen, en el plazo de quince días, a partir de la fecha de dicha comunicación.

Las Empresas que soliciten su ingreso, reservándose este derecho de renuncia, deberán presentar su correspondiente solicitud en el plazo de dos meses, en lugar de los tres que establece el primer párrafo de esta disposición transitoria.

Tercera. Acordada por el Gobierno la admisión de una Empresa en el presente régimen, se publicará en la GACETA DE MADRID la resolución que a tal efecto se dicte.

Cuarta. Durante el periodo transitorio, definido en la base décima, se aplicarán, para la tasación de los transportes ferroviarios, las tarifas hoy vigentes, de acuerdo con el Real decreto de 26 de Diciembre de 1918, subsistiendo en dicho período la vigencia de ese Real decreto y la de los anticipos otorgados por el Estado a las Empresas para el pago de los mayores jornales y haberes de su personal a virtud de lo preceptuado por la Real orden de 23 de Marzo de 1920 y disposiciones complementarias, con las reducciones detalladas para los anticipos en el anejo número 2, sin que por esta sola causa pueda reducirse el personal ni disminuirse sus jornales y haberes. Dichos anticipos estarán sujetos a los reintegros dispuestos en la Real orden antes citada, según lo prevenido en la primera de las disposiciones adicionales.

El artículo 3.º del Real decreto de 30 de Enero de 1924, dictado para la creación del Consejo Superior de Ferrocarriles, quedará sustituido por esta disposición transitoria, desde la fecha en que se apliquen estas bases, a los efectos de la cuantía y forma de las expresadas reducciones de anticipos.

Quinta. El Consejo Superior de Ferrocarriles procederá al estudio y propuesta de las tarifas que hayan de regir en el período provisional definido en la base décima, el cual deberá comenzar para cada Empresa a los tres meses de la fecha en que se publique en la GACETA su ingreso en este régimen.

Sexta. De los nuevos gastos que pueda representar la implantación progresiva de la jornada de ocho horas, durante el período transitorio, así como de los que se deriven de las obligaciones pendientes de pago al personal por este concepto, previamente examinadas por el Consejo Superior, llevarán las Empresas cuenta especial, a fin de cargarlos como gastos de explotación, en cuanto entre en vigor el régimen provisional para cada una de ellas.

Los gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles y sus dependencias durante el citado período transitorio, se abonarán con cargo a los créditos consignados para pagos de anticipos.

Séptima. Si las tarifas correspondientes al período provisional no se aprobarán dentro de los tres meses señalados en la quinta de estas disposiciones transitorias, se entenderán facultadas las Empresas para elevar sus tarifas hasta las máximas legales de su concesión.

Octava. Al aplicar para cada Empresa las tarifas del período provisional a que se refiere la base décima, o las del apartado anterior, en su caso, cesará para ella el derecho al percibo de los anticipos y a la aplicación del Real decreto de 26 de Diciembre de 1918, relativo al aumento del 15 por 100 en las tarifas.

Novena. En el plazo de un año se revisarán, por el Ministerio de Fomento, los expedientes de ferrocarriles en tramitación y los relativos a concesiones ya otorgadas, cuyas líneas no se hallen en explotación, instruyendo desde luego expediente de caducidad para los que resulten incurso en ella.

Décima. En tanto no se reforme la legislación vigente, deberáirse al Consejo Superior de Ferrocarriles antes de sacar a subasta una concesión ferroviaria.

Undécima. Se reserva a favor del Estado, para el caso en que éste acuerde construir por sí, en un plazo inmediato, algún ferrocarril cuya concesión se esté tramitando con arreglo a la legislación vigente, el derecho a hacerse cargo del proyecto, pagando al peticionario su importe, según tasación, así como los gastos que justifique haber realizado.

Duodécima. Los ferrocarriles cuya concesión se hubiese otorgado al publicarse estas bases sin haber terminado su construcción, podrán acogerse al presente régimen, después de comenzada su explotación.

#### ANEJO NUMERO UNO

##### NORMAS PARA FIJAR LA FECHA MEDIA DE REVERSIÓN DE VARIAS CONCESIONES

##### 1.ª La fecha media de reversión de

un grupo de concesiones se fijará, determinando primero, para cada una de ellas, el capital que en la actualidad representa el derecho de la concesión, valiéndose de la fórmula siguiente:

$$c = \frac{a}{i} \left( 1 - \frac{1}{(1+i)^t} \right)$$

El significado de cada una de las letras que intervienen en esta fórmula es: *c*, Capital que se busca; *a*, Anualidad deducida, según la base décimo-cuarta para todos los casos; *t*, Tiempo que resta de la concesión, a partir de la fecha que se adopte para el cálculo. (Número entero o fraccionario de años.) *i*, Intérés (tanto por uno), o cociente que resulte de la división  $\frac{a}{v}$  en la que *v* representa el Valor real del establecimiento, según se define en la base novena.

\* \* \*

Quando los términos de las concesiones no coinciden, se llevarán a la fórmula dicha los valores correspondientes a cada concesión:

$a_1, a_2, a_3, \dots; t_1, t_2, t_3, \dots; i_1, i_2, i_3, \dots;$  deducidos estos últimos (los de *i*), de los respectivos  $a_1, a_2, a_3, \dots;$  y  $v_1, v_2, v_3,$  y se hallará los  $c_1, c_2, c_3, \dots$  que correspondan.

Si *C* es la suma  $c_1 + c_2 + c_3, \dots$  *A*, la suma  $a_1, a_2, a_3, \dots$  *V*, la suma  $v_1, v_2, v_3, \dots;$  y se designa por *I* el cociente  $\frac{A}{V}$ , la relación

$$C = \frac{A}{I} \left( 1 - \frac{1}{(1+I)^t} \right)$$

dará el valor *T*, que es el tiempo medio único que resta a todas las concesiones englobadas, a partir de la fecha en que se base el cálculo.

NOTA.—Para la determinación de las fechas medias de reversión se supone, en todo caso, que las obligaciones y cargas corren totalmente a cuenta de las Empresas.

2.ª Los ferrocarriles concedidos a perpetuidad, pertenecientes a Empresas sometidas al presente régimen, se considerarán otorgados por noventa y nueve años, a partir de la fecha de la disposición a que se refieren estas normas, quedando transformados en temporales a todos los efectos de este régimen.

Para todos los ferrocarriles de concesión temporal, actualmente en explotación, se considerará como fecha a partir de la cual debe contarse el plazo de concesión, la que corresponda al término del que para la construcción total de la línea señaló la

concesión respectiva, sin tener en cuenta las prórrogas.

#### ANEJO NUMERO DOS

RELACION DE LOS TANTOS POR CIENTO DE REDUCCIÓN QUE HAN DE SUFRIR LOS ANTICIPOS DE PERSONAL OTORGADOS POR EL ESTADO A LAS DISTINTAS EMPRESAS FERROVIARIAS POR REAL ORDEN DE 23 DE MARZO DE 1920 Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DURANTE EL REGIMEN QUE SE ESTABLECE POR LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS DE ESTE REAL DECRETO.

Caminos de Hierro del Norte de España, 50 por 100.

Madrid a Zaragoza y a Alicante, 50 por 100.

Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España, 20 por 100.

Secundario de Castilla, 20 por 100.

Medina del Campo a Salamanca, 10 por 100.

Salamanca a la frontera de Portugal, 8 por 100.

The West Galicia Railway, 20 por 100

Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada, 80 por 100.

Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos, no percibe anticipo.

Metropolitano Alfonso XIII, no percibe anticipo.

Ferrocarril eléctrico de Guadarrama, no percibe anticipo.

Compañía Madrileña de Urbanización, no percibe anticipo.

Sociedad Azucarera de Madrid, no percibe anticipo.

Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón, 30 por 100.

Compañía de Madrid a Villa del Prado y Almorox, 15 por 100.

Villacañas a Quintanar de la Orden, 10 por 100.

Argamasilla a Tomelloso, 100 por 100

Sociedad Minero y Metalúrgica de Peñarroya, no percibe anticipo.

Valdepeñas a Puertollano, 5 por 100.

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, 30 por 100

Caminos de Hierro (Granada, Baza, Guadix), 100 por 100.

Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España, 14 por 100.

Compañía de los Ferrocarriles suburbanos de Málaga, 30 por 100.

Málaga a Algeciras y Cádiz, no se rebaja el anticipo.

Compañía Gaditana de minas La Cañada de Aznalcóllar, 10 por 100.

Sociedad Minas de Cala, no se rebaja el anticipo.

Sociedad Minas Castillo de las Guardas, no se rebaja el anticipo.

Compañía del Ferrocarril del Condado, no percibe anticipo.

Compañía Anónima de Buitrón, no percibe anticipo.

Compañía de los Ferrocarriles de Zafra a Huelva, 8 por 100.

Compañía Azufre y Cobre de Tharsis a Huelva, no percibe anticipo.

Compañía de Riotinto, no percibe anticipo.

Lucainena de las Torres a Ensenada Aguas Amargas, no percibe anticipo.

Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, no percibe anticipo.

Ferrocarril de Soria a Navarra, no se rebaja el anticipo.

Compañía de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón, 25 por 100.

Sociedad Valencia de Tranvías, no percibe anticipo.

Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turia, 100 por 100.

Alcoy and Gandía Railway and Arabano Compañía Limited, 25 por 100.

Compañía de los Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de Alicante, 20 por 100.

Mazarrón al Puerto, no percibe anticipo.

Sociedad de Caminos de Hierro de la Sierra de Cartagena, no percibe anticipo.

Compañía del Ferrocarril de La Carolina y prolongaciones, no se rebaja el anticipo.

Sociedad Anónima de Tranvías de Granada, no percibe anticipo.

The Almería and Alhamilla Railway Compañía Limited, no percibe anticipo.

The Grest Soulhief Railway Compañía Limited, 10 por 100.

Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y Orense a Vigo, 20 por 100.

Ferrocarril de Montaña a Grandes pendientes, no percibe anticipo.

Sociedad Funicular (Vallvidriera), no percibe anticipo.

Sociedad del Tibidabo, no percibe anticipo.

Sociedad Anónima de Funiculares y Ascensores, no percibe anticipo.

Compañía del Ferrocarril de Sarriá, no percibe anticipo.

Olot a Gerona, 84,25 por 100.

San Feliú de Guixols a Gerona, 100 por 100.

Mollerusa (Sociedad Azucarera del Segre), no percibe anticipo.

Compañía Reusense de Tranvías, no percibe anticipo.

Flassá a Palamós, 50 por 100.

Compañía General de Asfalto y Portland, no percibe anticipo.

Sociedad Anónima del Ferrocarril de Cataluña, no percibe anticipo.

Ferrocarriles Catalanes, S. A., 100 por 100.

Manresa a Berga, 50 por 100.

Valladolid a Medina de Rioseco, no se rebaja el anticipo.

Mollet a Caldas de Montbuig, 20 por 100.

Compañía del Ferrocarril de Cartañena a Zaragoza, 75 por 100.

Onda al Grao de Castellón, no percibe anticipo.

Alcantarilla a Lorca, 50 por 100.

Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla, 30 por 100.

Compañía del Ferrocarril de Sádaba a Gallur, 8,50 por 100.

Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas, 40 por 100.

Ferrocarril de Borja a Cortes, no se rebaja el anticipo.

Ferrocarril de Haro a Ezcaray, 10 por 100.

Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía, no se rebaja el anticipo.

Bilbao a Lezama, no se rebaja el anticipo.

Amorebieta a Guernica, no se rebaja el anticipo.

Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, 45 por 100.

Bilbao a Begoña, no percibe anticipo.

Funicular Archanda, no percibe anticipo.

Compañía Ferrocarril La Robla a Valmaseda, 50 por 100.

Sociedad Industrias y Ferrocarriles (León a Matallana), no percibe anticipo.

Sociedad Minera de Villaodrid, no se rebaja el anticipo.

Ferrocarriles Vascongados, 50 por 100.

Compañía Ferrocarril de Triano, no percibe anticipo.

Compañía Ferrocarril Monte Igueldo, no percibe anticipo.

Sociedad Minera Guipuzcoana, 25 por 100.

Sociedad Eléctrica "El Irati", 10 por 100.

Compañía del Ferrocarril del Bidasoa, 12 por 100.

San Sebastián a la Frontera, 40 por 100.

San Sebastián a Hernani, 25 por 100.

Ferrocarril Cantábrico, 60 por 100.

Astillero a Ontaneda, 20 por 100.

Santander a Bilbao, 100 por 100.

Económicos de Asturias y Arriondas a Covadonga, 50 por 100.

Sociedad Vasco Asturiana, 100 por 100.

Ferrocarril de Langreo, 100 por 100.

Ferrocarril de Carreño, no percibe anticipo.

Ferrocarril de Mallorca, no percibe anticipo.

Sociedad del Ferrocarril de Sóller, no percibe anticipo.

*Observación*—Los tantos por ciento de reducción del anticipo, correspondientes al ferrocarril y minas de Berga (décimotercera Comisión), Sierra Alhamilla (décimonovena Comisión) y Sestao a Galdames (vigésima Comisión), no se consignar por falta de datos. El Consejo Superior de Ferrocarriles los determinará previa la información necesaria.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PENS.

### EXPOSICION

SEÑOR: El Real decreto de 18 de Enero último, en el que se señalaba la necesidad de que la labor del Alto Comisario de España en Marruecos se desarrollase en términos de máxima desenvoltura, prescribía la publicación de un Reglamento destinado a fijar con todo detalle las relaciones de despacho llamadas a establecerse entre el Gobierno de Vuestra Majestad y su Representante en Marruecos.

Deben ordenarse dichas relaciones dentro del cauce señalado por los recientes Decretos en los que se confían al Alto Comisario atribuciones que conviene, por otra parte, determinar y detallar todo lo posible, llevando al texto de la ley las modificaciones orgánicas de los servicios de la Alta Comisaría que sean indispensables para facilitar al Alto Comisario el ejercicio de sus nuevas facultades.

Se hace preciso, pues, que este Reglamento no se limite a fijar las ya citadas relaciones de despacho entre la Alta Comisaría y la Jefatura del Gobierno, sino que, teniendo en cuenta determinadas modificaciones que es preciso introducir en la estructura de los servicios centrales y la existencia de disposiciones anteriores como el Real decreto del Ministerio de Estado, fecha 24 de Enero de 1916, que conviene subsista en parte, aunque adaptado a las circunstancias presentes, refunda en un solo conjunto de normas lo legislado hasta la fecha y constituya un instrumento, todo lo más claro y sencillo posible, que permita, por una parte, al Alto Comisario el ejercicio bajo su responsabilidad de las amplias facultades que se le otor-

gan, y en el desempeño, por otra, a los organismos burocráticos de Madrid y Tetuán de la labor auxiliar que están obligados a realizar.

A conseguir tales aspiraciones responde el siguiente proyecto de Real decreto que el Presidente que suscribe, de acuerdo con el Director Militar, tiene la honra de proponer a Vuestra Majestad.

Madrid, 12 de Julio de 1924.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

#### REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en aprobar el Reglamento referente a las atribuciones del Alto Comisario y organización de los servicios de la Alta Comisaría, así como a las relaciones de la misma con el Gobierno, de conformidad con el artículo 5.º del Real decreto fecha 13 de Enero del corriente año.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente Interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

#### REGLAMENTO

Referente a las atribuciones del Alto Comisario y organización de los servicios de la Alta Comisaría, así como a las relaciones de la misma con el Gobierno, de conformidad con el artículo 5.º del Real decreto, fecha 13 de Enero del corriente año.

#### CAPITULO PRIMERO

##### Del Residente general y Alto Comisario.

Artículo 1.º La acción de España en Marruecos será ejercida, como hasta ahora, por un Residente general, Alto Comisario, dentro de los límites y condiciones establecidos por el Convenio hispano-francés de 27 de Noviembre de 1912 y demás compromisos internacionales que determinan la situación jurídica de aquel territorio.

Artículo 2.º El Residente general, Alto Comisario, dependerá, en sus relaciones con el Gobierno, de la Presidencia de éste.

Artículo 3.º El Alto Comisario, Representante de España en nuestra zona de Marruecos, será depositario de todos los poderes que en ella hayamos de ejercer.

#### CAPITULO II

##### Del Delegado general

Artículo 4.º A las órdenes del Alto Comisario y como Jefe inmediato

de todos los servicios civiles afectos a la Alta Comisaría, figurará un Delegado general que le asistirá directamente en la tramitación y despacho de todos aquellos asuntos que por su carácter e importancia lo exijan y que desempeñará sus funciones con arreglo a lo establecido en el curso del presente Real decreto.

Artículo 5.º El Delegado general del Alto Comisario pertenecerá a la carrera diplomática o a la consular, y tendrá la categoría de Jefe de Misión o de Cónsul general. En ausencias o enfermedades del Alto Comisario, o en interinidades impuestas por no hallarse provisto el cargo, regirá la Alta Comisaría el Delegado general y a la falta de éste el Director de los servicios de Intervención y Asuntos generales, o el que se sirva disponer el Alto Comisario, que dará cuenta al Gobierno de la designación.

##### De la Intervención civil y asuntos generales.

Artículo 6.º Todos los servicios comprendidos hasta ahora en el radio de acción de la Secretaría general y de la Sección civil de Intervención, creada por Real decreto de 11 de Mayo del año corriente, serán reunidos bajo el epígrafe de "Servicios de intervención civil y Asuntos generales".

Artículo 7.º Al frente de estos servicios y con el título de Director figurará un funcionario perteneciente a la carrera diplomática o a la consular y cuyas facultades serán las mismas que han venido siendo atribuidas al Secretario general y al Inspector general de la Intervención civil y servicios jafitanos, sin más modificaciones que las que resultan del presente Decreto.

Artículo 8.º Los servicios de comunicaciones, hasta ahora afectos a la Delegación de Fomento de intereses materiales, pasarán a depender de la Intervención civil y asuntos generales.

##### De los servicios de Fomento de intereses materiales.

Artículo 9.º Todos los servicios comprendidos hasta ahora en el radio de acción de la Delegación de Fomento, figurarán reunidos bajo el epígrafe de "Servicios de Fomento de Intereses Materiales", con excepción de los de Correos y Telégrafos que, conforme a lo prescrito en el artículo anterior, pasarán a depender de la Intervención civil y asuntos generales.

Artículo 10.º Al frente de los servicios de Fomento de Intereses Materiales y con el título de Director, figurará un ingeniero civil, cuyas facultades serán las mismas que han venido siendo atribuidas al Delegado de Fomento, sin más modificaciones que las que resulten del presente Decreto.

##### De los servicios tributarios, económicos y financieros.

Artículo 11.º Todos los servicios comprendidos hasta ahora en el radio de acción de la Delegación de este

nombre figurarán reunidos bajo el epígrafe de "Asuntos tributarios, económicos y financieros".

Artículo 12.º Al frente de estos servicios figurará un Director, elegido entre los funcionarios dependientes del Ministerio de Hacienda, y cuyas atribuciones serán las mismas que han venido siendo asignadas al Delegado de este ramo, sin más modificaciones que las que resulten del presente Decreto.

#### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 13.º No podrán ser objeto de resolución por el Alto Comisario, en cuanto a su fondo, sin previa consulta al Gobierno de S. M., los asuntos siguientes:

a) Aquellos que afecten a las relaciones oficiales con los Gobiernos de los demás países.

b) El Presupuesto general de gastos e ingresos de la zona de Protectorado.

c) Aquellos asuntos que tiendan a modificar el régimen general de gastos e ingresos, tal como resulte del Presupuesto aprobado por el Gobierno. Toda cuestión relacionada con la implantación de nuevos impuestos, derogación o modificación de los ya existentes, contratación de empréstitos o concesiones relacionadas con la explotación de la riqueza pública, entrará, pues, dentro de esta categoría de asuntos.

d) La ejecución de obras cuyo coste exceda de 100.000 pesetas, con las excepciones de carácter extraordinario que más adelante se expresan.

e) La contratación de servicios públicos, fuera de aquellos cuya gestión corresponda a las Juntas de Servicios Municipales, y siempre que la cuantía anual del arriendo exceda de 50.000 pesetas.

f) Aquellos asuntos cuya resolución pueda implicar modificación de las orientaciones marcadas al Alto Comisario por el Gobierno, en relación con la política general a seguir en la zona de Protectorado.

g) Aquellos que supongan modificación de las disposiciones legislativas fundamentales vigentes en la zona o proyectos de legislación de carácter sustantivo.

##### Disposiciones referentes al empleo y autorización de créditos y al régimen de intervención.

Artículo 14.º La Nota de recursos disponibles y distribución de fondos será aprobada por el Alto Comisario en la última quincena del mes anterior a aquel en que haya de tener aplicación.

La aprobación de dicha nota de recursos disponibles por la Alta Comisaría queda subordinada al cumplimiento de las condiciones siguientes:

1.º Que en cada una de las respectivas distribuciones de fondos no se altere el régimen de dozavas partes.

2.º Que cada una de las partidas represente la aplicación parcial de un crédito consignado expresamente en el Presupuesto para una atención aprobada por el Alto Comisario

en uso de sus atribuciones o por la Presidencia del Gobierno en los casos en que proceda.

3.º Que se dé conocimiento simultáneo a la Presidencia del Gobierno (Oficina de Marruecos) de cada una de las consignaciones mensuales de fondos aprobadas por la Alta Comisaría.

Previo el correspondiente pedido que la Alta Comisaría formalizará periódicamente por telégrafo, la Presidencia del Gobierno procederá al libramiento de la parte alícuota de la subvención al Jefe, que pueda ser necesaria a la Administración del Protectorado para enjugar el déficit de cada mes.

Artículo 15. En aquellos casos en que la Alta Comisaría considere necesario hacer figurar en la respectiva nota de distribución de fondos cantidades superiores a la dozava parte del crédito presupuestado, las partidas respectivas serán consultadas a la Presidencia del Gobierno en la última quincena del mes anterior a aquel en que haya de aplicarse la correspondiente consignación de fondos.

Cuando figurasen en una consignación de fondos créditos para determinadas atenciones a cuya habilitación juzgase indispensable proceder el Alto Comisario por medio de transferencias, las partidas respectivas serán consultadas a la Presidencia del Gobierno en la última quincena del mes anterior al de la correspondiente consignación, prescindiendo únicamente de tal consulta y pudiendo, por tanto, ser en cualquier momento autorizada cualquier transferencia por la Alta Comisaría, en aquellos casos que se juzgasen de extraordinaria necesidad y urgencia, originada por circunstancias imprevistas, y siempre que no cupiese disponer de crédito alguno exactamente aplicable a la atención de que se trate.

De tales transferencias, que en todo caso no deberán versar sobre sumas superiores a 100.000 pesetas, se dará cuenta simultánea y razonada por la Alta Comisaría a la Presidencia del Gobierno.

Artículo 16. Compete al Alto Comisario, dentro del límite máximo de 100.000 pesetas, la autorización de aquellos gastos cuya aplicación no ofrezca duda por expresar los respectivos conceptos del presupuesto del Majzen de una manera concreta y clara el destino de los correspondientes créditos.

Artículo 17. De las autorizaciones a que se refiere el artículo anterior informará simultáneamente la Alta Comisaría a la Presidencia del Gobierno, sin perjuicio de dar asimismo cuenta ulterior de la inversión y justificación de las sumas de que se trate en la forma prescrita por las disposiciones vigentes.

Artículo 18. Cuando se trate de obras o suministros cuyo importe exceda de 100.000 pesetas y que tengan crédito señalado en el presupuesto, el Alto Comisario deberá elevar oportunamente a la Presidencia del Gobierno los proyectos y pliegos de condiciones oportunas.

Artículo 19. En los casos a que se

refiere el apartado 2.º del artículo anterior, el Alto Comisario deberá dar cuenta inmediata a la Presidencia justificando las razones que hayan impedido solicitar la aprobación del Gobierno con la antelación suficiente.

Artículo 20. El Alto Comisario adoptará las medidas oportunas para que las reglas generales establecidas en la legislación española, en lo que se refiere al modo de llevar a cabo las obras públicas y suministros, y singularmente, el pliego general de condiciones puesto en vigor por Real decreto de 13 de Marzo de 1902, se hagan extensivos a la zona de Protectorado español en Marruecos. Podrá, sin embargo, el Alto Comisario, autorizar se prescinda de los trámites de subasta, previa consulta al Gobierno, en aquellos casos de reconocida urgencia, originada por causas imprevistas.

Artículo 21. Corresponde al Alto Comisario velar expresamente por que las cantidades que para equilibrar el presupuesto de la zona conceda la Nación protectora en concepto de anticipo tengan pronta aplicación, conforme a lo establecido en el presupuesto de cada año, pudiendo en todo momento intervenir las cuentas relativas a la inversión de cada crédito, con el fin de disminuir en lo posible la labor de fiscalización llamada a ser ejercida por los organismos interventores centrales.

#### *Disposiciones relativas al personal.*

Artículo 22. El personal afecto a todos los servicios de la Alta Comisaría y que, dada la organización de la misma y las disposiciones vigentes, deba pertenecer a alguna carrera o Cuerpo facultativo del Estado, será nombrado por el Jefe del Gobierno, previa consulta al Alto Comisario.

Artículo 23. Los efectos de estos nombramientos, en cuanto a la situación administrativa del titular, se regularán por las Leyes y Reglamentos orgánicos del Cuerpo a que aquél pertenezca, y en su defecto, por las disposiciones generales relativas a los funcionarios públicos.

Artículo 24. La designación del Gran Visir, de los Ministros del Majzen y del Bajá de Tetuán será aconsejada al Majzen por el Alto Comisario, previa consulta al Gobierno.

Artículo 25. Corresponde al Alto Comisario, sin necesidad de previa consulta al Gobierno, la designación y nombramiento de todo el personal de plantilla no perteneciente a carreras o Cuerpos especiales de la Península, y cuyos haberes figuren en el Presupuesto de Protectorado.

Artículo 26. La designación del personal marroquí, con excepción del especificado en el artículo 24, será propuesta al Majzen por el Alto Comisario, sin previa consulta al Gobierno. Del nombramiento de los funcionarios indígenas dará conocimiento el Alto Comisario al Gobierno de Su Majestad.

Artículo 27. El Alto Comisario, a propuesta de los Directores de los Servicios correspondientes, procederá a la designación y nombramiento de los funcionarios cuyos haberes totales sean inferiores a 2.500 pesetas al año,

sin necesidad de oposición ni concurso.

Artículo 28. La designación del personal no perteneciente a Cuerpos o carreras especiales de la Península, y cuyos haberes totales excedan de 2.500 pesetas anuales, se hará mediante oposición o concurso, pudiendo el Alto Comisario, sin previa consulta al Gobierno, formalizar la designación de los candidatos propuestos por los Tribunales de oposición o por los organismos de la Alta Comisaría competentes, según los casos.

No se considerarán vacantes a cubrir por concurso u oposición las que resultaren de aquellas modificaciones que afecten solamente a la denominación de los cargos o a los haberes consignados a un empleo determinado. Deberá, sin embargo, el nuevo nombramiento o confirmación recaer en el antiguo titular. Si las modificaciones entrañasen una alteración esencial en la función, se considerará el cargo como vacante y será provisto por concurso u oposición, con arreglo a lo prescrito en el presente artículo.

Artículo 29. Por la Delegación general se dará conocimiento directamente a la Oficina de Marruecos de los nombramientos de personal referentes a destinos cuyos haberes totales no excedan de 2.500 pesetas.

Artículo 30. El Alto Comisario informará al Gobierno sobre el resultado de cada uno de los concursos u oposiciones que tengan lugar en la zona del Protectorado para la provisión de los empleos a que se refiere el artículo 28.

Tales informes, que en virtud de autorización del Alto Comisario podrán ser cursados directamente por la Delegación general a la Oficina de Marruecos, deberán abarcar una relación de los méritos y circunstancias que concurren en cada uno de los opositores o aspirantes a cada destino y el dictamen del Tribunal o del Director del Servicio competente justificativo de la elección recaída en cada caso.

Artículo 31. La concesión de licencias a los funcionarios del Protectorado, sea cual fuere su categoría y sueldo, formará parte de las facultades delegadas por el Gobierno en el Alto Comisario, el cual podrá otorgar dichos beneficios con arreglo a las condiciones prescritas en los artículos 51 y 52 del Real decreto del Ministerio de Estado de 24 de Enero de 1916.

Artículo 32. La concesión por el Alto Comisario de los permisos y licencias será comunicada por la Delegación general a la Oficina de Marruecos de la Presidencia.

Artículo 33. En ningún caso podrá el Alto Comisario conceder más de dos permisos de quince días dentro de un año al mismo funcionario. El término de un año que debe mediar entre dos licencias se contará desde el día en que se empezó a hacer uso de la última hasta el día en que se comenzó a hacer uso de la nuevamente solicitada.

Artículo 34. Los funcionarios que permanezcan durante dos o más años sin hacer uso de permiso o licencia alguna, podrán disfrutar, si las exigencias del servicio lo permiten, de permiso para ausentarse

de sus respectivos destinos por un período de tiempo que no excederá de dos meses en ningún caso.

Artículo 35. Las disposiciones relativas a correcciones disciplinarias contenidas en los artículos 55 y 56 del citado Real decreto de 24 de Enero de 1916, continúan en vigor, correspondiendo en adelante al Alto Comisario el ejercicio de las facultades que las disposiciones en cuestión conferían al Ministro de Estado.

Artículo 36. El Jefe del Gobierno tendrá plena facultad para separar de su destino a cualquier empleado del Protectorado. En el caso de que el funcionario objeto de esta sanción perteneciese a alguna carrera o Cuerpo facultativo del Estado, la Presidencia del Gobierno comunicará su separación al Departamento ministerial de quien la carrera en cuestión dependa. La separación no implicará nota desfavorable para el interesado; pero si fuese decretada a consecuencia de actos o faltas punibles, se pondrá en conocimiento del Departamento competente para los efectos que en él deba producir.

Artículo 37. La facultad para separar de su destino a cualquier funcionario del Protectorado en las condiciones a que se refiere el artículo precedente, podrá ser ejercitada asimismo por el Alto Comisario, sin previa consulta y en virtud de delegación especial que se le confiere por el presente Real decreto. Del uso que de esta facultad haga el Alto Comisario dará conocimiento al Gobierno, con expresión de las razones que en cada caso hayan motivado la separación del funcionario de que se trate.

Artículo 38. La Delegación general de la Alta Comisaría dará conocimiento, por conducto de la Oficina de Marruecos, de las correcciones disciplinarias que hayan recaído en cualquier funcionario del Protectorado, europeo o indígena.

Artículo 39. La circunstancia de que sobre un funcionario del Protectorado recaiga auto de procesamiento, determinará su inmediata suspensión de empleo y sueldo, que será decretada por el Alto Comisario y comunicada a la Presidencia del Gobierno por conducto de la Delegación general y de la Oficina de Marruecos.

#### DISPOSICIONES VARIAS

Artículo 40. A la Alta Comisaría corresponde cursar por despacho a la Presidencia (Oficina de Marruecos) todos aquellos asuntos que requieran la previa aprobación del Gobierno. A los despachos relativos a todos estos asuntos, se acompañarán los antecedentes necesarios para formar juicio, los informes de los organismos competentes que dependen de la Alta Comisaría y el dictamen personal del Alto Comisario.

Artículo 41. La correspondencia reservada y referente a asuntos oficiales que el Presidente del Gobierno sostenga con el Alto Comisario será archivada de modo especial

bajo la personal custodia del Delegado general de la Alta Comisaría.

Análogamente, la correspondencia oficial dirigida por el Alto Comisario al Jefe del Gobierno, constituirá un archivo especial en la Oficina de Marruecos, también bajo la personal custodia del Director de la misma.

Artículo 42. Aquellos asuntos que sólo exijan notificación al Gobierno, se cursarán de oficio por el Delegado general a la Oficina de Marruecos.

Artículo 43. Todas aquellas resoluciones de trámite que, por el hecho de serlo, no lleven aparejado acuerdo alguno fundamental o definitivo, serán comunicadas directamente por el Director de la Oficina de Marruecos a la Delegación general, de conformidad con las facultades otorgadas a aquél por Real orden de 18 de Marzo del año corriente. (Boletín Oficial número 7.)

Artículo 44. Al Director de la Oficina de Marruecos corresponderá adoptar y autorizar por Delegación del Presidente aquellos acuerdos y resoluciones que, basados en propuestas de la Alta Comisaría, se refieran al personal militar, siempre que su categoría no exceda de la de Teniente.

Artículo 45. Al Director de la Oficina de Marruecos corresponderá adoptar y autorizar por Delegación del Jefe del Gobierno, aquellos acuerdos y resoluciones que, basados en propuestas emanadas de los Centros competentes, y aceptadas por el Alto Comisario, se refieran al personal civil, siempre que su categoría no exceda de la de Oficial segundo de Administración.

Artículo 46. Las Autoridades de distintos ramos de la Administración, sólo podrán comunicar entre sí por conducto de sus superiores jerárquicos, salvo en aquellos casos especialmente autorizados o cuando la urgencia no permita seguir el trámite normal sin que sufran perjuicio los intereses que les están confiados. En este caso, darán cuenta a la Superioridad de las resoluciones que adopten y solicitarán su aprobación.

Artículo 47. Ningún funcionario de la Zona podrá dirigirse al Jefe del Gobierno sino por mediación del Alto Comisario, quien cursará la comunicación informándola siempre que en ella vaya envuelta una propuesta o petición.

Artículo 48. Cuando el Alto Comisario o alguna de las Autoridades de su jurisdicción deba dirigirse a una Autoridad o Centro de fuera de la Zona, en España o en el extranjero, lo hará por conducto de la Presidencia, salvo en aquellos casos especialmente autorizados, o cuando la urgencia no permita seguir el trámite normal, sin perjuicio de los intereses que les están encomendados. En este caso, darán cuenta al Jefe del Gobierno.

Se considerarán, desde luego, autorizadas:

a) Las relaciones directas que las Autoridades militares y navales españolas mantengan con los Ministerios de la Guerra y de Marina en

asuntos de carácter exclusivamente militar.

b) Las comisiones y exhortos que las Autoridades judiciales dirijan a las de España o del extranjero con arreglo a las disposiciones legales españolas y los pactos internacionales.

c) Las relaciones directas entre las Autoridades competentes de la Zona y las españolas de Tánger, en asuntos de urgencia o de mero trámite.

d) Las relaciones directas con las Autoridades de las Zonas limítrofes de Marruecos, y muy especialmente del Protectorado francés que sean exigidas, no sólo por la buena vecindad y mutua amistad y cortesía, sino por el buen servicio de ambas Zonas.

Artículo 49. El Delegado general asistirá directamente al Alto Comisario en la tramitación y despacho de todos aquellos asuntos que por su carácter e importancia lo exijan, y en general de todos aquellos que tengan aspecto resolutivo. Unificará de este modo el despacho con el Alto Comisario de todos los asuntos dependientes de los distintos servicios, sin perjuicio de lo cual, el Alto Comisario podrá ascensorarse personalmente de cualquier Director o funcionario en todos aquellos casos en que lo considere conveniente.

Artículo 50. Los Directores de los Servicios despacharán directamente con el Delegado general, dándole cuenta, con sus correspondientes dictámenes, de los asuntos cuya resolución recabará el referido Delegado general sin omitir su informe en cada caso del Alto Comisario.

Artículo 51. La redacción del anteproyecto de presupuesto de la Zona, que deberá ser enviado a la Presidencia del Gobierno en la primera quincena del mes de Mayo de cada año, será objeto de una o varias reuniones convocadas por el Alto Comisario, y a las que conjuntamente con el Delegado general y con el carácter de asesores, en los asuntos de su respectiva incumbencia, concurrirán el Gran Visir y los Directores de los Servicios de Intervención civil y Asuntos generales, de Fomento de Hacienda.

Artículo 52. A fin de cambiar impresiones sobre la marcha general de los Servicios, se convocará periódica y frecuentemente por el Alto Comisario reuniones a las que, además del Gran Visir y del Delegado general, asistirán los Directores de los Servicios.

Artículo 53. El Delegado general adoptará por sí todas aquellas resoluciones de trámite que, por el hecho de serlo, no lleven aparejado acuerdo alguno fundamental o definitivo.

Artículo 54. El Delegado general, además de las funciones inherentes a su cargo, desempeñará todas aquellas que se sirva encomendarle el Alto Comisario, quien queda facultado para delegar en él el estudio y resolución de cualquier asunto o grupo de asuntos.

Artículo 55. De conformidad con lo prescrito en el artículo 51, los Directores de los Servicios despacharán con el Delegado general en cuantas ocasiones sea necesario, pudiendo éste convocarlos con tal objeto siempre que lo considere oportuno.

Artículo 56. La Delegación general cuidará también de que a toda comunicación oficial que se dirija a la Presidencia del Gobierno (Oficina de Marruecos) se acompañe copia autorizada de los informes que sobre cada caso hayan podido emitir los diferentes Servicios de la Alta Comisaría.

Artículo 57. El Delegado general podrá reclamar de los distintos Servicios u Organismos burocráticos de la Alta Comisaría cuantos antecedentes y documentos considere precisos para el estudio de cada asunto, pudiendo asimismo, en casos de urgencia, entenderse directamente con todos los organismos de la Administración del Protectorado, sea cualquiera el Servicio de que en primer término dependan.

Artículo 58. Toda la correspondencia oficial dirigida al Alto Comisario o expedida por él tendrá entrada y salida exclusivamente por la Oficina de Intervención civil y Asuntos generales; la entrada, después de decretada por el Delegado, será registrada y cursada adonde proceda; la de salida será objeto del correspondiente acuse de recibo, para garantía de los organismos respectivos que así lo reclamen.

Artículo 59. Continuarán en vigor, aunque referidas a la Presidencia del Gobierno, en aquella parte que hiciesen relación al Ministerio de Estado, aquellas disposiciones del Real decreto de dicho Ministerio, fecha 24 de Enero de 1916, que no estén en oposición con lo prescrito en el presente Real decreto y que no hubiesen sido derogadas por disposiciones ulteriores.

Artículo 60. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al presente Real decreto, para cuyo cumplimiento se servirá la Alta Comisaría aconsejar al Jefe de la promulgación del Dahir o Dahires que sean del caso.

#### REALES DECRETOS

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar y de conformidad con lo establecido en el artículo 9.º del Decreto-ley de 30 del mes último y en la ley orgánica de la Presidencia del Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Secretario de la Presidencia del Gobierno, Oficial Mayor de la del Consejo de Ministros, a D. Carlos Fort y Morales de los Ríos, Conde de Morales de los Ríos, con la categoría de Jefe de Administración civil de primera clase y sueldo de 12.000 pesetas anuales, con la efectividad del día primero del mes actual.

Dado en Palacio a diez de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,  
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.º del Decreto-ley de 30 de Junio próximo pasado y de conformidad con la ley orgánica de la Presidencia del Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de segunda clase y sueldo anual de 11.000 pesetas, con destino en la Secretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros y del Gobierno, a D. Gregorio Martínez de Diego, Jefe de Administración civil de tercera clase de la misma dependencia y con la efectividad de primero del mes actual.

Dado en Palacio a diez de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,  
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.º del Decreto-ley de 30 de Junio próximo pasado y de conformidad con la ley orgánica de la Presidencia del Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Jefe de Administración civil de tercera clase y sueldo anual de 10.000 pesetas con destino en la Secretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros y del Gobierno, a D. Jerónimo Celorrio y Guillén, Jefe de Negociado de primera clase de la misma dependencia y con la efectividad de primero del actual.

Dado en Palacio a diez de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente del Directorio Militar,  
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Tesorero-Contador de la Deuda y Clases Pasivas, a D. Francisco García del Valle Blanco, que era Tesorero de la citada Dirección general; entendiéndose retrotraído este nombramiento al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefes de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino a la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre, a don José María Antelo Fernández y a D. Emilio Martos Llobell, que eran Tesorero del referido Establecimiento y Jefe de Sección de la suprimida Dirección general del Tesoro público, respectivamente; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Interventor de la Ordenación de Pagos por obligaciones de los Ministerios de Instrucción pública y Fomento, a D. Manuel García Barzanallana, que lo era de la suprimida Intervención central; entendiéndose retrotraído este nombramiento al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Interventor de Hacienda de la provincia de Valladolid, a D. Carlos Barrio y Marcos, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Administrador de la suprimida Administración de Propiedades e Impuestos de la misma provincia; entendiéndose retrotraído este nombramiento al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefes de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino a la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda, a D. Antonio Carrillo de Albornoz y a don

Francisco de Aldecoa Jiménez, que lo eran de la suprimida Inspección general y de la Dirección general de la Deuda y Clases Pasivas, respectivamente; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Administrador de Rentas públicas de la provincia de Madrid, a D. Mariano Riestra Sanz, que era Administrador de Contribuciones de la misma provincia; entendiéndose retrotraído este nombramiento al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, de la Caja general de Depósitos, con el cargo de Ordenador de pagos, a D. Antonio Ruiz de Castañeda, que era Interventor Central de Hacienda; Jefe de Administración de segunda clase de dicho Cuerpo, Cajero de la referida Caja general de Depósitos, a D. Emilio Vela-Hidalgo Burriel, que era Cajero de la Tesorería Central, y Jefe de Administración de tercera clase del mismo Cuerpo, Interventor de la mencionada Caja general de Depósitos, a D. Lorenzo Cavanillas Arrazola, que lo era de la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefes de Administración de primera clase del Cuerpo general

de Administración de la Hacienda pública, con destino en la Dirección general de Rentas públicas, a D. José María Bomilla y Franco, que era Inspector regional; a D. Pedro Marichalar Monreal, que lo era de la suprimida Intervención civil de Guerra y Marina y del Protectorado en Marruecos; a D. Antonio Díaz Cañabate y Cañabate, que es Interventor de la Ordenación de Pagos por Obligaciones de los Ministerios de Instrucción pública y Fomento; a D. Eduardo de Illana y Sánchez de Vargas y a D. José Mármol y Fernández, que lo eran de la suprimida Representación del Estado en el Arrendamiento de Tabacos y Dirección general del Timbre y del Monopolio de Cerillas; Jefes de Administración de segunda clase del mismo Cuerpo y con igual destino, a D. Anselmo Guerra del Arroyo, que lo era de la citada Representación del Estado en el Arrendamiento de Tabacos y Dirección general del Timbre y del Monopolio de Cerillas; a D. Antonio Fernández Espila, que lo era de la suprimida Dirección general de Propiedades e Impuestos, y a D. Santiago Ferreras Pérez, que lo era de la también suprimida Dirección general de Contribuciones; y Jefes de Administración de tercera clase del referido Cuerpo, con igual destino, a D. José Trullás Cassá, que lo era de la extinguida Dirección general de Propiedades e Impuestos; a D. José Gallardo Gómez y a D. Antonio Alcayde Rodríguez, que lo eran de la suprimida Dirección general de Contribuciones, y a D. Jacinto Martos Llovel, que lo es de la Ordenación de Pagos por Obligaciones de los Ministerios de Gracia y Justicia y Gobernación; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefes de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino en la Tesorería-Contaduría Central de Hacienda y con el cargo de Tesorero-Contador Central, a D. Ricardo de la Rosa Ruiz de la Herrán, que era Tesorero central, y con el cargo de Interventor,

a D. Estanislao Suárez Inclán, que lo era de la Subsecretaría de este Ministerio; y Jefe de Administración de tercera clase del referido Cuerpo general en dicha Tesorería-Contaduría Central, con el cargo de Cajero, a D. Alfonso Fernández Castillo, que lo era de la suprimida Dirección general de Propiedades e Impuestos; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefes de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino en la Dirección general de Tesorería y Contabilidad, a D. Mariano del Valle García, que lo es de la Subsecretaría de este Ministerio, y a D. José Vallcorba Mexía, que era Inspector regional; Jefes de Administración de segunda clase del mismo Cuerpo y con igual destino, a D. Ramón Elizalde Suárez, D. Manuel Reig Miranda y don Daniel Grifol y Aliaga, que lo eran de la suprimida Dirección general del Tesoro público, y Jefes de Administración de tercera clase del referido Cuerpo y con igual destino, a D. Antonio Rodríguez Pedrol, que lo era de la Ordenación de Pagos por obligaciones de Hacienda, y a D. Enrique Ortiz de Lanzagorta, que lo era de la mencionada Dirección general del Tesoro público; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, con destino en la Dirección general de la Deuda y Clases Pasivas, a D. Miguel de Asua Campos, que lo era de la Subsecretaría de este Ministerio, y Jefe de Administración de tercera clase de dicho Cuerpo, con destino en el mismo Centro, a D. Juan García Goyena, que lo era

de la Ordenación de Pagos por obligaciones de los Ministerios de Gracia y Justicia y Gobernación; entendiéndose retrotraídos estos nombramientos al día 1.º del mes actual.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Delegado de Hacienda en Badajoz, a D. Enrique de Muslera y Jeumcau, Jefe de Negociado de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Delegado de Hacienda en la de Cáceres.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Delegado de Hacienda en la provincia de La Coruña, a D. Francisco Reynot y Garrigó, Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Delegado en la de Badajoz.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Interventor de Hacienda en la provincia de Orense, por la disposición transitoria 7.ª del Reglamento de 7 de Septiembre de 1918 y Real decreto de 16 de Abril último, a D. José María Solano y González, ex Gobernador civil, con el número 1 de la escala especial de Jefes de Administración de primera clase, excedente sin sueldo.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

Vengo en nombrar, por traslación, Administrador de Rentas públicas

de la provincia de Valencia, a don Luis Ferrer y Orts, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Interventor de Hacienda de la misma provincia.

Dado en Palacio a doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

En virtud de reforma de la plantilla del personal del Instituto Nacional de Higiene de Alfonso XIII, introducida por el Real decreto-ley de Presupuestos de 30 de Junio próximo pasado,

Vengo en confirmar a D. Jorge Francisco Tello y Muñoz en su cargo de Director del mencionado Instituto, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase y sueldo anual de 11.000 pesetas, con la antigüedad para todos los efectos de 1.º del actual.

Dado en Palacio a once de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

En virtud de reforma de la plantilla del personal del Instituto Nacional de Higiene de Alfonso XIII, introducida por el Real decreto-ley de Presupuestos de 30 de Junio próximo pasado,

Vengo en confirmar a D. Obdulio Fernández Rodríguez en su cargo de Jefe de Sección (Subdirector) del Instituto mencionado, con la categoría de Jefe de Administración de tercera clase y gratificación anual de 10.000 pesetas, con la antigüedad para todos los efectos de 1.º del actual.

Dado en Palacio a once de Julio de mil novecientos veinticuatro.

ALFONSO

El Presidente interino del Directorio Militar,  
ANTONIO MAGAZ Y PERS.

#### REALES ORDENES

Ilmo. Sr.: Examinado el escrito que con fecha 25 de Junio último ha dirigido a este Directorio Militar el Presidente del Consejo Superior de los Colegios Oficiales de Agentes y Comisionistas de Aduanas, solicitando se aplace la entrada en vigor del Real decreto de 18 del mismo mes, relati-

vo a los derechos, obligaciones y responsabilidades de los Agentes de Aduanas, por ser materialmente imposible que para el día 15 del corriente mes, señalado para su vigencia, tengan preparados todos los Agentes los libros que determina el artículo 4.º del dicho Real decreto, ya que han de responder a un modelo igual para todos los Colegiados, a la vez que precisa recoger las indicaciones de cada Colegio acerca de las dificultades que pueda promover la aplicación de cuanto se ordena en el referido Real decreto, si bien el solicitante adelanta su juicio de que es posible aceptarlo con satisfacción y agrado; y

Considerando que las razones alegadas, por ser atendibles, aconsejan la conveniencia de prorrogar el plazo fijado para la vigencia del Real decreto de que se trata; pero tan sólo en lo que prudencialmente cabe estimar preciso para que puedan realizarse los informes y adopciones de modelos de libros señalados,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se aplace hasta el día 1.º de Agosto próximo la entrada en vigor del Real decreto de 18 de Junio último sobre deberes y obligaciones de los Agentes y Comisionistas de Aduanas.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 7 de Julio de 1924.

PRIMO DE RIVERA

Señor Subsecretario encargado del Ministerio de Hacienda.

Excmo. Sr.: De conformidad con lo establecido en la ley de Bases de 22 de Julio de 1918, en la Orgánica de esta Presidencia, fecha 30 de Junio de 1914, y en ejecución de lo dispuesto en el artículo 9.º del Real decreto-ley, fecha 30 del mes último, fijando los Presupuestos generales del Estado,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien nombrar Jefe de Negociado de primera clase, con el sueldo anual de 8.000 pesetas, a D. Jesús García Jiménez; Jefes de Negociado de segunda clase, con el sueldo anual de 7.000 pesetas, a D. Arturo Lope García y D. Abilio Gervás Calvo; Jefes de Negociado de tercera clase, con el sueldo anual de 6.000 pesetas, a D. Pedro Zapico Morán y don Emiliano de la Peña Avila; Oficiales de Administración civil de primera clase, con el sueldo anual de 5.000

pesetas, a D. Emilio Gil del Real y Peña y D. Abelardo Delgado y Bueno, y Oficiales de Administración civil de segunda clase, con el sueldo anual de 4.000 pesetas, a don Juan Bohigas Díaz y D. Celedonio Díaz Gutiérrez, todos Auxiliares de la Secretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros y del Gobierno, con la efectividad del día 1.º del corriente mes.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 11 de Julio de 1924.

#### EL MARQUES DE MAGAZ

Señores Oficial mayor de la Presidencia del Gobierno y del Consejo de Ministros, Director general de la Deuda y Clases pasivas y Ordenador de Pagos de Hacienda.

Excmo. Sr: Para cumplimentar lo que dispone el artículo 22 del Reglamento de dietas y viáticos aprobado por Real decreto de 18 de Junio último,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer se publique el adjunto cuadro de distancias y normas anexas, por el que han de regularse los viáticos en las Comisiones y traslados al extranjero en que expresamente se conceda el derecho a este beneficio.

De Real orden se dice a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 11 de Julio de 1924.

#### EL MARQUES DE MAGAZ

Señores Subsecretarios de todos los Ministerios y Oficial mayor de la Presidencia del Gobierno.

##### Cuadro de distancias que se cita.

Alejandro.—Desde Cerbere: trayecto terrestre, 410 kilómetros; trayecto marítimo, 1.464 millas.

Amberes.—Cerbere: 1.356 kilómetros; Hendaya: 1.211 ídem.

Amsterdam.—Cerbere: 1.596 kilómetros; Hendaya: 1.448 ídem.

Ángel.—Cerbere: 410 kilómetros; 417 millas.

Álamos.—Cerbere: 420 kilómetros; 444 millas; Hendaya: 743 kilómetros; 1.110 millas.

Armonión.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 6.130 millas.

Bahía.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 3.533 millas.

Bahía Blanca.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 5.910 millas; Cádiz: 5.699 millas.

Bayona.—Hendaya: 55 kilómetros.

Beyrut.—Cerbere: 410 kilómetros, 1.876 millas.

Belgrado.—Cerbere: 2.981 kilómetros; Hendaya: 2.833 ídem.

Berlín.—Cerbere: 2.041 kilómetros; Hendaya: 1.893 ídem.

Berna.—Cerbere: 855 kilómetros; Hendaya: 1.396 ídem.

Bogotá.—Santander: 372 kilómetros, 4.837 millas.

Bombay.—Cerbere: 410 kilómetros, 4.607 millas.

Bremen.—Cerbere: 2.073 kilómetros; Hendaya: 1.925 ídem.

Bruselas.—Cerbere: 1.315 kilómetros; Hendaya: 1.167 ídem.

Bucarest.—Cerbere: 3.518 kilómetros; Hendaya: 3.370 ídem.

Budapest.—Cerbere: 2.640 kilómetros; Hendaya: 2.492 ídem.

Buenos Aires.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 5.430 millas; Cádiz: 5.260 millas.

Burdeos.—Cerbere: 512 kilómetros; Hendaya: 234 ídem.

Calcuta.—Cerbere: 410 kilómetros, 5.944 millas.

Captown.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 5.224 millas.

Caracas.—Cádiz: 37 kilómetros, millas 3.826.

Cardiff.—Hendaya: 1.473 kilómetros, 22 millas.

Casablanca.—Cádiz: 224 millas.

Cette.—Cerbere: 227 kilómetros; Hendaya: 572 ídem.

Cristiania.—Cerbere: 2.427 kilómetros; Hendaya: 2.279 ídem.

Chicago.—Cádiz: 1.629 kilómetros; 3.100 millas.

Cienfuegos.—Coruña: 187 kilómetros, 3.900 millas; Cádiz: 187 kilómetros, 4.300 millas.

Constantinopla.—Cerbere: 410 kilómetros, 1.525 millas.

Copenhague.—Cerbere: 3.113 kilómetros; Hendaya: 2.965 ídem.

Damasco.—Cerbere: 560 kilómetros, 1.876 millas.

Dantzig.—Cerbere: 2.498 kilómetros; Hendaya: 2.350 ídem.

Dresde.—Cerbere: 2.228 kilómetros; Hendaya: 2.080 ídem.

El Cairo.—Cerbere: 618 kilómetros, 1.464 millas.

Estrasburgo.—Cerbere: 1.474 kilómetros; Hendaya: 1.326 ídem.

Faro.—Valencia de Alcántara: 328 kilómetros.

Filadelfia.—Cádiz: 170 kilómetros, 3.100 millas.

Fiume.—Cerbere: 2.574 kilómetros; Hendaya: 2.257 ídem.

Frankfort.—Cerbere: 1.686 kilómetros; Hendaya: 1.538 ídem.

Gaiveston.—Cádiz: 3.663 kilómetros, 3.100 millas.

Génova.—Cerbere: 410 kilómetros, 199 millas; Hendaya: 733 kilómetros, 196 millas.

Gibraltar.—Algeciras: 9 millas.

Ginebra.—Cerbere: 696 kilómetros; Hendaya: 1.104 ídem.

Glasgow.—Cerbere: 2.042 kilómetros, 22 millas; Hendaya: 1.894 kilómetros, 22 millas.

Gottemburgo.—Cerbere: 4.134 kilómetros; Hendaya: 3.986 ídem.

Guatemala.—Santander: 83 kilómetros, 5.814 millas.

Habana.—La Coruña: 3.900 millas; Cádiz: 4.300 millas.

Hamburgo.—Cerbere: 2.327 kilómetros; Hendaya: 2.179 ídem.

Havre (El).—Cerbere: 1.199 kilómetros; Hendaya: 1.051 ídem.

Haya (El).—Cerbere: 1.535 kilómetros; Hendaya: 1.387 ídem.

Helsinki.—Cerbere: 4.288 kilómetros; Hendaya: 4.140 ídem.

Jerusalem.—Cerbere: 482 kilómetros, 1.760 millas.

Lima.—Cádiz: 21 kilómetros, 3.963 millas.

Lisboa.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros.

Liverpool.—Cerbere: 1.718 kilómetros, 22 millas; Hendaya: 234 kilómetros, 590 millas; Hendaya: 1.570 kilómetros, 22 millas.

Londres.—Cerbere: 1.394, 22 millas; Hendaya: 1.246 kilómetros, 22 millas.

Lyón.—Cerbere: 715 kilómetros; Hendaya: 930 ídem.

Managua.—Cádiz: 150 kilómetros, 5.657 millas.

Manila.—Cerbere: 410 kilómetros, 7.930 millas; Barcelona: 7.958 millas.

Marsella.—Cerbere: 410 kilómetros; Hendaya: 733 ídem.

Matanzas.—Cádiz: 98 kilómetros, 4.300 millas; La Coruña: 98 kilómetros, 3.900 millas.

Mazagán.—Cádiz: 270 millas.

Mazatlan.—Hendaya: 6.560 kilómetros, 4.788 millas.

Méjico.—La Coruña: 424 kilómetros, 4.600 millas; Cádiz: 424 kilómetros, 5.000 millas.

Melbourne.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 10.555 millas.

Mendoza.—Cádiz: 550 kilómetros, 5.200 millas.

Milán.—Cerbere: 1.078 kilómetros; Hendaya: 1.427 ídem.

Mogador.—Cádiz: 406 millas.

Montevideo.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 5.312 millas; Cádiz: 5.000 millas.

Montreal.—Hendaya: 551 kilómetros, 3.224 millas.

Munich.—Cerbere: 1.897 kilómetros; Hendaya: 1.749 ídem.

Nápoles.—Cerbere: 1.580 kilómetros; Hendaya: 733 kilómetros, 475 millas.

Newcastle.—Cerbere: 1.832 kilómetros, 22 millas; Hendaya: 1.684 kilómetros, 22 millas.

Nueva Orleans.—Cádiz: 4.912 millas.

Nueva York.—Hendaya: 1.051 kilómetros, 3.125 millas; Cádiz: 3.100 millas.

Oporto.—Valencia de Alcántara: 369 kilómetros.

Orán.—Cartagena: 116 millas.

Palermo.—Cerbere: 410 kilómetros, 618 millas; Hendaya: 733 kilómetros, 618 millas.

Panamá.—Cádiz: 4.812 millas.

Pará.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 3.263 millas.

París.—Cerbere: 969 kilómetros; Hendaya: 821 ídem.

Paz (La).—Cádiz: 2.089 kilómetros, 5.560 millas.

Peñín.—Cerbere: 547 kilómetros, 9.785 millas.

Pau.—Hendaya: 161 kilómetros.

Pernambuco.—Cádiz: 3.120 millas.

Perpiñán.—Cerbere: 41 kilómetros.

Port Said.—Cerbere: 410 kilómetros, 1.548 millas.

Praga.—Cerbere: 2.712 kilómetros; Hendaya: 2.564 ídem.

Quito.—Cádiz: 500 kilómetros, 9.685 millas.

Rabat.—Cádiz: 180 millas.

Riga.—Cerbere: 3.166 kilómetros; Hendaya: 3.018 ídem.

Río Janeiro.—Valencia de Alcántara

ra: 255 kilómetros, 4.283 millas; Cádiz: 4.180 millas.

Roma.—Cerbere-París-Milán: 1.689 kilómetros; Cerbere-Lyon-Turín: 1.725 ídem; Hendaya: 1.541 ídem.

Rosario de Santa Fe.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 5.690 millas; Cádiz: 5.572 millas.

Rotterdam.—Cerbere: 1.380 kilómetros; Hendaya: 1.232 ídem.

Saffi.—Cádiz: 352 millas.

Saint Nazaire.—Cerbere: 1.431 kilómetros; Hendaya: 1.283 ídem.

Salónica.—Cerbere: 410 kilómetros, 1.056 millas.

San Francisco.—Cádiz: 6.788 kilómetros, 3.100 millas.

San José de Costa Rica.—Cádiz: 166 kilómetros, 5.650 millas.

San Juan de Puerto Rico.—Cádiz: 3.360 millas.

San Pablo.—Valencia de Alcántara: 635 kilómetros, 4.288 millas.

San Salvador.—Cádiz: 317 kilómetros, 5.465 millas.

Santiago de Cuba.—Cádiz: 4.630 millas.

Santiago de Chile.—Cádiz: 195 kilómetros, 7.922 millas.

Santo Domingo.—Cádiz: 5.260 millas.

Santis.—Valencia de Alcántara: 255 kilómetros, 4.483 millas.

Shanghai.—Cerbere: 410 kilómetros, 9.030 millas.

Sidi Bel Abbas.—Cartagena: 78 kilómetros, 116 millas.

Sofia.—Cerbere: 3.397 kilómetros; Hendaya: 3.249 ídem.

Southampton.—Cerbere: 1.522 kilómetros, 22 millas; Hendaya: 1.374 kilómetros, 22 millas.

Stokholm.—Cerbere: 3.676 kilómetros; Hendaya: 3.528 ídem.

Stuttgart.—Cerbere: 1.569 kilómetros; Hendaya: 1.511 ídem.

Tampico.—Cádiz: 5.160 millas.

Tampo.—Cádiz: 4.500 millas.

Tánger.—Cádiz: 57 millas; Algeciras: 18 ídem.

Tegucigalpa.—Cádiz: 599 kilómetros, 5.674 millas.

Tokio.—Cerbere: 439 kilómetros, 9.750 millas.

Torreón.—Cádiz: 1.480 kilómetros, 5.091 millas.

Toulouse.—Cerbere: 255 kilómetros; Hendaya: 337 ídem.

Trieste.—Cerbere: 1.482 kilómetros; Hendaya: 2.297 ídem.

Túniz.—Cerbere: 410 kilómetros; 585 millas.

Valparaíso.—Cádiz: 7.922 millas.

Varsovia.—Cerbere: 2.647 kilómetros; Hendaya: 2.499 ídem.

Veracruz.—La Coruña: 4.730 millas; Cádiz: 5.000 ídem.

Viena.—Cerbere: 2.362 kilómetros; Hendaya: 2.214 ídem.

Villarreal.—Valencia de Alcántara: 575 kilómetros.

Washington.—Cádiz: 288 kilómetros, 3.100 millas.

Yokohama.—Cerbere: 410 kilómetros, 9.750 millas.

**NORMAS.**—Para la aplicación de este cuadro se seguirán las siguientes normas:

1.ª Cuando el punto de salida del funcionario o comisionado esté situado de tal modo que pueda marcharse al punto de destino o al en que deba desempeñarse la comisión indistintamente por Cerbere o Hendaya, se aplicarán los viáticos por la vía que presente menor recorrido en el extran-

jero, siguiéndose iguales normas cuando pueda partirse con arreglo a este cuadro de dos o más puertos diferentes de la Península, salvo aquellos casos en que la salida por el puerto en que resulte más económico el recorrido por el extranjero originase un gran retraso en la marcha del funcionario o comisionado.

2.ª Este cuadro está calculado, en lo que se refiere a puertos, a partir del último en que normalmente hacen escala los barcos que transporten viajeros a los puntos que se indican, y, por tanto, deberá aplicarse precisamente a partir de alguno de los puertos que se mencionan para cada localidad, de tal modo que, aun en el caso de que un funcionario o comisionado tuviese su residencia en un puerto donde toquen barcos con rumbo al de destino o al en que deba desempeñar la comisión, en vez de utilizar el barco desde el referido puerto de residencia marchará por ferrocarril al puerto de embarque señalado en este cuadro, con objeto de obtener mayor economía para el Estado con el abono del importe de este viaje, que siempre será inferior al que le correspondería de abonarse el viático por las millas existentes entre el puerto donde reside y el marcado en este cuadro.

3.ª Cuando se trate de puntos no consignados expresamente en este cuadro, se dirigirán de Real orden los Ministerios correspondientes al Departamento de Estado, para que por el mismo se calculen los kilómetros y millas en cada caso concreto.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente mandado instruir por la Real orden de la Presidencia del Directorio Militar de fecha 13 de Marzo de 1924, a fin de exigir responsabilidad al Ordenador de Pagos del Ministerio de la Gobernación por haber acreditado haberes a Porteros quintos de Telégrafos, nombrados en 1.º de Enero último, no obstante la prohibición de efectuar nuevos nombramientos, contenida en el artículo adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923, cuyos nombramientos se declararon nulos y sin ningún valor ni efecto por la misma Real orden de 13 de Marzo:

Resultando que de los 17 subalternos de Telégrafos, de cuyos nombramientos se trata, 11 devengaron haberes en el mes de Febrero a razón de 2.000 pesetas de sueldo anual cada uno, y que las respectivas nóminas fueron aprobadas por la Ordenación de Pagos por Obligaciones de los Ministerios de Gracia y Justicia y Gobernación:

Resultando que tales nóminas fueron examinadas por el Oficial de la Ordenación D. José Mauriño, y autorizado el correspondiente mandamiento de pago por el Ordenador D. Antonio Cánovas del Castillo y por el Interventor D. Juan Pérez-Vázquez Zúñiga:

Resultando que por el instructor del expediente, como consecuencia de las actuaciones practicadas, se formuló pliego de cargos contra el expresado Ordenador de Pagos D. Antonio Cánovas del Castillo, Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, en la que se concretan contra él los dos siguientes: aprobación de las nóminas en que se hallaban comprendidos los subalternos nombrados en 1.º de Enero de 1924, contra la prohibición de nuevos nombramientos contenida en el artículo adicional de la Real orden de 17 de Septiembre anterior, y expedición de los mandamientos de pago, por virtud de los cuales se abonaron los haberes que se habían acreditado a los subalternos de que se trata:

Resultando que el Ordenador de Pagos D. Antonio Cánovas del Castillo contestó dentro de plazo al citado pliego de cargos, alegando en su defensa:

1.º Que por la Dirección general de Telégrafos se le había manifestado que, en virtud de lo dispuesto en la Real orden de 2 de Octubre de 1922 y Real orden de 24 de Noviembre de 1923, que fija las plantillas del personal subalterno del Cuerpo de Telégrafos, y Real decreto de 21 de Diciembre de 1923, y haciendo uso de la autorización concedida por otra Real orden de 15 de Octubre de 1923, había dispuesto que ingresaran como Ordenanzas de tercera, equivalentes a la categoría de Porteros quintos, con el haber anual de 2.000 pesetas, los opositores aprobados en la convocatoria de 1922, que se hallaban desde ella en expectación de ingreso y que ascendían a 17, entre los cuales se encontraban comprendidos los 11 que son objeto del presente expediente; de todo lo cual deduce el expedientado que dichos subalternos habían sido legítimamente nombrados, tanto porque al aprobarse por la Real orden de 24 de Noviembre de 1923 (GACETA del 27) las plantillas de la Dirección de Telégrafos, en las cuales se reconocía a ésta el derecho de utilizar 1.951 funcionarios, como por tener dichos subalternos en expectación de destino los mismos derechos que los otros 273 individuos aprobados en la misma oposición, que ya habían ingresado en la Administración, debe estimarse que los nombramientos referentes a dichos funcionarios no tienen el carácter de nuevos, al efecto de considerarse comprendidos en la prohibición contenida en el artículo adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923, con tanto más motivo si se tiene en cuenta que el Real decreto de 22 de

Febrero último afirma el propósito del Directorio Militar de respetar a todos aquellos funcionarios que hubieren ingresado al servicio del Estado al amparo de cualquier disposición, y aunque ésta no fuera conforme con lo dispuesto en la ley de Destinos reservados al Ramo de Guerra de 10 de Julio de 1885.

2.º Que, no obstante el convencimiento que el expedientado alega de la legalidad de los nombramientos de que se trata, se dirigió por dos veces a la Dirección de Telégrafos pidiendo aclaraciones para cerciorarse de que los nombramientos de que se trata no habían sido hechos con infracción de las disposiciones del Directorio Militar en materia de nombramientos de subalternos, habiendo obtenido de dicha Dirección la reiterada afirmación de que los nombramientos no se hallaban en oposición a lo establecido en las disposiciones del Directorio Militar sobre subalternos.

3.º Que la derogación contenida en el Real decreto de 22 de Febrero de 1924 de las leyes de 14 de Abril de 1908, 4 de Junio del mismo año y 1.º de Enero de 1911, en aquella parte que regula el ingreso del personal subalterno en los Ministerios de Gobernación, Fomento e Instrucción pública, ha de entenderse que lo es solamente para lo sucesivo, y que, por lo tanto, no podía considerarse realizada dicha derogación en el momento en que se hicieron los nombramientos, aparte de que el Real decreto de 11 de Abril de 1922, al amparo del cual habían sido nombrados los once subalternos de que se trata, no se hallaba incluido genéricamente ni específicamente entre los derogados por la mencionada disposición, y dicho Real decreto, lejos de oponerse a lo establecido en la ley de 10 de Julio de 1885, lo cumple con tal escrupulosidad que sólo regula la provisión de las plazas que sobraren después de respetado el turno de propuestas del Ministerio de la Guerra con arreglo a los preceptos de dicha ley, y aun para tales plazas sobrantes, priva al Ministro de la facultad de proveerlas libremente y dispone que se saquen a oposición, por cuyo medio ingresaron al servicio del Estado 17 subalternos de que se trata, y

4.º Que la disposición adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923 fué aclarada por otra de 20 de Octubre siguiente, que declaraba que las vacantes ocurridas

hasta 30 de Septiembre, y que no hubieran sido originadas por cesantías aplicadas con carácter disciplinario, podían proveerse por los turnos normales establecidos para cada uno de los Cuerpos, así como también las vacantes posteriores que se originasen con motivo de la corrida de escalas a que diera lugar la provisión de las vacantes que no correspondían a la amortización; de donde deduce el expedientado que, como las vacantes de que se trata eran anteriores al 30 de Septiembre, tenían que proveerse por los turnos normales, que en Telégrafos eran los determinados en el Real decreto de 11 de Abril de 1922, razón por la cual los aspirantes fueron comprendidos en las plantillas publicadas en 24 de Noviembre, máxime si se tiene en cuenta que la amortización establecida por la Real orden de 17 de Septiembre de 1923 no debe aplicarse, con arreglo a la interpretación dada de dicho precepto por el artículo 7.º de la Real orden de 20 de Octubre, más que a las vacantes directas y nunca a las que se originen con motivo de las corridas de escalas, que fueron las previstas por los 17 opositores de que se trata:

Resultando que el expedientado alega asimismo en su descargo, y acompaña, para justificarlo, una relación firmada por el mismo, con exposición de las cantidades, fecha de los ingresos y números de algunas de las cartas de pago de éstos, que el Estado no se ha perjudicado con la autorización de las nóminas de que se trata, puesto que ya se habían reintegrado en 10 de Mayo de 1924, 969,31 pesetas por los perceptores de los sueldos correspondientes a los nombramientos anulados:

Considerando que el precepto de la disposición adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923 establece sin distinciones ni excepciones y de modo terminante la prohibición de realizar nuevos nombramientos de personal por Centro alguno ministerial, o sus dependencias, y dispone que los nombramientos hechos a partir de la fecha de la misma se invaliden, siendo responsables de los pagos de haberes que por tales nombramientos pudieran efectuarse los respectivos Ordenadores de Pagos a quienes—dice la disposición—“se impondrán, en caso de infracción, las más severas sanciones”:

Considerando que el Real decreto

de 1.º de Octubre de 1922 no deroga ni dice nada en contrario respecto a la vigencia de tal Real orden, que ha seguido y sigue subsistente, y así está aclarado en la Real orden de esta Presidencia de 9 de Abril último (GACETA del 10).

Considerando que la Real orden de 24 de Noviembre de 1923, que fijó las plantillas del personal subalterno del Cuerpo de Telégrafos, debe considerarse nula respecto a los efectos que se alegan, toda vez que lo único para que facultaba a los Centros directivos el artículo 1.º del Real decreto de 2 de Octubre de 1922 (no Real orden, como dice el Ordenador), era para clasificar al personal subalterno existente, pero nunca para formar escalafón alguno, ni determinar plantillas, ni nombrar nuevo personal, ni considerar como vacantes a cubrir las plazas amortizadas, ni para derogar prohibición de nombramientos de personal nuevo hecha por el Directorio Militar, siendo únicamente la expresada Real orden, en cuanto a la plantilla global que fijaba, una reproducción de la plantilla global consignada en presupuesto, para que sobre tal base pudiera determinarse el número de Porteros que correspondían a cada una de las categorías fijadas en el Real decreto de 2 de Octubre de 1922, no pudiendo tampoco entenderse ni admitirse que una disposición de un Ministerio pueda anular, y menos sin hacerlo expresamente, Reales órdenes y Reales decretos del Directorio Militar, que a tal cosa equivaldría el fijar en Noviembre unas plantillas iguales a las de presupuesto y cubrirlas:

Considerando que el Real decreto de 22 de Febrero de 1924, que se limita a modificar en algunos extremos el de 21 de Diciembre del año anterior, lejos de ratificar unos nombramientos, que como los de que se trata se habían hecho en oposición al artículo 9.º del Real decreto últimamente citado, confirma éste al declarar explícitamente derogadas todas las disposiciones legales que se opongan a la ley de 10 de Julio de 1885 y que el precepto del número 5.º de la Real orden de 22 de Febrero de 1924, que dispuso que los Ministerios cubrieran las vacantes ocurridas en sus plantillas hasta 21 de Diciembre anterior, se refería a vacantes de categorías superiores a las de Porteros quitos que hubieran de cubrirse por ascenso, ya que las de esta clase debían quedar amortizadas en su totalidad.

según prevenía el artículo 4.º del Real decreto de 21 de Diciembre de 1923:

Considerando que en nada puede servirle de disculpa al Ordenador expedientado en el caso de que se trata el hecho de que entre los preceptos expresamente derogados por el Real decreto de 22 de Febrero de 1924 no figurase el de 11 de Abril de 1922, en virtud del cual fueron nombrados indebidamente los 17 subalternos objeto de este expediente, toda vez que la mencionada derogación se refiere única y exclusivamente al mantenimiento en toda su pureza de los preceptos de la ley de 10 de Julio de 1885 sobre provisión de destinos civiles en licenciados del Ejército, y en el actual expediente no se imputa al Ordenador infracción de esta última ley, puesto que tales nombramientos no eran de su competencia y sí de la del Director general del Ramo respectivo, sino de la infracción del artículo adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923, al acreditar haberes contra la prohibición terminante, en el mismo establecida, a funcionarios de nuevo nombramiento, sin que tampoco se pueda estimar que dichos funcionarios, por el hecho de figurar en una relación de aspirantes, debieron considerarse como nombrados con anterioridad al 30 de Septiembre de 1923, puesto que lo que determina el ingreso en el servicio de la Administración y consiguiente nombramiento no es el derecho potencial que se deriva de haber sido incluidos en la relación de aspirantes aprobados en oposición, sino la expedición del oportuno título y credencial que confiere derecho al nombrado a tomar posesión de su cargo:

Considerando que, aun siendo legales unos nombramientos, no pueden hacerse sin autorización de quien los ha prohibido con carácter general en uso de facultades de Gobierno, mientras no los exceptúe de la prohibición:

Considerando que en el Real decreto de 22 de Febrero último no se respeta a todos los funcionarios que hubieran ingresado al amparo de cualquier disposición, aunque fuese contraria a la ley de 1885, y que, aunque así fuere, los Porteros nombrados no habían ingresado todavía en tal servicio y no eran tales funcionarios:

Considerando que la circunstancia de haberse pedido aclaración por el Ordenador de Pagos expedientado a la Dirección general de Telégrafos y ha-

berse manifestado por ésta su opinión favorable a la legalidad de los nombramientos hechos, no puede eximir de responsabilidad al expresado Ordenador, tanto porque el artículo adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923 expresamente le hace responsable de los pagos de haberes correspondientes a nombramientos hechos en oposición con la prohibición establecida en el indicado precepto, como porque el artículo 115 del vigente Reglamento de Ordenaciones de Pagos del Estado declara igualmente responsables a los Ordenadores e Interventores por la ordenación de pagos improcedentes, siendo la función de los Ordenadores e Interventores autónoma y precisamente fiscal del uso que hagan de sus facultades las Autoridades ministeriales:

Considerando que a este Directorio Militar se ha manifestado por la Dirección general de Comunicaciones en 29 de Abril del corriente año que tales vacantes eran anteriores a 1.º de Octubre de 1923:

Considerando que no puede alegarse como justificación de unos hechos la legislación posterior a ellos, como hace el Ordenador de Pagos de Gobernación:

Considerando por todo lo expuesto que el Ordenador de Pagos, que acreditó indebidamente haberes a los 11 Porteros de que se trata, ha incurrido en las sanciones determinadas en la disposición adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923, las cuales son, por lo menos, las correcciones graves definidas en el artículo 60 del Reglamento de funcionarios de 7 de Septiembre de 1918:

Considerando que aun cuando la disposición adicional de la Real orden de 17 de Septiembre de 1923 no impone sanción especial al Interventor de la Ordenación de Pagos por acreditar haberes contra las prohibiciones establecidas en tal precepto, no es posible desconocer la solidaridad que existe en dichos actos entre el Ordenador e Interventor, tanto por la índole de la función misma que realizan, como por lo dispuesto en el artículo 115 del Reglamento de la Ordenación de Pagos de 24 de Mayo de 1891, con cuyo precepto ha de relacionarse forzosamente el artículo adicional de la Real orden de 17 de Septiembre último, si bien no deba tener para él la misma gravedad que para el Ordenador, puesto que las disposiciones penales deben interpretarse restrictivamente,

S. M. el REX (q. D. g.) se ha servido disponer se impongan las si-

guientes correcciones, que se anotarán en los expedientes respectivos:

1.ª A D. Antonio Cánovas del Castillo y Vallejo, Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo general de Hacienda, pérdida de 15 puestos en el escalafón.

2.ª A D. Juan Pérez Vázquez Zúñiga, Jefe de Administración de segunda clase, la de apercibimiento, con arreglo al artículo 61 del Reglamento de 7 de Septiembre de 1918.

Es asimismo la voluntad de S. M. que por el instructor se complete el expediente, hasta justificar en él, con las oportunas certificaciones de pagos e ingresos, haber quedado reintegrado al Tesoro todos los haberes indebidamente acreditados.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 12 de Julio de 1924.

EL MARQUES DE MAGAZ

Señor Subsecretario del Ministerio de Hacienda.

## ADMINISTRACION CENTRAL

DEPARTAMENTOS MINISTERIALES

### GRACIA Y JUSTICIA

#### SUBSECRETARIA

En el Juzgado de primera instancia de Alenza se halla vacante, por traslación de D. Luis Cabeza García, la Secretaría de categoría de entrada que, como comprendida en el primero de los turnos señalados en el párrafo segundo del artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 26 de Julio de 1922, debe proveerse por concurso entre Oficiales de Secretaría y Habilitados de Escribanos que reúnan las condiciones señaladas en el concurso.

Los aspirantes presentarán sus instancias, documentadas, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la Gaceta de Madrid, en la forma prevenida por el mencionado artículo.

Madrid, 11 de Julio de 1924.—El Subsecretario, Francisco García-Goyena.

En el Juzgado de primera instancia de Marbella se halla vacante, por excedencia de D. Miguel Navarro Grassa, la Secretaría judicial, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 26 de Julio de 1922.

Los Secretarios aspirantes presentarán sus instancias en la forma prevenida por el artículo 14 del citado Real decreto, dentro del plazo de treinta días naturales, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID.

Madrid, 11 de Julio de 1924.—El Subsecretario, Francisco García-Goyena.

## HACIENDA

### SUBSECRETARIA

#### Rectificación.

Al insertar en la GACETA del día 1 del mes actual el estado letra A correspondiente a los gastos de los Presupuestos generales del Estado, se ha padecido el error material de copia siguiente:

En la Sección segunda "Ministerio de Estado", capítulo 1.º, artículo 9.º, se dice: "Para satisfacer al personal declarado excedente por supresión de puestos, dos tercios de sus haberes reguladores", en lugar de decir: "Personal sobrante de plantilla a extinguir".

Lo que se rectifica a los efectos correspondientes.

## GOBERNACION

### DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Habiendo sido nombrado D. Ignacio Terruella y Masalles Secretario de la Diputación provincial de Barcelona, se publica conforme a lo preceptuado en el Reglamento de 11 de Diciembre de 1900.

Madrid, 12 de Julio de 1924.—El Director general, Calvo Sotelo.

## INSTITUCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

### REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

#### CONVOCATORIA PARA PREMIOS DE 1925

Institución del Excmo. Sr. D. Fermín Caballero.

I. *Premio a la virtud*.—Conferirá la Academia de la Historia, en 1925, un premio de 1.000 pesetas a la Virtud, que será adjudicado, según expresa textualmente el fundador, a la persona de que consten más actos virtuosos, ya salvando naufragos, apagando incendios o exponiendo de otra manera su vida por la Humanidad, o, ya mejor, al que, luchando con escaseces y adversidades, se distinga en el silencio del orden doméstico por una conducta perseverante en el bien, ejemplar por la abnegación y aludable por el amor a sus semejantes, y por el esmero en el cumplimiento de los deberes con la familia y la sociedad, llamando apenas la atención de algunas almas sublimes como la suya.

Cualquiera que tenga noticia de al-

gún sujeto comprendido en la clasificación transcrita, que haya contraído el mérito en el año natural, que terminará en fin de Diciembre de 1924, se servirá dar conocimiento por escrito, y bajo su firma, a la Secretaría de la Academia, de las circunstancias que hacen acreedor a premio a su recomendado, con los comprobantes e indicaciones que conduzcan al mejor esclarecimiento de los hechos.

II. *Premio al talento*.—Un premio de 1.000 pesetas conferirá también la Academia, en el indicado año de 1925, al autor de la mejor Monografía histórica o geográfica, de asunto español, que se haya impreso por primera vez en cualquiera de los años transcurridos desde 1.º de Enero de 1921, y que no haya sido premiada en los concursos anteriores ni costeada por el Estado o cualquier Cuerpo oficial.

#### CONDICIONES GENERALES Y ESPECIALES

Las solicitudes y las obras dedicadas a los efectos de esta convocatoria podrán ser presentadas en la Secretaría de la Academia, León, 21, hasta las cinco de la tarde del 31 de Diciembre de 1924, en que concluirán los plazos de admisión.

El premio a la *Virtud*, que será único e indivisible, no podrá ser solicitado por los propios interesados, y quedarán excluidas desde luego del concurso, las instancias que se presenten firmadas por ellos, siendo sólo admitidas aquellas en que sean propuestas por otras personas.

Las obras que opten al premio al *Talento* han de estar escritas en correcto castellano, y de ellas habrán de entregar los autores dos ejemplares.

La Academia designará Comisiones de examen; oídos los informes, resolverá antes del 15 de Abril de 1925, y hará la adjudicación de los premios en cualquier junta pública que celebre, dando cuenta del resultado.

Se reserva, como hasta aquí, el derecho de declarar desierto el concurso si no hallara mérito suficiente en las obras y solicitudes presentadas.

Fundación del Excmo. Sr. Marqués de la Vega y Armijo.

III. Cumpliendo lo dispuesto en la Fundación de su nombre por el excelentísimo Sr. D. Antonio Aguilar y Correa, Marqués de la Vega de Armijo, Director que fué de la Real Academia de la Historia, concederá ésta igualmente en el año 1925 otro premio de 3.000 pesetas al autor de la mejor Memoria que se presente optando al mismo acerca del tema "Inventario genealógico y crítico de los Fueros municipales", haciendo en ella indicación precisa de los documentos en que la narración se apoye, y bajo las siguientes condiciones:

Los manuscritos que se presenten optando a este premio deberán estar en correcto castellano y letra clara, siendo condición indispensable para su admisión que a ellos acompañe como apéndice, un índice alfabético de todos los nombres propios de personas y de localidades que en la obra se contengan para mayor utilidad de la misma.

Los trabajos se presentarán en la

Secretaría de la Academia, calle de León, 21, acompañados de pliego cerrado que, bajo el mismo lema puesto al principio del texto, contenga el nombre y lugar de residencia del autor.

El plazo de admisión terminará el 31 de Diciembre de 1924, a las cinco de la tarde.

Podrá acordarse un *accèsit* si se estimaran méritos para ello.

Será propiedad de la Academia la primera edición de la obra u obras presentadas, conforme a lo dispuesto de un modo general en el artículo 13 del Reglamento de la misma.

Si ninguna de las obras presentadas fuese acreedora al premio, pero digna alguna de ellas de publicarse, se reserva la facultad de costear la edición, previo consentimiento del autor. En el caso de publicarse se darán al dicho autor 200 ejemplares.

Todos los otros manuscritos presentados se guardarán en el Archivo de la Academia y quedarán de propiedad de la misma si después de transcurridos tres meses desde la resolución del concurso, no fueran retirados por los respectivos autores.

Declarados los premios, se abrirán solamente los pliegos correspondientes a las obras premiadas, inutilizándose los que no se hallen en este caso en la Junta pública en que se haga la adjudicación.

Madrid, 1.º de Julio de 1924.—Por acuerdo de la Academia.—El Secretario interino, Vicente Castañeda.

### PREMIO HISPANOAMERICANO

En cumplimiento de lo que dispone la Institución del Premio Hispanoamericano, creado por acuerdo de la Academia de la Historia en 10 de Octubre de 1919 para solemnizar la "Fiesta de la Raza", se abre un concurso para premiar el presente año de 1924 la mejor obra que a él se presente sobre Historia o Geografía, en el más amplio concepto de estas ciencias, de países de la América española o Filipinas, en el período comprendido entre el descubrimiento y la independencia de la América continental española, bajo las siguientes condiciones:

1.º El premio estará limitado a los autores de nacionalidad hispanoamericana, y consistirá en una medalla de oro y título de Correspondiente de la Academia.

2.º Las obras que opten a él habrán de ser originales, estar escritas en lengua castellana y que hayan visto la luz pública en los años 1919 a 1923, ambos inclusive, debiendo enviar de ellas sus autores tres ejemplares a la Secretaría de la Academia, calle del León, número 21.

El plazo de admisión terminará el 30 del Septiembre del corriente año.

3.º El día 12 de Octubre de 1924 se publicará el fallo de la Academia.

Madrid, 1.º de Julio de 1924.—Por acuerdo de la Academia.—El Secretario interino, Vicente Castañeda.

Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)  
Paseo de San Vicente, 29.