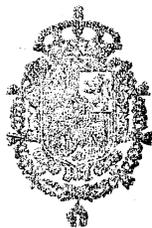


DIRECCION ADMINISTRACION

Calle del Carmen, núm. 29, entresaca

Telefono núm. 12.322



VENTA DE EJEMPLARES

Ministerio de la Gobernación, planta baja.

Número suelta, 0,50

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de Estado.

CANCILLERÍA.—Convenio para la circulación internacional por carreteras.—Páginas 1754 a 1758.

Ministerio de Fomento.

Real decreto-ley autorizando al Ministro de este Departamento para realizar por el sistema de administración, en aquellas provincias en que se ha producido crisis obrera, las obras de conservación y reparación de carreteras que habían de ser ejecutadas por sistema de contrata, en virtud de lo dispuesto en los artículos 31 y 34 de la vigente ley de Presupuestos.—Página 1759.

Otro ídem modificando para lo sucesivo, en el sentido que se indica, la autorización concedida al Ministerio de la Guerra para contratar en la forma y condiciones que resultase conveniente, y para poner en explotación, a cargo del batallón de Ferrocarriles, la línea de Madrid a San Martín de Valdeiglesias y su prolongación hasta Fuentes de San Esteban, en la provincia de Salamanca.—Páginas 1759 a 1761.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Real decreto disponiendo que los Coroneltes, Tenientes coroneles, Comandantes, Capitanes, Tenientes y asimilados de los Cuerpos de Estado Mayor, Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros, Jurídico, Intendencia e Intervención, que se encuentren en situación activa y no tengan nota desfavorable en su hoja

de servicios, pueden pedir el pase a los Ministerios civiles que soliciten personal excedente del de Guerra, ajustándose a las normas que se determinan.—Páginas 1761 y 1762.

Rectificación a la Exposición de motivos del Real decreto-ley núm. 510, inserto en la GACETA del día 16 del actual, creando la Junta mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona.—Página 1762.

Ministerio de Estado.

Real decreto declarando jubilado a D. Angel García-Loygorri y Atienza, Ministro Plenipotenciario de segunda clase, cesante.—Página 1762.

Ministerio de Marina.

Real decreto disponiendo que, a partir de la revista del mes de Marzo actual, los Contralmirantes o asimilados, en situación de reserva, perciban como sueldo uno equivalente a los 77 céntimos del que disfrutaban en la situación de actividad.—Páginas 1762 y 1763.

Otro concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Almirante de la Armada japonesa, Ministro de Marina, Takeshi Takarabe.—Página 1763.

Otro ídem id. id. a Mineo Osumi, Vicealmirante de la Armada japonesa, Viceministro de Marina.—Página 1763.

Ministerio de Fomento.

Real decreto creando en número de 12 las Cátedras ambulantes de enseñanza agropecuaria, correspondientes a la distribución regional que se indica.—Páginas 1763 a 1765.

Otro aprobando el plan de obras elevado por la Junta del río Guadalquivir y puerto de Sevilla, por su importe de 42.845.000 pesetas.—Páginas 1765 y 1766.

Otro ídem el Reglamento orgánico del Instituto Nacional de Investigacio-

nes y experiencias agronómicas y forestales.—Páginas 1766 a 1768.

Otro autorizando al Ministro de este Departamento para adquirir por concurso seis grúas eléctricas de tres toneladas para el puerto de Alicante.—Páginas 1768 y 1769.

Otro ídem id. id. para contratar por subasta la ejecución de las obras de un muelle y carretera de acceso al puerto de Moguer (Huelva).—Página 1769.

Otro ídem a la Junta de Obras del puerto de Huelva para adquirir, por concurso, un barco remolcador, transbordador y bomba.—Página 1769.

Otros nombrando en ascenso de escala Ingenieros Jefes de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, a D. José Casamor y Calm y D. Angel Ochotorrena y Trujillo.—Página 1769.

Otro ídem id. id. Ingeniero Jefe de segunda clase del Cuerpo de Caminos Canales y Puertos a D. José Herbella y Zobel.—Página 1769.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Real orden concediendo al licenciado del Ejército Faustino García Yuste un mes de prórroga para tomar posesión del destino de Peón de Brigada de Obras del Ayuntamiento de Lérida.—Páginas 1769 y 1770.

Otra concediendo el reingreso en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios civiles a los Porteros cuartos y quinto, excedentes, que se indican.—Página 1770.

Otra nombrando Porteros quintos de los Ministerios civiles a los aspirantes que se mencionan.—Página 1770.

Otra anulando el traslado a la Delegación de Hacienda de La Coruña del Portero del Instituto de Gijón Cesáreo Losada Arias, y designando para ocupar aquella vacante a Santiago Manuel Alonso Pérez, Por-

tero primero con destino en la Universidad de Santiago.—Página 1770.

Ministerio de Gracia y Justicia.

Real orden relativa a las oposiciones para proveer las plazas de Secretarios de los Juzgados de primera instancia e instrucción que se mencionan.—Páginas 1770 y 1771.

Otra disponiendo se expida Real carta de sucesión en el Título de Marqués de Tamarit a favor de D. Juan de Suelves y de Goyeneche.—Página 1771.

Ministerio de la Guerra.

Real orden circular concediendo el título de Profesor de Educación física de Primera enseñanza a los Maestros nacionales que figuran en la relación que se inserta.—Página 1771.

Ministerio de Hacienda.

Real orden desestimando instancia de la Asociación de Fabricantes de Licores de Guipúzcoa, solicitando se

dicte una disposición estableciendo que la liquidación de la patente correspondiente al año 1926, se practique descontando las cantidades de vermouth expedidas desde el 27 de Abril al 3 de Julio de dicho año.—Página 1771.

Otra concediendo un mes de licencia por enfermedad a D. Juan Neto Carrión, Delinante del Catastro de la riqueza urbana.—Página 1771.

Ministerio de Fomento.

Real orden relativa a los proyectos en que se proponga la utilización en los firmes de carreteras de procedimientos, disposiciones o productos patentados.—Página 1772.

Otra disponiendo que, ajustándose en un todo al articulado del Real decreto-ley número 361 de la Presidencia del Consejo de Ministros, que regula el funcionamiento de las Cajas provinciales de Crédito Foral de las provincias de Galicia, Asturias y León, se constituyan análogamente las de Lugo y Orense.—Páginas 1772 y 1773.

Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria.

Real orden autorizando la celebración, el día 27 del mes actual, en el Autódromo de Terramar, de dos carreras, una de automóviles denominada "Copa de Primavera" y otra de motocicletas denominada "Gran Premio Motociclista Penya Rhin". Páginas 1773 a 1776.

Administración Central.

HACIENDA.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Señalamiento de pagos.—Página 1776.

Disponiendo que el día 29 del actual se verifique la quema de los documentos amortizados que corresponden de efectuar en el corriente mes.—Página 1776.

ANEXO ÚNICO.—BOLSA.—SUBASTAS.—ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS.

SENTENCIAS DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPREMO.—Final del pliego 5.

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 sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE ESTADO

CANCILLERIA

Convenio para la circulación internacional por carreteras.

Los abajo firmantes, Plenipotenciarios de los Estados enumerados en el anterior Convenio, reunidos en Conferencia, en París, del 20 al 24 de Abril de 1926, con el objeto de facilitar cuanto sea posible la circulación internacional por carreteras, han acordado el siguiente Convenio:

Artículo 1.º

Cada uno de los Estados firmantes se compromete a aplicar por su Autoridad, o reconocer aplicables para las vías abiertas a la circulación pública dentro de su territorio, las disposiciones siguientes:

Conducción de vehículos, bestias de carga, tiro o silla.

Artículo 2.º

Todo vehículo que marcha aislado debe tener un conductor. Los convo-

yes y trenes que circulen por carreteras tendrán el número de conductores previstos por los Reglamentos nacionales.

Las bestias de tiro, carga o silla que circulen por las vías abiertas a la circulación pública deberán llevar un conductor.

Artículo 3.º

Los conductores deben estar siempre en estado y posición adecuados para dirigir su vehículo o para guiar las bestias de tiro, carga o silla. Tienen obligación de señalar su presencia a los demás conductores y a los peatones que se encuentren en su camino y a tomar, si preciso fuera, todas las precauciones convenientes.

Sin perjuicio de las medidas de precaución que deben tomar antes de penetrar en la parte de la vía pública destinada a los vehículos y a los animales, los peatones deberán dejar libre el paso a los vehículos, incluso a los velocípedos, así como también a las bestias de tiro, carga o silla.

Sentido de marcha.

Artículo 4.º

Dentro de un mismo país, el sentido reglamentario de circulación debe ser uniforme en todas las vías públicas abiertas a la circulación.

Los Reglamentos referentes a la circulación en sentido único son reservados.

Cruces y pases.

Artículo 5.º

Los conductores de vehículos o de animales deben, para cruzar o dejarse pasar, ceñirse al lado del sentido reglamentario de la circulación y tomar el otro lado para adelantar.

Sin embargo, no se tendrán en cuenta estas disposiciones para los tranvías y en algunas carreteras de montañas.

Al aproximarse otro vehículo o animal acompañado, los conductores deberán ceñirse del lado del sentido reglamentario de circulación.

Cuando otro vehículo quiera cruzar o adelantarlos, deben dejar libre el mayor espacio posible. Cuando quieran adelantar a un vehículo, antes de colocarse del lado contrario al sentido reglamentario de marcha deberán asegurarse de que pueden efectuarlo sin riesgo de choque con otro vehículo o animal que venga en sentido contrario, prohibiéndose terminantemente adelantar cuando la visibilidad en la parte delantera no sea suficiente. Después de haber adelantado, ningún conductor deberá volver a colocar su vehículo del lado del sentido reglamentario de la circulación sin haberse antes cerciorado de que puede efectuarlo sin riesgo de ninguna clase para el vehículo, peatón o animal al que hubiera adelantado.

Bifurcaciones y cruces de carreteras.

Artículo 6.º

En principio, y salvo prescripciones diferentes dictadas por la Auto-

ridad competente, en las bifurcaciones y en los cruces de caminos el conductor tendrá obligación de ceder el paso al vehículo que venga por la derecha, si el sentido reglamentario de la circulación es por la derecha, o de la izquierda si el sentido reglamentario de circulación es por la izquierda.

Señales luminosas.

Artículo 7.º

Desde el anochecer y durante la noche ningún vehículo que marche aisladamente podrá circular sin señalar su presencia llevando, por lo menos, una luz blanca en la parte delantera.

Una de las dos luces blancas, o la luz blanca si es única, deben hallarse situadas en el lado por el que se deben efectuar los cruces.

Los convoyes o trenes serán señalados de acuerdo con los Reglamentos nacionales.

Artículo 8.º

Desde el anochecer y durante la noche, todo velocípedo debe llevar, bien sea una luz que sea visible por delante y por detrás, o una luz visible en la parte delantera y un aparato que refleje con luz roja la que sobre él se proyecte.

Artículo 9.º

a) El presente Convenio será ratificado y el depósito de las ratificaciones tendrá lugar el 1.º de Octubre de 1926.

b) Las ratificaciones serán depositadas en los archivos de la República francesa.

c) El depósito de las ratificaciones se hará constar en acta firmada por los Representantes de los Estados que tomen parte y por el Ministerio de Negocios Extranjeros de la República francesa.

d) Los Gobiernos que no hayan podido depositar el instrumento de sus ratificaciones el 1.º de Octubre de 1926, podrán hacerlo por medio de una notificación escrita dirigida al

Gobierno de la República francesa y acompañada del instrumento de ratificación.

e) Copia, certificada conforme, del acta relativa al primer depósito de ratificaciones de las notificaciones mencionadas en el párrafo anterior, así como los instrumentos de las ratificaciones que las acompañan, por mediación del Gobierno francés y por vía diplomática, será remitida inmediatamente a los Gobiernos que han firmado el presente Convenio. En los casos mencionados en el párrafo anterior, dicho Gobierno les hará conocer, al mismo tiempo, la fecha en que haya recibido la notificación.

Artículo 10.

a) El presente Convenio no se aplica en todo derecho más que a las metrópolis de los Estados contratantes.

b) Si un país contratante desea poner en vigor este Convenio en sus Colonias, posesiones, Protectorados, territorios de Ultramar y territorios bajo mandato, declarará su intención expresamente en el instrumento mismo de la ratificación o por una notificación especial dirigida por escrito al Gobierno francés, la que será depositada en los archivos de dicho Gobierno. Si el Estado declarante adopta este último procedimiento, dicho Gobierno transmitirá inmediatamente a todos los demás Estados contratantes copia certificada conforme de la notificación, indicando la fecha en que la ha recibido.

Artículo 11.

a) Los Estados que no hayan firmado el presente Convenio podrán adherirse.

b) La adhesión se dará transmitiendo al Gobierno francés, por vía diplomática, el acta de adhesión, que será depositada en los archivos de dicho Gobierno.

c) Este Gobierno transmitirá inmediatamente a todos los demás Estados contratantes copia certificada conforme de la notificación, así como

del acta de adhesión, indicando la fecha en la que la haya recibido.

Artículo 12.

El presente Convenio surtirá efecto: para los Estados que hayan participado del primer depósito de ratificaciones, un año después de dicho depósito, y para los Estados que los ratifiquen ulteriormente o que se adhieran, así como para las Colonias, posesiones, Protectorados, territorios de Ultramar y territorios bajo mandato no mencionados en los instrumentos de ratificación, un año después de la fecha en la que las notificaciones previstas en el artículo 9.º (apartado d), artículo 10 (apartado b) y artículo 11 (apartado b), hayan sido recibidas por el Gobierno francés.

Artículo 13.

Si alguno de los Estados contratantes denuncia el presente Convenio, la denuncia será notificada por escrito al Gobierno francés, el que comunicará inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la ha recibido.

La denuncia no surtirá efecto más que para el Estado que la hubiese notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno francés.

Las mismas disposiciones se aplicarán en lo concerniente a la denuncia del presente Convenio para las Colonias, posesiones, Protectorados, territorios de Ultramar y territorios bajo mandato.

Artículo 14.

Los Estados representados en la Conferencia de París los días 20 al 24 de Abril de 1926 pueden firmar el presente Convenio hasta el 30 de Junio de 1926.

Hecho en París el 24 de Abril de 1926, en un solo ejemplar, del cual se expedirá copia certificada conforme a cada uno de los Gobiernos firmantes.

ANVERSO

NOMBRE DEL PAIS

ANEJO E

CIRCULACION INTERNACIONAL DE AUTOMOVILES

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

(Convenio internacional de 24 de Abril de 1926.)

EXPEDICIÓN DEL PREMISO

LUGAR:

FECHA:

Sello de la autoridad

(1)

(1) (Firma de la Autoridad) o (Firma de la Asociación habilitada por la Autoridad y visado por ésta.)

REVERSO

El presente permiso es valedero en los territorios de todos los Estados contratantes mencionados más abajo durante un año, a partir del día de su expedición, para la conducción de los vehículos pertenecientes a la categoría o a las categorías enunciadas en la página 10.

LISTA DE LOS ESTADOS CONTRATANTES

Table with multiple rows and columns for listing contracting states.

Se sobreentiende que el presente permiso no disminuye de ninguna manera la obligación en que se encuentra su portador de conformarse enteramente a las leyes y reglamentos relativos al establecimiento y ejercicio de una profesión, en vigor en cada país por donde circula.

ANVERSO

(Libreto para componer anverso y reverso en el idioma del país que expide el permiso.)

INDICACIONES RELATIVAS AL CONDUCTOR

Fotografía and Sello de la autoridad

APELLIDOS (1)

NOMBRE (2)

LUGAR DEL NACIMIENTO (3)

FECHA DEL NACIMIENTO (4)

DOMICILIO (5)

REVERSO

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos) autorizado más arriba por la Autoridad de (país), queda excluido del derecho de conducir en el territorio de (país) a causa de

Sello de la autoridad

Lugar: Fecha:

Firma.

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos) autorizado más arriba por la Autoridad de (país), queda excluido del derecho de conducir en el territorio de (país) a causa de

Sello de la autoridad

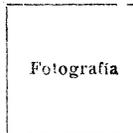
Lugar: Fecha:

Firma.

ANVERSO

(Libreto para componer *anverso* y *reverso* en tantos idiomas como lleva la lista de los Estados contratantes.)

INDICACIONES RELATIVAS AL CONDUCTOR



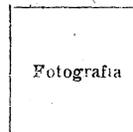
(Ver más arriba página 3.)

- APELLIDOS (1)
- NOMBRE (2)
- LUGAR DEL NACIMIENTO (3)
- FECHA DEL NACIMIENTO (4)
- DOMICILIO (5)

ANVERSO

(Libreto para componer *anverso* y *reverso* en tantos idiomas como lleva la lista de los Estados contratantes.)

INDICACIONES RELATIVAS AL CONDUCTOR



(Ver más arriba página 3.)

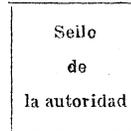
- APELLIDOS (1)
- NOMBRE (2)
- LUGAR DEL NACIMIENTO (3)
- FECHA DEL NACIMIENTO (4)
- DOMICILIO (5)

REVERSO

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos)
....., autorizado más arriba por la
Autoridad de (país), queda excluido del de-
recho de conducir en el territorio de (país)
a causa de



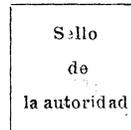
Lugar:
Fecha:

Firma.

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos)
....., autorizado más arriba por la
Autoridad de (país), queda excluido del de-
recho de conducir en el territorio de (país)
a causa de



Lugar:
Fecha:

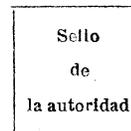
Firma.

REVERSO

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos)
....., autorizado más arriba por la
Autoridad de (país), queda excluido del de-
recho de conducir en el territorio de (país)
a causa de



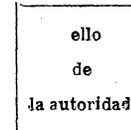
Lugar:
Fecha:

Firma.

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos)
....., autorizado más arriba por la
Autoridad de (país), queda excluido del de-
recho de conducir en el territorio de (país)
a causa de



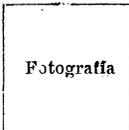
Lugar:
Fecha:

Firma.

ANVERSO

(Libreto para componer *anverso* y *reverso* en tantos idiomas como lleva la lista de los Estados contratantes.)

INDICACIONES RELATIVAS AL CONDUCTOR



(Ver más arriba página 3.)

- APELLIDOS (1)
- NOMBRE (2)
- LUGAR DEL NACIMIENTO (3)
- FECHA DEL NACIMIENTO (4)
- DOMICILIO (5)

REVERSO

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos)
....., autorizado más arriba por la
Autoridad de (país), queda excluido del de-
recho de conducir en el territorio de (país)
a causa de



Lugar:
Fecha:

Firma.

(NOMBRE DEL PAIS)

EXCLUSIÓN

Sr. D. (Nombre y apellidos)
....., autorizado más arriba por la
Autoridad de (país), queda excluido del de-
recho de conducir en el territorio de (país)
a causa de



Lugar:
Fecha:

Firma.

ANVERSO

PERMISO INTERNACIONAL PARA CONDUCIR

CATEGORIA A

Automóviles cuyo peso en vacío no excede de 3.500 kilos.

(Traducir en todos los idiomas.)

CATEGORIA B

Automóviles cuyo peso en vacío excede de 3.500 kilos.

(Traducir en todos los idiomas.)

CATEGORIA C

Motocicletas, con o sin sidecar.

(Traducir en todos los idiomas.)

REVERSO

A	B	C
Sello de la autoridad	Sello de la autoridad	Sello de la auto idad

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

MINISTERIO DE FOMENTO**EXPOSICION**

SEÑOR: La honda crisis minera que afecta a varias provincias, en especial las de Murcia y Jaén, dejando sin trabajo a miles de obreros que acuden a Alcaldes y Gobernadores en solicitud de un jornal para poder vivir, obliga al Gobierno de V. M. a arbitrar medios con que poder atender a aquella apremiante necesidad, en tanto se normaliza la situación financiera que afecta a la producción minera.

En el desarrollo de las obras públicas radica el remedio, y recursos para ello ofrecen los créditos destinados a las mismas en el Presupuesto vigente; pero exigen la mayoría de ellos, para su inversión, el sistema de subasta, que a su vez requiere, hasta el momento del comienzo de las obras, un transecurso de tiempo superior, en el caso más favorable, a dos meses.

Para emprender los trabajos sin dilación alguna es indispensable acudir al sistema de administración, que cabe limitar a las obras de conservación y reparación de carreteras que los créditos vigentes permiten realizar en el actual ejercicio, utilizando para ello los presupuestos aprobados que para ser contratados están ya pendientes de anuncio de subasta y aun anunciados algunos que podrían ser suspendidos.

En méritos de lo expuesto, y prescindiendo de todo trámite dilatorio, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

REAL DECRETO-LEY

Núm. 547.

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, a propuesta del de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Ministro de Fomento para realizar por el sistema de administración, en aquellas provincias en que se ha producido crisis obrera, las obras de conservación y reparación de carreteras que en virtud de lo dispuesto en los artículos 31 y 34 de la vigente ley de Presupuestos han de ser ejecutadas por el sistema de contrata.

Artículo 2.º La autorización a que se refiere el artículo anterior se entenderá limitada, para cada uno de

los expresados servicios, a las anualidades que para el actual ejercicio se fijan en los expresados artículos de la ley de Presupuestos, y dentro de ellas a la distribución de las mismas acordadas para las provincias a que se haya de aplicar esta autorización.

Artículo 3.º Los Ingenieros Jefes de las provincias en que se autorice la ejecución de estas obras deberán redactar, para el ejercicio económico de 1928, los proyectos de conservación y reparación que quedan modificados por el presente Decreto-ley, ateniéndose a las anualidades fijadas para dicho próximo ejercicio, aumentadas en el sobrante que pudiera resultar de las fijadas para el actual año, si no se llegase en él a su total empleo.

Artículo 4.º Por los Ministerios de Hacienda y de Fomento se dispondrá lo necesario para el inmediato libramiento de fondos con que atender a los servicios que se autorizan.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

EXPOSICION

SEÑOR: Por ley de 17 de Julio de 1891 se autorizó al Ministerio de la Guerra para adquirir la línea de Madrid a San Martín de Valdeiglesias por Villaviciosa de Odón, al objeto de ponerla en explotación, a cargo del Batallón de Ferrocarriles, y prolongarla hasta Fuentes de San Esteban, en la provincia de Salamanca.

La finalidad de aquella soberana disposición no era solamente construir una línea del mayor interés para la defensa nacional, sino también que su construcción y su explotación sirviesen de escuela práctica a las fuerzas de los servicios militares de ferrocarriles tal como estaban entonces organizados.

Con arreglo a dicha ley se ha construido el trozo de Madrid a Cuatro Vientos, y está muy adelantado el de Cuatro Vientos a Villaviciosa; pero las circunstancias en que se desenvuelven esos trabajos de construcción y servicios de explotación se han modificado profundamente desde que se hizo cargo de ellos el Ministerio de la Guerra.

En virtud de concesiones otorgadas con posterioridad a la ley de 1893 se han construido por una Empresa privada el ferrocarril de Madrid a Villa

del Prado y Almofoz, que se desarrolla por la misma zona y muy próximo a la del ferrocarril militar, sin que exista tráfico suficiente para sostener a la vez los dos ferrocarriles.

Por otra parte, después de construída la línea de Avila a Salamanca, la prolongación desde San Martín de Valdeiglesias hasta Fuentes de San Esteban ha perdido su importancia, tanto militar como comercial, y en cambio es preferible enlazarla con la de Madrid a Cáceres hacia Plasencia, pasando por Arenas de San Pedro, con lo que resultaría, además de una línea de gran valor estratégico, una comunicación comercial de las más interesantes, susceptible no solamente de tener vida propia, sino también de contribuir a sostener la de Madrid a Villa del Prado.

La coexistencia de este ferrocarril y del de Madrid a San Martín de Valdeiglesias, que en una parte muy importante de su longitud recorren una misma zona de tráfico pobre en productos y con la competencia de los transportes por carretera, que en pequeñas distancias luchan con ventaja, no podría menos de resultar en perjuicio del Estado, y aun de los intereses generales, que se encontrarían peor atendidos, como tiene que ocurrir en las líneas de pocos ingresos, y esto se traduciría principalmente en perjuicio del Estado, porque la línea militar adolece del gravísimo defecto de que en su origen no tiene acceso a los demás ferrocarriles que afluyen a Madrid, ni es fácil dárselo, y, por consiguiente, resultarían prácticamente interrumpidos en este punto no sólo los transportes comerciales, sino también los militares del Campamento y Cuatro Vientos, que últimamente han alcanzado gran desarrollo y están llamados a tenerlo mucho mayor, mientras que la línea de Villa del Prado va a realizar muy pronto el enlace de su estación de Goya con la del Paseo Imperial de la línea de circunvalación, y se encontrará de este modo en condiciones de servir con verdadera eficacia todas las comunicaciones, tanto comerciales como militares, de la zona de influencia que correspondería a ambos ferrocarriles.

De otro lado, la organización actual de los servicios militares de ferrocarriles, que les permite utilizar las grandes líneas para realizar las prácticas de explotación en mejores condiciones, hace que en este aspecto haya perdido todo el interés que tuvo antes la línea de San Martín de Valdeiglesias, si bien su prolongación sigue siendo muy a propósito para ejer-

citarse en la construcción de los pequeños ferrocarriles.

Además, la implantación del nuevo régimen ferroviario ha venido a dar mayores facilidades para la construcción de nuevas líneas y a regular las agrupaciones y rescates que puedan ser necesarios para efectuar en buenas condiciones la explotación de los construídos, y esta favorable circunstancia simplifica considerablemente la resolución de uno de los inconvenientes más graves con que se tropezaba para asegurar la eficacia del nuevo ferrocarril, puesto que mientras la línea de Madrid a Villa del Prado y su prolongación no estuviesen en una sola mano no se podría contar con la seguridad de conseguir que fuese de utilidad positiva la construcción de esta última.

Conviene, por último, recoger y aprovechar los importantes ofrecimientos que particularmente han hecho algunos Ayuntamientos, entidades y particulares de contribuir a la construcción de este ferrocarril, porque si se va a dar vida a una región tan fértil y tan productiva como la del valle del Tietar, poniendo en circulación la considerable riqueza que ahora se encuentra inmovilizada por falta de medios de transporte, justo es también que esos elementos de riqueza contribuyan directamente a la realización de una mejora que ha de redundar, en primer término, en beneficio suyo.

Se impone, por consiguiente, la modificación de la ley de 17 de Julio de 1895, con arreglo a la orientación que se deduce de las consideraciones anteriores, para adaptarla a las variaciones que desde entonces se han producido en las circunstancias que motivaron su promulgación, y habiéndose dirigido el Ministerio de la Guerra a este de Fomento, manifestando, por Real orden de 31 de Diciembre próximo pasado, la conveniencia de proceder, desde luego, a la modificación de la expresada ley por las razones expuestas anteriormente y con sujeción a los principios que de ellas se deducen, y estando conforme el Ministro que suscribe con lo propuesto por el de Guerra, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto-ley.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

REAL DECRETO-LEY

Núm. 548.

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La autorización concedida al Ministerio de la Guerra para contratar en la forma y condiciones que resultase conveniente y para poner en explotación, a cargo del batallón de Ferrocarriles, la línea de Madrid a San Martín de Valdeiglesias y su prolongación hasta Fuentes de San Esteban, en la provincia de Salamanca, queda modificada para lo sucesivo con arreglo a lo que se dispone en los artículos siguientes de este Decreto-ley.

Artículo 2.º El trazado de la nueva línea, que constituye la referida prolongación, se modificará de manera que, arrancando del punto más a propósito de la línea de Madrid a Villa del Prado y pasando por San Martín de Valdeiglesias y Arenas de San Pedro, vaya a enlazar con la de Madrid a Cáceres, en el punto que, de común acuerdo, se señale como más conveniente por los Ministerios de la Guerra y de Fomento.

El ancho de este ferrocarril será de un metro.

Artículo 3.º La construcción de la nueva línea, que se limitará por ahora a la sección comprendida entre el empalme con la de Madrid a Villa del Prado y Arenas de San Pedro, quedará a cargo del Ministerio de Fomento, en las mismas condiciones que las demás que se construyen con arreglo al Estatuto ferroviario, pero se realizarán con la cooperación y por intermedio de la Jefatura del Servicio militar de Ferrocarriles, al objeto de que pueda servir a las tropas de construcción de los regimientos de Ferrocarriles para ejercitarse en la práctica de esta clase de trabajos.

Artículo 4.º Siendo indispensable que los servicios de explotación de toda la línea entre Madrid y su empalme con la de Cáceres, se organicen, quedando en manos de una sola entidad, el Ministerio de Fomento procederá al rescate de la línea de Madrid a Villa del Prado, con arreglo a los procedimientos y condiciones establecidos en el Estatuto ferroviario.

Artículo 5.º La explotación de la línea de Madrid a Villa del Prado y Almorox y la de su prolongación por el valle del Tietar, a medida que se vaya terminando por secciones o trozos, quedará a cargo del Ministerio de Fomento y se realizará atendiendo especialmente a su finalidad comercial,

por el procedimiento que más convenga, bien por gestión directa, bien por arrendamiento, con sujeción a los principios del Estatuto ferroviario.

Artículo 6.º Cualquiera que sea la forma en que se realice la explotación, los trenes militares entre Madrid y Cuatro Vientos circularán libremente, pero el material para la composición de dichos trenes y todos los gastos de tracción que se ocasionen, tanto de personal, como de material, carbón, grasas, etc., serán de cuenta del Ministerio de la Guerra.

Los itinerarios de estos trenes se señalarán en forma que no perjudiquen a los servicios comerciales propios de la línea. Los demás transportes militares que se realicen, sean o no por trenes completos, se efectuarán con sujeción a las tarifas vigentes para ellos en la línea de Madrid a Villa del Prado y Almorox o las que se concierten y autoricen en lo sucesivo para la misma o para la del valle del Tietar en las condiciones establecidas en el Estatuto ferroviario para las Compañías y líneas del Estado adheridas a él.

Artículo 7.º Sin perjuicio de las prácticas de explotación que pudieran realizar en esta línea las tropas de los Regimientos de Ferrocarriles, con arreglo a lo dispuesto en la base décimosexta del Estatuto ferroviario, se darán además facilidades especiales para que los servicios de tracción se hagan, en cuanto sea posible, por equipos militares que para todos los actos propios del servicio del ferrocarril dependerían de la Dirección del mismo, quedando siempre reservados a los agentes civiles los demás servicios, y especialmente los que se relacionan con el público.

La situación de los equipos de tracción al ser definitivamente licenciados, y los derechos que deban disfrutar al pasar como agentes civiles al servicio del ferrocarril en la medida que permitan las necesidades de éste, se reglamentará de acuerdo entre los Ministerios de la Guerra y de Fomento.

Artículo 8.º Durante el período de preparación de los trabajos se recabarán de los pueblos, entidades y particulares que han hecho ofrecimientos para cooperar a la construcción de este ferrocarril que formalicen sus compromisos en debida forma antes de dar comienzo a las obras.

Artículo 9.º Quedan exceptuadas de las formalidades de subasta las obras que se realicen para servir de prácticas a las tropas de ferrocarriles.

Las adquisiciones de material fijo y móvil y las demás obras se regirán por las disposiciones aplicables a los ferrocarriles que se construyan por cuenta del Estado.

Artículo 10. El Ministro de Fomento dictará las disposiciones oportunas para el cumplimiento de este Real decreto-ley.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,
RAPHAEL BENJUMEA Y BURIN.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

EXPOSICION

SEÑOR: Los artículos 49 y 65 del vigente Decreto-ley de Presupuestos prevén la posibilidad de utilizar el personal sobrante, por reforma de plantillas en los Cuerpos militares, en aquellos Departamentos civiles que puedan tener necesidad de él para intensificar sus útiles servicios o crear otros nuevos.

Convencido el Gobierno de que la implantación de esta medida proporcionará beneficios recíprocos y paralelos al Estado y al mencionado personal sobrante, propone a V. M. las normas a que habrá de acomodarse en su efectividad.

A este efecto, el Presidente que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la sanción de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

REAL DECRETO

Núm. 549.

A propuesta del Presidente de Mi Consejo de Ministros y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los Coroneles, Tenientes coroneles, Comandantes, Capitanes, Tenientes y asimilados de los Cuerpos de Estado Mayor, Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros, Jurídico, Intendencia e Intervención que se hallen en situación activa y no tengan nota desfavorable en su hoja de servicios, podrán pedir el pase a los Ministerios civiles que soliciten personal excedente del de la Guerra,

ajustándose a las normas que determina el presente decreto.

Artículo 2.º Los Ministerios civiles que para reorganizar sus servicios actuales o implantar otros nuevos consideren conveniente recabar la cooperación del personal excedente del de la Guerra, se dirigirá al titular de éste indicando el número de funcionarios que necesita y, en su caso, las condiciones que puedan determinar preferencia por razón de Cuerpo o títulos profesionales.

El Ministerio de la Guerra dictará inmediatamente una Real orden invitando a los Jefes y Oficiales de las escalas activas y de reserva que deseen pasar al Ministerio requirente a que lo soliciten en plazo máximo de veinte días, por medio de instancia a Mí dirigida y cursada reglamentariamente.

Artículo 3.º Si el número de peticionarios excediere del de Jefes y Oficiales excedentes en la plantilla orgánica de cada Cuerpo o Arma, o fuera superior al de funcionarios solicitados, se reducirá el exceso dándose preferencia para el pase a Ministerio civil a los solicitantes que tengan mayor antigüedad.

Artículo 4.º El Ministerio de la Guerra, una vez finado el concurso, remitirá al Ministerio civil de que se trate relación nominal por Armas, Cuerpos y empleos del personal militar que haya solicitado cambio de Departamento, y el Ministerio civil nombrará libremente los funcionarios que necesite, dando cuenta de su acuerdo al Ministerio de la Guerra.

Artículo 5.º Los Jefes y Oficiales que pasen a servir a otros Ministerios seguirán formando parte de los escalafones de sus respectivas Armas y Cuerpos, creándose para ello la situación militar "Al servicio de otros Ministerios", equivalente en devengos y demás derechos a la actual situación de disponibles forzosos, percibiendo la diferencia del sueldo de esa situación a la de colocado con cargo al presupuesto del Departamento ministerial en que sirvan.

De corresponderles el ascenso, lo obtendrán, si están declarados aptos, pero no variará su situación militar, que es definitiva, y, en consecuencia, ese ascenso producirá o no el del que inmediatamente le siga, según que no exista excedente o lo haya en la escala del empleo a que asciende, no considerándose como tales excedentes cuantos se hallen al servicio de otros Ministerios.

Al corresponderles por edad el pase a la situación de reserva, percibirán

el sueldo en esa situación que con arreglo a los años de servicio militar les corresponda, abonándoseles la diferencia al de activo por el Ministerio correspondiente, y cuando obtengan, también por edad, el retiro, será dicho Ministerio el que les abone la totalidad de su sueldo, que percibirán hasta que sean jubilados.

A los efectos de declaración de aptitud para el ascenso, se considerarán como un solo empleo los de Comandante y Teniente coronel.

Artículo 6.º El personal militar adscrito a un Ministerio civil formará una escala especial, a extinguir, independiente de los Cuerpos generales y especiales existentes en aquél, y desempeñará las funciones que, con relación al servicio que se le encomienda, determine el Ministerio del ramo, a las órdenes del Jefe del expresado servicio.

Artículo 7.º El Ministerio civil correspondiente formará la escala provisional de los Jefes y Oficiales del Ejército que le hayan sido adscritos, por orden de mayor a menor categoría, y dentro de cada categoría de mayor a menor antigüedad, cualquiera que sea el Cuerpo o Arma de procedencia.

De cada dos vacantes que ocurran en cada categoría se destinará la primera a la amortización y la segunda al ascenso, el cual afectará al sueldo, pero no a la categoría militar del ascendido, siendo, en consecuencia, abonada por el correspondiente Ministerio la diferencia entre el nuevo sueldo y el que militarmente le corresponde en razón de su empleo y situación.

Artículo 8.º Los Jefes y Oficiales que pasen a prestar servicio en un Ministerio civil percibirán el sueldo íntegro que les corresponda, según lo preceptuado por el artículo 5.º de este Decreto, hasta que cumplan la edad que rija para la jubilación de los funcionarios de dicho Ministerio; si estos tuvieren distintas edades de jubilación, por razón de Cuerpo, se tomará en cuenta la más alta.

A los efectos del impuesto de utilidades, estos sueldos se entenderán incluidos en el epígrafe 5.º de la tarifa primera de la ley vigente.

Asimismo percibirán las bonificaciones que reglamentariamente les corresponda por pensiones de cruces, quinquenios y diplomas de la Escuela de Guerra, bien sin limitación como en el tiempo, bien únicamente hasta que cumplan la

edad señalada para su retiro como militares, según se trate de honificaciones vitalicias o sujetas a la condición de activos.

Todos los devengos de este personal se harán efectivos con cargo a la sección 15 del Presupuesto de gastos.

Artículo 9.º Los servicios que el personal militar preste con arreglo a esta disposición en un Ministerio civil, serán computables a efectos pasivos, los cuales se regirán por las normas aplicables a Jefes y Oficiales del Ejército, salvo en cuanto a la edad, que será la de jubilación y no la de retiro, y el sueldo regulador, que será el consolidado en el Ministerio civil.

Artículo 10. El personal adscrito a un Ministerio civil tendrá los mismos derechos y deberes que los funcionarios del Cuerpo general de éste y quedará sujeto en el desempeño de su cometido a la subordinación jerárquica, sanciones y responsabilidades que procedan, con arreglo a las disposiciones vigentes en el Ministerio a que sean adscritos.

Artículo 11. Por el Ministerio civil respectivo se dictarán las reglas precisas para aplicar en cada caso este Decreto.

Dado en Palacio a veinticinco de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

Rectificación.

Habiéndose padecido error de copia en la publicación de la Exposición de motivos del Real decreto-ley número 510, inserto en la GACETA de 16 del actual, creando la Junta mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona, designando a las personas que han de integrarla, y estableciendo las facultades que competen a dicha Junta, se inserta de nuevo la referida Exposición, debidamente rectificada.

EXPOSICION DEL REAL DECRETO-LEY NUMERO 510

SEÑOR: No completará Barcelona su reforma urbana, ni ofrecerá el aspecto de gran ciudad moderna a que con justicia aspira, ni tendrá su importante guarnición militar alojamiento amplio y adecuado, sin que el Gobierno de V. M. dé para ello las facilidades necesarias y los auxilios justificados. Esto solicitaron de V. M., en razonada instancia de 16 de Octubre

del pasado año, los representantes más caracterizados de las fuerzas vivas barcelonesas, y esto fué examinado en principio en memorable Consejo de Ministros, presidido por V. M., celebrado en la Ciudad Condal, capitalidad espiritual y económica de la antigua región catalana, parte no desintegrable de la gloriosa España, a ella unida para siempre por mandatos de la realidad, de la razón, de la historia, del interés y principalmente del sentimiento, tanto más arraigado cuanto más confianza pongan en él todos los españoles y más implacablemente se extirpen las consecuencias de la obra de los que pretendieron debilitar estos lazos de unión entre los pueblos constitutivos de nuestra gran nacionalidad, no distintos ni más débiles que los que atan a las formadas por todos los que en el mundo nadie discute, ni menos sus propios hijos, ni aun en corto número, quebrantan.

Y como tan orgullosa como ella misma ha de sentirse de verla engrandecida España y place al Gobierno de V. M., que así cree interpretar el regio pensar y sentir, abordar los grandes problemas con resolución, descentralizándolos y prescindiendo de trámites y rutinas, que fueron rémora que frenó en el pasado el potencial de energía y actividad que hoy se desborda, que no sorprenderá a nadie almacenara la raza de Santa Teresa, Isabel la Católica, Hernán Cortés, Sebastián Elcano, Velázquez, Cervantes, Roger de Flor, Balmes..., presenta hoy a la sanción de V. M. un proyecto de decreto que se inspira en tales convicciones.

Y como no sólo se trata de embellecer e higienizar la ciudad, sino que de otra parte el desarrollo del puerto lo impone y el buen vivir de los soldados lo demanda, todas son razones que aunadas justifican la decisión, por la que también han de encontrar, obreros, artesanos e industriales, trabajo que es vida y es dignificación.

En varias ocasiones se apuntó la idea que hoy cristaliza en este Real decreto, pero siempre un espíritu minucioso y detallista, un excesivo celo por el logro de valores equivalentes entre lo que se había de ceder y recibir, como si cupiera dolo en el trato y en el contrato entre la Nación y sus ciudades y villas, que juntas ganan y juntas pierden en progreso y bienestar, malogró las nobles intenciones que ahora parecen estar en camino de realizarse.

El proyecto de Decreto-ley que se somete a la aprobación de V. M. contiene la novedad descentralizadora de

dar vida a una "Junta mixta de Urbanización y Acuartelamiento", facultada para iniciativas y resoluciones de que no hay precedentes se desposeyera nunca el Poder central. De tal doctrina cabe aguardar y es de esperar sea aplicada a otros casos y provincias cuando las circunstancias bien estudiadas lo aconsejen.

Entre las obras y mejoras que se proyectan, de carácter civil y militar, se incluye la precisa para sostener deccrosamente un Centro del Ejército y Armada, donde la Oficialidad de la guarnición, en círculo propio, pueda satisfacer las necesidades culturales y sociales de su vida profesional sin acudir a recursos y a arbitrios inadecuados, siguiendo así la norma marcada por la Real orden de 24 de Abril último y el camino emprendido al crear los Círculos de clases y soldados, que, como los de Oficiales, tienen su precedente en otros países.

Las consideraciones expuestas mueven al Jefe del Gobierno de V. M., de acuerdo con el Consejo de Ministros, a solicitar su Real firma para la aprobación de este decreto.

Madrid, 15 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

MINISTERIO DE ESTADO

REAL DECRETO

Núm. 550.

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 59 del Reglamento de la Carrera diplomática,

Vengo en declarar jubilado, con la clasificación que por derecho le corresponde, a D. Angel García-Loygorri y Atienza, Ministro Plenipotenciario de segunda clase, cesante.

Dado en Palacio a veintitrés de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Estado,

MIGUEL PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA.

MINISTERIO DE MARINA

EXPOSICION

SEÑOR: Por Real decreto-ley del Ministerio de la Guerra de 10 de Febrero último se dispone quede modificada la primera parte del párrafo segundo de la letra d), base octava, epi-

grafe "Situación de Generales, Jefes y Oficiales", de la ley de 29 de Junio de 1918, en el sentido de que los Generales de brigada, o asimilados en situación de reserva, percibirán desde la publicación de dicho soberano precepto, un sueldo equivalente a los 77 céntimos del que disfrutaban en actividad.

Como por Real decreto de 1.º de Julio de 1918, se declararon de inmediata aplicación a la Marina los preceptos de la base octava de la ley antes citada, al modificarse ésta para el Ejército, es necesario hacer también extensiva esta modificación para la Armada en iguales condiciones, lo que exige lo sea desde 1.º de Marzo de 1927, por cuya razón el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 23 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
HONORIO CORNEJO Y CARVAJAL.

REAL DECRETO

Núm. 551.

A propuesta del Ministro de Marina y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. A partir de la revista de Marzo actual, los Contralmirantes o asimilados, en situación de reserva percibirán como sueldo, uno equivalente a los 77 céntimos del que disfrutaban en la situación de actividad, quedando modificado en este sentido el Real decreto de 1.º de Julio de 1918, que hace extensiva a la Armada la base octava de la ley de 29 de Junio del mismo año.

Dado en Palacio a veintitrés de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
HONORIO CORNEJO Y CARVAJAL.

REALES DECRETOS

Núm. 552.

A propuesta del Ministro de Marina, Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Almirante de la Armada japonesa, Ministro de Marina, Takeshi Takarabe.

Dado en Palacio a veintitrés de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
HONORIO CORNEJO Y CARVAJAL.

Núm. 553.

A propuesta del Ministro de Marina, Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Vicealmirante de la Armada japonesa, Viceministro de Marina, Mineo Osumi.

Dado en Palacio a veintitrés de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
HONORIO CORNEJO Y CARVAJAL.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR: Desde hace algunos años el Servicio Nacional Agronómico realiza el de divulgación ambulante de enseñanza agropecuaria, con reconocido beneficio para el país, a pesar de la escasez de elementos disponibles y de su organización discontinua y no sometida a planes de conjunto.

La utilidad de esta divulgación hace preciso que, dotando debidamente tan importante servicio y estableciéndolo en forma metódica, pueda obtenerse del mismo los frutos que la difusión de la cultura agrícola producirá, y a tal efecto dispuso la Real orden de 18 de Octubre de 1926 la creación del Servicio de Cátedra ambulante, encomendando la inspección del mismo y su organización en personal y material a dos Inspectores generales del Consejo Agronómico que habían de proponer la reglamentación de aquél.

Fundado en las anteriores consideraciones y autorizado por el Consejo de Ministros, tengo la honra de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN

REAL DECRETO

Núm. 554.

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crean las Cátedras ambulantes en número de doce, correspondientes a la distribución regional siguiente:

Central: Comprendiendo las provincias de Madrid, Guadalajara, Cuenca, Soria, Segovia y Avila.

Aragón-Rioja: Zaragoza, Huesca, Teruel y Logroño.

Cataluña: Lérida, Barcelona, Gerona y Tarragona.

Levante: Castellón, Valencia, Alicante y Murcia.

Andalucía oriental: Almería, Granada, Jaén y Málaga.

Andalucía occidental: Huelva, Sevilla, Córdoba y Cádiz.

Mancha y Extremadura: Ciudad Real, Toledo, Albacete. Cáceres y Badajoz.

Castellano-Leonesa: Valladolid, Salamanca, Zamora, Palencia, León y Burgos.

Asturias y Galicia: Coruña, Pontevedra, Orense, Lugo y Oviedo.

Cántabro-Pirenaica; Alava, Vizcaya, Santander, Guipúzcoa y Navarra.

Canarias: Afecta a Andalucía occidental.

Baleares: Afecta a Cataluña.

Artículo 2.º Cada una de estas Cátedras tendrán por centro de acción la Granja Escuela regional correspondiente y sólo excepcionalmente una Sección Agronómica o una División. En ellas se concentrarán el material, organizarán las salidas, se practicarán los trabajos que de las excursiones se deriven y no puedan ejecutarse *in situ* y se redactarán los planes de cada campaña y las Memorias de la misma que han de elevarse anualmente a la Superioridad.

Estos planes se referirán a los problemas fundamentales y de actualidad de agricultura y ganadería regionales, y se desenvolverán con un carácter demostrativo y práctico, que sin dejar lugar a apreciaciones y controversias permitan la inmediata aplicación de las prácticas y soluciones aconsejadas. A este fin, y sin perjuicio de la movilización del material complementario y adecuado de los Establecimientos, cada Cátedra ambulante será dotada de los instrumentos y aparatos de ensayo expedidos y de proyecciones fijas y cinematográficas, de tratamientos antiparasitarios, de semillas seleccionadas, etc., etc., de forma y en cantidades que puedan ser transportados en los autocamiones que se adquieran para este servicio.

Artículo 3.º Además de las Granjas-Escuelas Regionales de Capataces Agrícolas, deberán tomar parte en el Servicio las estaciones y demás establecimientos especiales de cada región, sin perjuicio de conservar en ellos los cursillos centrales que actualmente tengan organizados.

Artículo 4.º Las Cátedras ambulantes estarán constituidas por un Jefe, los Ingenieros Profesores de cada

una de las especialidades correspondientes a las producciones más importantes de la región, como colaboradores; los Ingenieros aspirantes que como auxiliares repetidores se destinen a la misma, que no podrán exceder de cuatro por Cátedra, ni de 45 en el total de las Cátedras que se crean; los preparadores—que podrán elegirse entre los Ayudantes—y el personal subalterno necesario para el transporte y manejo del material. El primero será nombrado por la Dirección general de Agricultura y Montes, a propuesta en terna del Inspector respectivo, y los Ingenieros Profesores, a su vez, a la del Ingeniero Jefe de la Cátedra entre aquellos de la región que se hayan distinguido en dichas especialidades. Esta última propuesta será elevada a la Dirección general por intermedio del Inspector respectivo.

Del personal subalterno formarán parte el conductor del autocamión, un mecánico para el manejo y reparación de los aparatos, entre ellos los de proyecciones, y el Capataz u obrero destinado a la ejecución de labores, podas y demás operaciones culturales.

Artículo 5.º El Jefe de la Cátedra ambulante distribuirá las salidas del personal con su material correspondiente, redactará el plan anual con los temas y prácticas a realizar y el presupuesto correspondiente, y distribuirá trimestralmente los fondos librados con cargo a éste, rindiendo las cuentas correspondientes de personal y material.

Artículo 6.º En cada año se realizarán dos campañas semestrales, que podrán ser de variable número de días; pero anualmente deberán oscilar entre veinte y cuarenta días los de salida del Jefe; de veinte a cuarenta las de los Profesores y de ciento veinte a ciento ochenta las de los repetidores. Estos tendrán por residencia las Granjas Regionales, en las que durante los intervalos entre las salidas trabajarán a las órdenes de su Director en los trabajos experimentales y de laboratorio, preparatorios o complementarios de su actuación en el campo.

Artículo 7.º Con la debida anticipación será publicada en el *Boletín Oficial* de las provincias afectas a cada Cátedra la fecha en que comenzará la campaña, temas que se desarrollarán, zonas y pueblos que se hayan de visitar y fechas en que se realizará el servicio. Este consistirá en conferencias en local cerrado o en el campo—según las circunstancias—, seguidas de las demostraciones con el

material móvil, con los aparatos de proyecciones, o bien en el terreno mediante la ejecución de las prácticas recomendadas.

Los análisis expeditos, como los calimétricos de los suelos y los de vinos, aceites y otros productos, el reconocimiento de semillas y los demás que sea factible ejecutar en el plazo de estancia proyectado en cada lugar serán ejecutados; y de los otros de mayores dificultades se recogerán las muestras para su remisión a los Centros respectivos, aplicando en cada caso las tarifas mínimas autorizadas.

Artículo 8.º Los Jefes de Cátedra procurarán que el personal se distribuya de manera que a cada localidad acuda, salvo casos excepcionales, un solo Profesor o Auxiliar repetidor y los preparadores y subalternos precisos. Por su parte dará directamente las conferencias compatibles con la dirección y vigilancia del servicio. Reunirá las Memorias anuales de los encargados del mismo, a las que agregará la suya y un resumen de los resultados, obtenidos y reformas que estime convenientes.

Artículo 9.º Los Inspectores delegados por el Consejo agronómico se distribuirán para esta función las Regiones establecidas. A ellos corresponderá el informe previo a la aprobación de los planes y la elevación a la Superioridad de las Memorias con informes parciales, así como uno general que abarque todo el servicio. En los casos que consideren preciso se trasladarán, previa autorización de la Dirección general, a las Regiones para actuar directamente en su organización. Informarán también a la Superioridad sobre la distribución del material que se adquiera por el Estado para dicho servicio. Para atender a sus restantes cometidos, podrán auxiliarse de los respectivos Consejeros adjuntos del Consejo. Para los trabajos de Secretaría les serán destinados dos Ingenieros aspirantes de los especialmente afectos a este servicio de Cátedra ambulante.

Artículo 10. Los sueldos, dietas y gastos de movimiento de los Jefes de Cátedra, Profesores de la misma y Ayudantes preparadores serán los consignados en los presupuestos y disposiciones especiales vigentes. Los Ingenieros aspirantes repetidores devengarán una gratificación de 4.500 pesetas y las dietas y gastos de movimiento de los Ingenieros subalternos; el per-

sonal de conductores de autocamiones, Mecánicos y Capataces, el sueldo que se le asigne en presupuestos y la dieta de 7,50 pesetas.

El Jefe regional del Servicio procurará que se reduzcan al mínimo los gastos de movimiento, mediante la acomodación en los vehículos del Servicio de todo el personal técnico posible y disponiendo las salidas de modo que pueda regresar el personal a sus residencias el mayor número de días.

Artículo 11 Los Ingenieros agrónomos aspirantes designados para las plazas de este nuevo servicio lo serán por orden de antigüedad y deberán, antes de encargarse del mismo, someterse a pruebas en la forma que puntualice la Dirección general de Agricultura y Montes, en las que redactarán cierto número de cuestionarios y desarrollarán uno o varios de ellos, a la suerte, con ejecución de las prácticas correspondientes. El Tribunal que se designe calificará, en su consecuencia, las respectivas aptitudes pedagógicas, teniendo en cuenta la sencillez, claridad y precisión demostrada en estos ejercicios, que servirá de base para su incorporación a la Región correspondiente.

Artículo 12. Los Mecánicos, Capataces y obreros que se empleen para este servicio serán los mismos que prestan sus funciones en las Granjas y Centros especiales. Si la experiencia demostrase la necesidad de que este personal fuera especializado, se abrirá concurso para la provisión de estas plazas.

Artículo 13. Sin perjuicio de las alteraciones que aconseje la práctica, cada uno de los equipos que se adquieran para las Cátedras ambulantes contendrá lo siguiente:

Un aparato de proyecciones y colección de películas de asuntos agrícolas de la Región.

Un microscopio.

Un equipo de análisis agrícola elemental, para vinos, leches, aceites, etc., etc.

Un calímetro.

Pulverizadores, azufradoras, insecticidas y anticriptogámicos para combatir las plagas principales.

El restante material que los Jefes de la Cátedra consideren conveniente del perteneciente a los Centros de la Región.

Artículo 14. La Dirección general de Agricultura y Montes invitará a las Corporaciones oficiales, provinciales y locales y entidades agropecuarias para que colaboren

a este Servicio con auxilios de material, terrenos y locales.

Las propuestas de temas y localidades que emanen de dichas Corporaciones y entidades serán atendidas, siempre que no alteren sustancialmente los planes oficiales.

Si alguna de ellas dispusiera de técnicos oficiales, éstos podrán colaborar a las órdenes de los respectivos Jefes.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

EXPOSICION

SEÑOR: La necesidad de asegurar el tráfico marítimo facilitando las operaciones, evitando el constante peligro que hoy existe de las inundaciones producidas por el río Guadalquivir en el puerto de Sevilla y barrio de Triana, defensa que el Estado está obligado a ejecutar, pues no es posible que perdure la actual situación que tantos daños ocasiona a una parte de la población de más de 50.000 almas, indujeron a la Junta de Obras del río Guadalquivir y puerto de Sevilla a elevar un plan de obras de ampliación, redactado por el Ingeniero Director, plan que estima de interés extraordinario y de grandes beneficios para el desarrollo de la industria y del comercio de la región andaluza y que redundará también en beneficio de los intereses generales de la navegación y del comercio.

En la actualidad, a pesar de las grandes obras realizadas y en ejecución en aquel puerto, su emplazamiento sobre un río torrencial sujeto a crecidas tan frecuentes e importantes exige la realización de las necesarias para evitar los defectos capitales de que adolece; hoy que merced a aquellas obras ha adquirido dicho puerto una importancia superior a la que podía preverse, la situación ha llegado a tomar caracteres de gravedad ante la lógica previsión de que aquella situación sea insostenible, puesto que, en cuanto aumenta el caudal del río, sin revestir caracteres de avenida, queda inutilizada la zona del puerto y los muelles entre los puentes de San Telmo y Triana, haciendo sensibles dichas dificultades con frecuencia durante el invierno en todo el puerto, en relación con las maniobras y reviros de los buques de cierta importancia, cerrándose la navegación por el Canal de Alfonso XIII con una

altura de agua de 5,50 metros sobre la bajamar, comprobándose una velecidad en la corriente de 11 kilómetros entre el puente de San Telmo y el de Tablada. Además de estos peligros, que desacreditan el puerto y se traducen en aumentos de fletes, sufren los barcos, los que dimanen del tiempo que tienen que estar paralizados, no siendo menores los que soportan las mercancías y los producidos por los aterramientos en los fondos del puerto.

A solucionar tan graves dificultades, siendo el plan de obras presentado, y que se reduce en esencia: a crear un nuevo cauce para el río desde Cartuja, por detrás de Triana, a desembocar en el tramo de San Juan, aguas arriba de este pueblo, cerrando el río en Punta Verde, con una gran esclusa que permitirá el acceso de los barcos hasta los muelles; también se proyecta cerrar el actual cauce entre Cartuja y Chapina y por debajo del Hipódromo, pero habilitando en aquel cierre un pequeño puente esclusa para el paso de las embarcaciones menores; proyectase también un gran dique, que arranca del de defensa de Sevilla y que protegerá de las inundaciones, no sólo al Triana actual, sino su futuro ensanche, prolongándose por terrenos de Tablada hasta enlazarse con el cauce antiguo del Guadaira con los terraplenes del Canal de Alfonso XIII, que constituyen dique de defensa a uno y otro lado del Canal.

Con estas obras se podrá disponer de una dársena de unos 10 kilómetros, y merced a la esclusa se mantendrá el nivel constante de pleamar aumentándose los calados en unos dos metros con aguas tranquilas. En las avenidas los diques de defensa y las puertas exteriores de las esclusas permitirán que todas las operaciones se efectúen normalmente. Al propio tiempo se conseguirá que los antiguos muelles vuelvan a tomar valor, que los muelles para el tráfico de petróleo se instalen en condiciones de seguridad, situándolos en el extremo de la dársena frente al Hipódromo con un cierre que impida la propagación del incendio, caso de siniestro.

El avance de presupuesto de este plan de obras asciende a la cantidad de 42.845.000 (cuarenta y dos millones ochocientas cuarenta y cinco mil pesetas); pero el gasto efectivo que supondrá la realización de este plan es muy inferior, ya que con su ejecución se evitará la realización de otras obras incluidas en planes anteriores, como son: la defensa de Triana y de su vega, las dársenas para el tráfico de petróleo y para los grandes barcos, la

habilitación de los muelles que habrían de sustituir a los comprendidos entre San Telmo y Triana, el puente de Chapina, el del ferrocarril de la línea a Hueiva, la defensa de las pilas del puente de Triana, la defensa del muro de la calle de Betis, la ampliación del desagüe del puente de San Telmo, y otras. Debe también tenerse en cuenta, en relación con la aminación de los gastos, la capitalización del importe anual de la conservación de fondos del puerto, que se reducirán en unas 500.000 pesetas anuales, y el aumento de valor, como consecuencia de la ejecución del plan de obras, de los terrenos que resulten sobrantes de los expropiados en la zona defendida, ya que al enajenarlos obtendrá el Estado un legítimo e importante ingreso que con las reducciones de gastos enumeradas aminoran el presupuesto. Todas estas reducciones pueden presupuestarse en unos veinticinco millones de pesetas.

El gasto que supondrá la realización de este vasto plan, debe abonarse con cargo al presupuesto extraordinario, y a dicho fin deberá interesarse de la Junta Central, según se prescribe en el Real decreto de su creación estudie la propuesta de distribución del crédito de seiscientos millones, destinado en dicho presupuesto a los planes de obras y de servicios extraordinarios a realizar hasta 31 de Diciembre de 1936 en los puertos más importantes, distribución provisional y siempre modificable que fué preciso fijar ante la necesidad de poder librar las cantidades que precisaba en el ejercicio último aquellos puertos y por razón de no estar aún constituida dicha Junta Central. Impónese también la necesidad de que la Junta Central estudie la propuesta reglamentaria de distribución de aquel crédito extraordinario de seiscientos millones de pesetas, ante la comprobación de no acomodarse la fijada provisionalmente a las estrictas necesidades de algunos puertos, existiendo margen para poder aumentar la consignación global señalada a algunos, con reducciones posibles de las de otros.

Las expropiaciones de los terrenos necesarios para la realización del repetido plan podrán hacerse extensivas a la totalidad de la zona defendida, teniendo en cuenta para la valoración de los terrenos el avance catastral y el valor medio actual deducido de las transacciones últimas.

La Junta de Obras del puerto de Sevilla deberá estudiar la reglamentación necesaria para evitar que en el cauce de avenidas, o sea en la ve-

ga, se efectúen obras y construcciones que impidan o dificulten el desagüe.

Complemento indispensable para la realización del plan que se proyecta es dar solución al problema del alcantarillado, y nadie más interesado que el Ayuntamiento de Sevilla, que ha de recoger los beneficios de estas grandes obras, en evitar que perdure la actual situación, pues no es posible que continúe desaguando en el río la red del alcantarillado de Sevilla.

En atención a todo lo expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR
A L. R. P. de V. M.,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

REAL DECRETO

Núm. 555.

De acuerdo con el parecer de Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el plan de obras elevado por la Junta del río Guadalquivir y puerto de Sevilla, por su importe de cuarenta y dos millones ochocientas cuarenta y cinco mil pesetas (42.845.000), debiendo el Ingeniero director de dicha Junta, autor de aquel plan, D. José Delgado Brackembury, redactar en el plazo más breve posible los proyectos detallados de las obras que comprende dicho plan y justipreciar los gastos que han de evitarse y valores que se han de adquirir con la ejecución del plan.

Artículo 2.º El gasto que supondrá la realización del plan propuesto se abonará con cargo al presupuesto extraordinario, a cuyo fin la Junta Central de Puertos estudiará la propuesta de distribución del crédito extraordinario de 600 millones destinado en dicho presupuesto extraordinario a los planes de obras y de servicios extraordinarios a realizar hasta 31 de Diciembre de 1936 en los puertos más importantes.

Artículo 3.º La expropiación de los terrenos necesaria a la ejecución de las obras podrá hacerse extensiva a la totalidad de la zona defendida, teniendo en cuenta para su justiprecio el avance catastral y el valor medio actual de dichos terrenos deducido de las últimas transacciones.

Artículo 4.º La Junta de Obras del puerto de Sevilla estudiará la regla-

mentación necesaria para evitar que en el cauce de avenidas, o sea en la vega, se efectúen obras y construcciones que impidan o dificulten el desagüe.

Artículo 5.º El Ayuntamiento de Sevilla se pondrá de acuerdo con la Dirección facultativa de la Junta de Obras del puerto para dar solución al problema del alcantarillado.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

EXPOSICION

SEÑOR: La Comisión a la cual el apartado segundo del artículo 1.º del Decreto de V. M. de 22 de Octubre de 1926 confió el encargo de redactar el Reglamento por el que habrá de regirse el Instituto Nacional Agronómico de Investigación y Experiencias, cumplió su cometido, elevando a la Superioridad el proyecto correspondiente.

En él y teniendo presente la imprescindible necesidad de formar el personal que deba consagrarse a la investigación y experiencias y la no menos imperiosa de estimular la elevación de nivel cultural del país, se reglamentan las funciones a desempeñar por el Instituto, con la acertada orientación de ampliar la esfera de acción de los Centros, Estaciones y Laboratorios de los Servicios Agronómico y Forestal, actualmente creados y que se federan en el nuevo Centro, para hacer que contribuyan a la investigación, a la vez que continúan con su carácter de experimentales, tendiendo al perfeccionamiento de cada uno para que rindan el máximo de utilidad.

Punto muy esencial, dentro de la misión que se encomienda a los Institutos de Investigación, es la publicidad que debe darse a sus trabajos, con el fin, no sólo de que se aprovechen las enseñanzas en bien de la cultura nacional, sino para que puedan ensayarse por la iniciativa particular del país y en su propio ambiente aquellas nuevas orientaciones o reformas de los métodos agrícolas y forestales que al salir del Laboratorio y del campo o parcela de experimentación es cuando realmente se sancionan como dignas de aprovecharse en la industria o de ser incorporadas a movimiento progresivo nacional.

Por esto, sin llegar al detalle de la reglamentación especial, que ha de servir de norma a la Oficina de publicaciones, se deja subrayada la importancia que esta cuestión merece con la designación de tres Vocales de la Comisión permanente para dirigir tan importante cometido.

En etapas sucesivas de mayor prosperidad serán seguramente necesarias las revisiones periódicas que mantengan la investigación y las experiencias de la agricultura y de los montes en España en el punto que se halle más en armonía con las necesidades y el progreso económico de nuestra Nación.

Fundado en talés consideraciones, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN

REAL DECRETO

Núm. 556.

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en aprobar el adjunto Reglamento orgánico del Instituto Nacional de Investigaciones y Experiencias agronómicas y forestales.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

REGLAMENTO

del Instituto Nacional de Investigaciones y Experiencias agronómicas y forestales.

CONSTITUCIÓN Y FINES DEL INSTITUTO

Artículo 1.º El Instituto Nacional Agronómico de Investigación y Experiencias, en lo sucesivo se denominará Instituto Nacional de Investigaciones y Experiencias Agronómicas y Forestales, dependerá de la Dirección de Agricultura y Montes.

Artículo 2.º El Instituto tendrá como fines los siguientes:

a) Contribuir al progreso de las ciencias agronómica y forestal en beneficio de la economía nacional por la aplicación de los métodos de investigación que ofrezcan garantías suficientes de acierto, cooperando al adelanto de las industrias agrícola y forestal mediante la aplicación de aquellos conocimientos

que se deriven de los ensayos y experiencias realizados por el Instituto.

b) Difundir las experiencias e investigaciones realizadas y sus resultados, por las necesarias publicaciones y por cuantos otros medios se crea pertinentes.

c) Favorecer, en relación con sus recursos, a los establecimientos agrícolas y forestales, en cuya misión figure la investigación y la realización de experiencias.

d) Verificar los ensayos y trabajos de experimentación que soliciten las Corporaciones públicas y los particulares, en las condiciones que se establecerán oportunamente.

e) Contribuir a la formación del personal especializado en las distintas ramas de la investigación y expedir diplomas correspondientes a una especialización concreta.

f) Contribuir a la formación de los mapas agronómico y forestal.

g) Facilitar a los Centros y a las personas que deseen trabajar en determinadas investigaciones—cuando así lo acuerde el Director del Instituto, previa consulta con el Jefe de Sección o del Centro correspondiente—los medios necesarios para ello, dentro de los elementos con que cuenta el Instituto, y que, sin perjuicio para la labor del mismo, pueda éste proporcionar.

Artículo 3.º El Instituto se hallará, por ahora, constituido por los siguientes Centros:

Estación Agronómica Central con su hijuela y campos de la Estación de Agricultura general de Alcalá de Henares.

Estación de ensayo de semillas de Madrid.

Estación de ensayo de máquinas.

Estación de Motocultivo de Madrid.

Estación de Patología vegetal de Madrid o Central de Fitopatología Agrícola y Servicio de Fitopatología Agrícola.

Estación Ampelográfica Central.

Estación Sericícola de Murcia.

Estación de Riegos de Binéfar.

Estación de Viticultura y Enología de Villafranca del Panadés.

Estación Central de Fitopatología forestal y Sección de Estudio del Servicio de Estudio y Extinción de plagas forestales.

Laboratorio de la fauna forestal, piscicultura y ornitología.

Servicio de Experiencias forestales con los laboratorios de Pastas celolósicas y Química de la madera; el de resinas y otros jugos vegetales; el de técnica de la madera—características mecánicas y aprovechamientos y despieces—; el de selvicultura—ensayos de especies exóticas y parcelas de experimentación en los bosques—y la Estación de ensayos de semillas del Escorial.

Estación de cerealcultura.

Servicio Meteorológico Agrícola.

Estación de Patología Pecuaria, con el Laboratorio de sueros y vacunas.

Idem Pecuaria Central.

Idem Superior de Oleicultura y Elatotecnia de la provincia de Jaén.

Artículo 4.º Se podrán también in-

corporar, a medida que los recursos del Instituto lo consientan, otros Centros representativos de diversos aspectos de la investigación, tales como Estaciones arroceras, de Arboricultura y Fruticultura, de Horticultura y Jardinería, de Industrias Agrícolas y de Industrias derivadas de la leche.

Estos Centros y Servicios dependerán desde luego del Instituto, para cuanto signifique cooperación a los fines del mismo.

Artículo 5.º Los Centros y Servicios indicados expresamente en el artículo 3.º pasarán a formar parte del Instituto, continuando con las consignaciones de todas clases que a ellos se destinan en los presupuestos vigentes, o que puedan asignárseles en los sucesivos, independientemente de los auxilios económicos que del Instituto reciban para contribuir a sus fines.

Además de los recursos indicados en el párrafo anterior y de los que especialmente se consignen para el Instituto, podrá éste contar con las subvenciones y donaciones que a su nombre se hicieran por otros Centros oficiales o entidades particulares.

Artículo 6.º La Sección de Ornitología, creada por Real decreto de 22 de Octubre de 1926, quedará afectada al Laboratorio de la fauna forestal.

Artículo 7.º La Estación Agronómica Central ampliará su cometido con los estudios a que hace referencia la base quinta del artículo 1.º del Real decreto de 22 de Octubre de 1926 de creación de este Instituto.

Artículo 8.º Cada Centro o Servicio formulará su Reglamento, que aprobará la Junta directiva.

Artículo 9.º Podrá agregarse, con carácter temporal o permanente, al Instituto todo Centro oficial cuyos trabajos se juzguen de interés para los fines que cumpla aquél. Quedarán, en general, obligados a relacionarse también todos aquellos Servicios o Centros oficiales cuyos trabajos tengan carácter experimental o de investigación con el análogo del Instituto, lo que no impedirá el que cada uno de aquéllos trabaje con independencia propia y sin la sujeción obligada a las normas del Instituto.

Artículo 10. Formarán igualmente parte del Instituto los Centros que puedan crearse en lo sucesivo con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento y que, a juicio de la Junta directiva, respondan a sus fines.

De la Junta directiva.

Artículo 11. Se constituirá una Junta denominada "Junta directiva", que estará integrada por todos los Directores de los Centros que constituyen el Instituto. Los Directores de los Centros existentes en Madrid formarán la Comisión permanente de aquélla, con las funciones que después se especifican.

Artículo 12. La Junta directiva, compuesta de todos los Directores de los Centros y Servicios que integran el Instituto, se reunirá en sesión ordinaria una vez al año, y en extraordinaria, cuando lo solicite de la Comisión permanente el Director de un

Centro o Servicio, y aquélla lo acuerde. En este último caso, a la solicitud deberá acompañar una petición informada.

Artículo 13. La Junta directiva tendrá las atribuciones siguientes:

a) Formular los presupuestos ordinarios y extraordinarios para la buena marcha del Instituto, y acordar la distribución de los créditos disponibles para toda clase de atenciones del mismo que se refieran a su especial consignación y a los otros recursos de que disponga, con independencia de las consignaciones particulares de cada Servicio o Centro.

b) Examinar y aprobar las cuentas.

c) Acordar la concesión y cuantía de los auxilios económicos que han de otorgarse al personal del Instituto.

d) Resolver los recursos de personal en las siguientes condiciones: 1.ª La vacantes de Jefes de Servicios y Directores de Centros se cubrirán por concurso y a propuesta formulada por la Junta directiva. 2.ª Las vacantes del restante personal de Ingenieros y sus Ayudantes, Directores, Licenciados y Veterinarios se cubrirán por concurso, después de oído el informe del Jefe del Servicio o Centro correspondiente, y también a propuesta de la Junta directiva. En el caso en que las vacantes que hayan de cubrirse no sean del personal que figure en las plantillas del Ministerio de Fomento, los nombramientos se harán por concurso, que resolverá la Junta directiva.

e) Proponer la creación e incorporación y el desdoblamiento de nuevos Servicios, Secciones, Estaciones o Laboratorios, y la iniciación de aquellas investigaciones y experiencias que se juzguen de interés nacional.

f) Otorgar diplomas de especialización en las condiciones que oportunamente se establezcan.

g) Examinar las propuestas de los Vocales y acordar el plan de trabajo que anualmente ha de realizar el Instituto.

h) Interpretar el Reglamento en los casos dudosos.

Artículo 14. Cuando se trate de un asunto especial de investigación que afecte a un Centro no representado en la Junta directiva o en la Comisión permanente, concurrirá a las reuniones de éstas, con voz y voto, el Jefe de aquél.

Artículo 15. La Junta propondrá anualmente, y por votación, al Vocal de la misma que ha de ejercer las funciones de Presidente y que lleva anejas las de Director del Instituto.

Asimismo propondrá por votación al Ingeniero que haya de actuar de Secretario, el cual lo será a su vez del Instituto.

Artículo 16. La Junta directiva se regirá por un Reglamento de orden interior, que redactará y aprobará al efecto.

Del Presidente.

Artículo 17. Corresponde al Presidente, Director del Instituto: convocar y presidir las Juntas y la Comisión permanente, elevando a la Superioridad los acuerdos de ellas; dar

cuenta a la Superioridad de la labor anual del Instituto; someter a la deliberación de la Junta aquellos asuntos cuya resolución se interese; firmar con el Ingeniero Secretario las actas y libros-registros de la Administración y correspondencia del Instituto; autorizar los cobros y pagos referentes a Tesorería, y poner el visto bueno a los certificados de carácter técnico que expidan los Vocales.

De los Vocales.

Artículo 18. Será obligación de los Vocales: asistir a las Juntas; dar un escrito anual a la Junta directiva, por conducto de su Presidente, referente al estado y resultado de los trabajos que se realizan en el Centro cuya dirección ostentan; presentar en el mes de Octubre de cada año el plan de trabajos que han de desarrollar en el próximo y el presupuesto correspondiente; recabar la cooperación y reunirse con los Directores de otros Centros, o personas que se hayan estimado por la Junta como necesarias o auxiliares de los trabajos del Instituto, debiendo dar periódicamente, durante el año, cuenta de la marcha de los mismos, y expedir los certificados de carácter técnico que se soliciten de ellos.

De la Comisión permanente.

Artículo 19. Son funciones de la Comisión permanente:

a) Cuidar del exacto cumplimiento de este Reglamento dirigiendo en todo tiempo la labor del Instituto.

b) Procurar por todos los medios que estén a su alcance la publicación y difusión de los trabajos del Instituto, para lo que se creará una Comisión de publicaciones formada por tres Vocales de la Permanente y el personal técnico y administrativo que la Junta estime necesario.

c) Acordar, a propuesta de los Vocales, la colaboración de Centros ajenos al Instituto y del personal nacional o extranjero de reconocido mérito, así como también la relación y colaboración interna de los diversos Servicios y Centros del Instituto.

d) Acordar la concesión de becas y pensiones temporales para realizar estudios, tanto en los Centros del Instituto como en los del extranjero en las condiciones que para este fin se determinen.

e) Acordar, a petición de un Director de un Centro o Servicio la reunión de la Junta directiva cuando así lo estime procedente.

f) La Comisión determinará los días en que haya de reunirse.

Personal.

Artículo 20. El personal destinado para toda clase de servicios del Instituto, estará formado por Ingenieros Agrónomos e Ingenieros de Montes procedentes de las Escuelas especiales del Estado, Ayudantes de las dos anteriores especialidades, Doctores y Licenciados en Ciencias

y en Farmacia, Veterinarios, Auxiliares técnicos, Preparadores y demás personal subalterno de carácter práctico, así como el administrativo necesario para desarrollar la misión encomendada al Instituto.

Artículo 21. El personal de todas clases que hoy forma parte de los Centros que el Instituto integra, será confirmado en sus puestos pasando a formar parte de aquél.

Artículo 22. Todos los cargos que son de la competencia de los Ingenieros Agrónomos y de Montes, así como de los Ayudantes respectivos, y los que están hoy desempeñados por individuos de aquellas especialidades técnicas se proveerán en lo sucesivo por concurso entre los mismos.

Las plazas que figuran en presupuestos y que correspondan a las plantillas de los Cuerpos de Ingenieros y Ayudantes de Montes y Agrónomos, serán cubiertas por concurso entre individuos que pertenezcan a aquellas plantillas.

El personal técnico necesario en los estudios y experiencias que la Junta directiva crea conveniente llevar a cabo, así como en los nuevos Laboratorios, Centros o Servicios que en lo sucesivo puedan crearse y cuya misión no corresponda de una manera determinada a las especialidades mencionadas en los párrafos anteriores, ingresará mediante concurso de méritos convocado entre Ingenieros de Montes, Agrónomos, Doctores y Licenciados en Ciencias y en Farmacia y Veterinarios, siendo en igualdad de méritos título preferente el de Ingeniero de Montes o Agrónomo, salvo el caso de que se trate de destinos para la Estación de Patología pecuaria y Laboratorio de sueros y vacunas en que serán preferidos los Veterinarios.

Podrán también formar parte del personal técnico investigador del Instituto, aquellas personas de reconocido mérito especializadas en determinados estudios, y que sin tener ninguno de los títulos anteriores sean propuestas por la Junta directiva en circunstancias especiales.

Artículo 23. El personal subalterno de nuevo ingreso, así como el necesario para cubrir las vacantes que ocurran en el existente, será nombrado por el Ingeniero Jefe del Servicio respectivo, con arreglo a las normas que se establezcan en cada uno y que hayan sido previamente aprobadas por la Junta directiva.

Artículo 24. Las obligaciones del personal por la diversidad de los cometidos que abarca la investigación, quedarán establecidas concretamente para cada Centro, Estación, Laboratorio o Servicio del Instituto, en las instrucciones correspondientes a cada uno de ellos, y que habrán sido previamente aprobadas por la Junta directiva.

Artículo 25. El personal de los Centros que constituyen el Instituto disfrutará de los haberes y emolumentos que se le asignan en los presupuestos actuales o que puedan

asignárseles en lo sucesivo, independientemente de los auxilios económicos que el Instituto pueda concederle con cargo a su consignación propia.

En los viajes que se realicen por necesidades del servicio, disfrutarán de las indemnizaciones y gastos de movimiento que acuerde la Junta directiva.

Artículo 26. Serán compatibles con el desempeño de los cargos del Instituto los de Profesores de las Escuelas Especiales de la Universidad o cualquier otro Centro de enseñanza, así como también otros cometidos, cualquiera que sea su índole, siempre que no queden desatendidos los servicios del Instituto que se les haya encomendado.

Secretaría y Tesorería.

Artículo 27. El Ingeniero que la Junta determine será Secretario del Instituto, al que corresponden: despachar con el Presidente los asuntos y correspondencia oficial del Instituto, expedir certificaciones administrativas, formar las cuentas de ingresos y gastos correspondientes a la Secretaría, cuidar del buen régimen de la Secretaría y libros de la misma.

Artículo 28. En la Secretaría se llevarán los libros de actas de sesiones de la Junta directiva, registros de correspondencia, inventarios del Archivo y otros documentos que la Junta juzgue conveniente.

Artículo 29. El Secretario percibirá, además de su sueldo y la gratificación que le corresponda, la especial que por dicho cargo acuerde la Junta directiva.

Artículo 30. Habrá un Depositario, cuyo cargo será desempeñado por un Ingeniero, que puede ser el mismo Secretario, y tendrá las siguientes obligaciones: Recibir los fondos que entregue el Habilitado y los demás que por otros conceptos ingresen en la Tesorería del Instituto; verificar los pagos y cobros que ordene el Director; llevar la contabilidad y libro de Caja del Instituto y formar y presentar las cuentas a la Junta directiva en los plazos en que por ésta se acuerde.

Artículo 31. Tanto el Secretario como el Depositario, tendrán el personal administrativo que sea necesario y se acuerde por la Junta directiva.

Artículo 32. Los cargos de Secretario y Depositario serán compatibles con el de Secretario del Comité de Publicaciones.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.—Aprobado por S. M.—Rafael Benjumea y Burín.

EXPOSICION

SEÑOR: Por Real orden de 13 de Enero último fué aprobado el proyecto de bases del concurso para la adquisición de seis grúas eléctricas de tres toneladas para el puerto de Alicante.

Tramitado el expediente para la aplicación del expresado procedimiento administrativo, se ha oído el parecer del Consejo de Estado, y el Ministro que suscribe, conforme con el mismo y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

REAL DECRETO

Núm. 557.

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Ministro de Fomento para adquirir, por concurso, seis grúas eléctricas de tres toneladas para el puerto de Alicante, con las bases aprobadas por Real orden de 13 de Enero de 1927 y con arreglo a los pliegos de condiciones correspondientes.

Artículo 2.º El importe de esta adquisición se abonará por la Junta de Obras del puerto con cargo a los créditos del presupuesto extraordinario aprobado por Real decreto-ley de 9 de Julio de 1926, asignados a la misma.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

EXPOSICION

SEÑOR: Por Real orden de 13 de Diciembre de 1926 fué aprobado el proyecto de muelle y carretera de acceso al puerto de Moguer (Huelva).

Tramitado el expediente para la ejecución de las obras por subasta, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN

REAL DECRETO

Núm. 558.

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza al Minis-

tro de Fomento para contratar, por subasta, la ejecución de las obras de un muelle y carretera de acceso al puerto de Moguer (Huelva), con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 13 de Diciembre de 1926, cuyo presupuesto de contrata importa la cantidad de cuatrocientas siete mil trescientas ocho pesetas cuarenta y cinco céntimos (407.308,45).

Artículo 2.º El importe de las obras se abonará por la Junta de Obras del puerto con cargo a los créditos del presupuesto extraordinario aprobado por Real decreto-ley de 9 de Julio de 1926, asignados a la misma.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

EXPOSICION

SEÑOR: Aprobado el proyecto de adquisición de un barco remolcador, transbordador y bomba, con destino al puerto de Huelva; y reconocida la conveniencia de hacer uso de la autorización que al Gobierno otorga el párrafo 4.º del artículo 52 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, se ha seguido la tramitación necesaria para la adquisición por concurso; habiéndose oído el dictamen del Consejo de Estado.

El Ministro que suscribe, conforme con dicho dictamen y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de Vuestra Majestad el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 24 de Marzo de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

REAL DECRETO

Núm. 559.

A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza a la Junta de Obras del puerto de Huelva para adquirir, por concurso, un barco remolcador, transbordador y bomba, con arreglo al proyecto formulado por el Ingeniero director del puerto don Francisco Montenegro, y suscrito con fecha 15 de Marzo de 1926.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

REALES DECRETOS

Núm. 560.

Resultando vacante una plaza de Ingeniero jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, por declaración de supernumerario de D. Ramón Peragalo y Rojas; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. José Casamor y Calm.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

Núm. 561.

Resultando vacante una plaza de Ingeniero jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, por continuar en situación de supernumerario D. José Casamor y Calm; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. Angel Ochotorena y Trujillo.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

Núm. 562.

Resultando vacante una plaza de Ingeniero jefe de segunda clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, por ascenso de D. Angel Ochotorena y Trujillo; de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. José Herbella y Zobel.

Dado en Palacio a veinticuatro de Marzo de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REALES ORDENES

Núm. 231.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por el licenciado del Ejército,

austino García Yuste, en súplica de que se le conceda un mes de prórroga para tomar posesión del destino de León de brigada de obras del Ayuntamiento de Lérida, que le fué adjudicado en el concurso de Octubre próximo pasado por esa Junta Calificadora de Aspirantes a Destinos públicos, por no poderse incorporar dentro del plazo legal, por hallarse enfermo, según lo acredita con la certificación facultativa correspondiente,

S. M. el REY (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por la referida Junta Calificadora, ha tenido a bien acceder a lo que solicita, por considerarle dentro de lo preceptuado en el párrafo 5.º del artículo 73 del Reglamento para la aplicación del Real decreto-ley de 6 de Septiembre de 1925.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

PRIMO DE RIVERA.

Señor General Presidente de la Junta Calificadora de Aspirantes a Destinos públicos y Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Lérida.

Núm. 232.

Excmo. Sr.: Por existir vacantes y unir las condiciones reglamentarias, S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien conceder el reingreso en el Cuerpo de Porteros de los Ministerios civiles a los siguientes:

Porteros cuartos excedentes.

Manuel Mora Gabaldón, procedente del Ministerio de la Gobernación, con domicilio en Barcelona, calle de Lado, número 8, 3.º 3.ª, destinándosele a la Universidad de Barcelona.
José Ros Conesa, procedente del Ministerio de la Gobernación, con domicilio en Cartagena, plaza del Hospital, número 6, destinándosele a la Delegación de Hacienda de Cartagena.

Diego Mesa Ramos, procedente del Ministerio de la Gobernación, con domicilio en Granada, calle de Mano de Hierro, número 33, destinándosele a la Escuela de Artes y Oficios de Granada.

Juan García Romanos, procedente del Ministerio de la Gobernación, en la actualidad Sargento de Infantería en el Regimiento de La Albuera, de guarnición en Lérida, destinándosele a la Delegación de Hacienda de Lérida.

Portero quinto excedente.

Pedro Pérez Pérez, procedente del Ministerio del Trabajo, con domicilio en Madrid, calle del Noviciado, número 10, bajo, destinándosele a la Escuela Industrial de Zaragoza.

Los Centros a que son destinados estos Porteros darán cuenta a esta Presidencia de la toma de posesión de los mismos.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

PRIMO DE RIVERA.

Señores Ministros de Hacienda, Instrucción pública, Trabajo, Oficial Mayor y Ordenador de Pagos de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Núm. 233.

Excmo. Sr.: Por haberse producido las vacantes correspondientes en el Cuerpo de Porteros y en cumplimiento de la Real orden de esta Presidencia de 12 de Julio de 1926 (GACETA del 14), en virtud de la cual se les concede el ingreso en dicho Cuerpo a los aspirantes que concurrieron al Tribunal Supremo de Justicia,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer sean nombrados Porteros quintos de los Ministerios civiles los aspirantes:

Benigno Ron Pérez, con domicilio en esta Corte, calle de Ardemans, número 4, destinándosele al Instituto de Oviedo.

Fidel Recio Rodríguez, con domicilio en esta Corte, calle de San Pedro, 22, destinándosele a la Jefatura de Obras públicas de Valencia.

José Martínez Potenciano, con domicilio en esta Corte, calle de Embajadores, 68, destinándosele a la Escuela Normal de Maestros de Toledo.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

PRIMO DE RIVERA

Señores Ministro de Instrucción pública, Fomento, Oficial mayor y Ordenador de Pagos de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Núm. 234.

Excmo. Sr.: Habiéndose padecido error designado para cubrir la va-

cante de Portero de la Delegación de Hacienda de La Coruña a Cesáreo Losada Arias, que sirve en el Instituto de Gijón,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer quede anulado el traslado del mencionado Portero y se designe para ocupar la mencionada vacante el Portero primero, con destino en la Universidad de Santiago, Manuel Alonso Pérez, como más antiguo de los solicitantes.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

PRIMO DE RIVERA

Señores Ministros de Hacienda, Instrucción pública, Oficial mayor y Ordenador de Pagos de esta Presidencia.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

REALES ORDENES

Núm. 298.

Excmo. Sr.: Hallándose vacantes en los Juzgados de primera instancia e instrucción de Málaga (distrito de la Alameda), San Roque, Aleira y Getafe, de categoría de término, y en los de Guía, Briviesca, Burgo de Osma, Tarazona, Hellín, Don Benito y Gadesa, de categoría de ascenso, las plazas de Secretarios, las cuales deben proveerse por oposición entre Oficiales de Secretaría que tengan la calidad de Letrados, examinados y aprobados antes de la publicación del Real decreto de 26 de Julio de 1922, como comprendidos en el caso quinto de los párrafos primero y segundo del artículo 12 de dicho Real decreto y en la forma prevenida por el mismo,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

1.º Que las oposiciones se verifiquen con sujeción al programa publicado en la GACETA de 14 de Marzo de 1924, con las modificaciones y ampliaciones que al mismo se hicieron al convocar estas mismas oposiciones por Real orden de 27 de Enero de 1926, consignadas en la GACETA DE MADRID del día siguiente, 28.

2.º Que los ejercicios den principio el día 23 del próximo mes de Mayo, debiendo los aspirantes presentar sus instancias en el Colegio

de Secretarios judiciales de Madrid, antes del 20 de Abril, acompañadas del depósito de 20 pesetas para gastos de la oposición; y

3.º Que a las instancias se unan los documentos que justifiquen el derecho a tomar parte en estas oposiciones y demás requisitos exigidos en el Real decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 26 de Julio de 1922.

Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Marzo de 1927.

PONTE

Señor Presidente de la Audiencia territorial de Madrid,

Núm. 299.

Excmo. Sr.: Con arreglo a lo prevenido en el Real decreto de 27 de Mayo de 1912,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que, previo el pago del impuesto especial correspondiente y demás derechos establecidos, se expida, en el término señalado de seis meses, Real Carta de sucesión en el Título de Marqués de Tamarit a favor de don Juan de Suelves y de Goyeneche, por defunción de su padre D. José de Suelves y de Montagut.

De Real orden lo participo a V. E. para su conocimiento y efectos procedentes en el Ministerio de su digno cargo, remitiendo, a título de devolución, el expediente seguido con tal motivo. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Marzo de 1927.

PONTE

Señor Ministro de Hacienda.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REAL ORDEN CIRCULAR

Núm. 26.

Excmo. Sr.: En vista de la propuesta formulada por el Director de la Escuela Central de Gimnasia,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder el título de Profesor de Educación física de Primera enseñanza a los Maestros nacionales que figuran en la siguiente relación, que empieza con D. Alejandro Santamaría Sáinz y termina con D. Víctor Castro Silva, los cuales han asistido al curso de ampliación so-

bre educación física celebrado en el mencionado Centro de Enseñanza.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Marzo de 1927.

DUQUE DE TETUAN

Señor...

Relación que se cita.

- D. Alejandro Santamaría Sáinz.
- D. Abraham Prieto Rodríguez.
- D. Eduardo Martínez Ródenas.
- D. Edmundo Ruiz Yagüe.
- D. Francisco González Cañas.
- D. Fidel Iguacel Bergés.
- D. Felipe Castiella Santafé.
- D. Filomeno Raul Cerver.
- D. Juan Agudo Girar.
- D. Manuel Núñez Núñez.
- D. Marino Zadoras Román.
- D. Antonio Girau Martínez.
- D. Antonio Paredes Roperio.
- D. Antonio Rodríguez Estévez.
- D. Avelino Barrera López.
- D. Carlos Alonso García.
- D. Ceferino Terrero Martín.
- D. Francisco Morón Nevado.
- D. José Martínez Sáenz.
- D. Juan Antonio Murilla Cabrera.
- D. Julio Pinós Sánchez.
- D. Juan Manuel Muñoz Pérez.
- D. Manuel Jesús Romero Muñoz.
- D. Manuel Garrido Tornero.
- D. Matías Rosell Martín.
- D. Víctor Castro Silva.

MINISTERIO DE HACIENDA

REALES ORDENES

Núm. 160.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia que eleva a este Ministerio la Asociación de Fabricantes de licores de Guipúzcoa solicitando se dicte una disposición estableciendo que la liquidación de la patente correspondiente al año 1926 se practique descontando las cantidades de vermouth expedidas desde el 27 de Abril al 3 de Julio de dicho año:

Resultando que dicha petición se fundamenta en que la Real orden de fecha 15 de Octubre último resolviendo algunos extremos relacionados con el régimen establecido para la fabricación y venta de vermouth lesiona los intereses de dicha entidad solicitante, toda vez que el Inspector de Alcoholes de la provincia, al interpretar el espíritu de la Real orden de 3 de Julio próximo pasado, estimó que las cantidades de vermouth salidas desde el 27 de Abril al 3 de Julio mencionado debían ser descontadas de la salida anual de aguardientes compuestos al practicarse la rectificación de la patente correspondiente,

y que, en consecuencia, se vieron obligados a atender las reclamaciones de los clientes, que exigían la devolución del recargo de 0,10 pesetas por litro establecido en las ventas efectuadas entre las fechas ya expresadas de 27 de Abril a 3 de Julio, ocasionándoseles con ello evidentes perjuicios; y

Considerando que en la Real orden de 15 de Octubre último ya se expone la improcedencia de acceder a que al rectificar las patentes de aguardientes compuestos y licores en el año de referencia se dé de baja el vermouth puesto en circulación desde publicación del Real decreto de 27 de Abril último hasta la de la Real orden de 3 de Julio siguiente, por tratarse de fabricantes que no adquirieron patente separada para la elaboración del vermouth, ni satisficieron tampoco contribución industrial por este último concepto, resultando, por lo tanto, que de acceder a lo solicitado se habría ejercido la industria de referencia durante el plazo ya expresado sin contribuir por ningún concepto a las necesidades del Tesoro.

S. M. el REY (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por V. E. se ha servido desestimar la instancia de que se trata.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

CALVO SOTEL

Señor Director general de Aduanas

Núm. 161.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia de don Juan Neto Carrión, Delineante del catastro de la riqueza urbana, con domicilio en la provincia de Barcelona, solicitud de licencia por enfermedad que acredita con certificación facultativa ajustada a lo prevenido en el Real orden de 12 de Diciembre de 1924, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 33 del Reglamento de 7 de Septiembre de 1911:

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien conceder al mencionado funcionario dicha licencia por un mes con abono de sueldo entero.

Lo que de Real orden digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Marzo de 1927.

CALVO SOTEL

Señor Director general de Propiedades y Contribución territorial.

MINISTERIO DE FOMENTO

REALES ORDENES

Núm. 84.

El interés extraordinario que en los últimos tiempos han despertado los adelantos de la construcción y muy especialmente todo lo relativo a firmes para carreteras, como consecuencia del enorme desarrollo de la tracción mecánica, ha motivado un estudio profundo de las condiciones de trabajo de estas clases de obras y ha conducido a la invención de muy numerosos sistemas o procedimientos, que, en muchos casos, han sido protegidos por la obtención de patentes de invención o de instrucción.

La Administración tiene un primordial interés en que estos estudios y trabajos se desarrollen, puesto que la aplicación de sistemas de construcción que satisfagan plenamente las condiciones que deben cumplir las obras se ha de traducir no sólo en la mejor manera de que éstas realicen su objeto, sino, en definitiva, en la obtención de muy sensibles economías. Pero al mismo tiempo que, por una parte, debe estimular y favorecer el trabajo de los investigadores, debe, por otra, procurar que a la sombra de los derechos que la ley de Propiedad industrial reconoce no se cometan abusos en perjuicio de los intereses de la comunidad, ni se pongan trabas para la aplicación de los sistemas que puedan considerarse eficaces.

La ley de Contabilidad, que regula los sistemas de contratación de las obras, prevé la contratación directa en los casos en que no hay más que un solo poseedor y no es, por tanto, posible la competencia. Sin modificar este precepto, que puede y debe tener aplicación en determinados casos, cabe, sin embargo, establecer un procedimiento que produciendo, como es justo, un beneficio al inventor o propietario de una patente, permita la libre licitación para la contratación de las obras en que aquélla haya de aplicarse, con lo cual se evitará un posible abuso en el precio y se dará absoluta diaphanidad a la contratación de obras en estos casos, con mayor libertad para los que estimen convenientes proponerlas.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto y de acuerdo en lo esencial con lo informado por el Consejo de Obras públicas,

S. M. el REY (q. D. g.), se ha servido disponer:

1.º En los proyectos en que se proponga la utilización de procedimien-

tos, disposiciones o productos patentados, se justificará la ventaja o necesidad de hacerlo, se aducirán cuantos antecedentes y datos se conozcan sobre validez y vigencia de las patentes, cuya utilización se proponga y se fijará el precio máximo que por su uso convendría pagar, teniendo en cuenta las ventajas que se les atribuya con relación a otros productos, disposiciones o procedimientos, patentados o no, que también pudiesen ser empleados, siempre que aquel precio máximo no exceda del 3 por 100 del precio de la unidad correspondiente al producto patentado, aplicable a las que integran la obra o servicio.

2.º Antes de ser aprobados los proyectos a que se refiere la disposición primera, se recabará de los propietarios de las patentes que en ellos hubiesen de utilizarse su conformidad con el precio máximo que se le señale, en concepto de derechos por el uso que de aquéllas se pueda hacer en el proyecto de que se trate, tanto si éste ha de realizarse por contrata como si se ha de ejecutar directamente por administración.

En el caso que los propietarios aludidos no prestasen dicha conformidad y justificaren debidamente el aumento que creen razonable, el Ministerio de Fomento decidirá.

3.º Siempre que la importancia del caso lo aconseje y cuando para una finalidad determinada sea posible emplear productos, disposiciones o procedimientos diversos, podrá abrirse un concurso al solo efecto de recibir propuestas de los propietarios de patentes en que se sugiera la posibilidad y conveniencia para la administración de utilizar los productos, disposiciones o procedimientos por ellas protegidos y se den a la vez a conocer la cuantía de los derechos de patentes que cada uno se comprometería a percibir como mínimo si era adoptada en el caso a que el concurso se refiera. El Ministro de Fomento, en vista de los datos que el concurso pudiera proporcionar, decidirá el producto, disposición o procedimiento, privilegiados o no, que en el proyecto definitivo hubiera de adoptarse, procediendo después para realizar el contrato de ejecución o adquisición de la obra o suministro, con sujeción a las prescripciones de la ley vigente de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

4.º En todo contrato de ejecución de un proyecto en que se empleen productos, disposiciones o procedimientos patentados, se entenderá que los derechos de patentes son de cuenta del contratista, aun cuando no figuren

expresamente consignados en los precios que hayan de aplicarse.

5.º El Ministro de Fomento, en vista de los datos y antecedentes que aporten el Consejo de Obras públicas y el personal facultativo de las mismas, podrá incoar, ante quien corresponda, el expediente de caducidad de aquellas patentes que no tuvieren fundamento racional o fuesen modificaciones no esenciales de procedimientos conocidos o de patentes vigentes.

6.º Se considerará incompatibles con las obligaciones de los funcionarios del Ministerio de Fomento y de las Corporaciones e instituciones de él dependientes, cuando se hallen en servicio activo, los trabajos que puedan realizar, destinados a la obtención de patentes relativas a productos, disposiciones o procedimientos que se empleen en proyectos, obras, máquinas, aparatos o instalaciones de los servicios de Obras públicas.

Cuando esto ocurriere se entenderá que los funcionarios aludidos renuncian a sus cargos, y si no lo hicieren, que renuncian tanto ellos como sus derechohabientes, a la percepción del derecho de sus patentes si se aplican a los referidos servicios del Estado.

7.º Cuando los funcionarios de Obras públicas crean conveniente realizar con fondos del Estado, ensayos que puedan conducir a la obtención de determinadas patentes, solicitarán autorización del Ministerio de Fomento, que podrá concederla, pero siempre con la condición de que, en todo caso, quedará libre el empleo por el Estado del sistema o producto patentado sin pago de derecho alguno.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años, Madrid, 22 de Marzo de 1927.

P. D.
GELABERT

Señor Director general de Obras públicas.

Núm. 85.

Ilmo. Sr.: Vistas las instancias elevadas por D. Antonio Maseda Bouso, como Presidente de la Federación Mindoniense, domiciliada en la ciudad de Mondoñedo, provincia de Lugo, y por D. Julio Rodríguez Soto, Presidente de la Diputación provincial de Orense, solicitando, respectivamente, la creación de Cajas provinciales de Crédito foral en las citadas provincias de Lugo y Orense:

Considerando que el Real decreto-ley número 361, de la Presidencia del Consejo de Ministros, publicado en la

GACETA DE MADRID del día 20 de Febrero próximo pasado, previene en su artículo 1.º que para la aplicación del Real decreto-ley de 25 de Junio de 1926 y de su Reglamento de 23 de Agosto del mismo año pueden constituirse las Cajas provinciales de Crédito foral que se estimen convenientes, sirviendo de norma las bases estipuladas en la primera de las citadas Soberanas disposiciones creando la Caja de Crédito foral de Pontevedra, para las que en lo sucesivo considere conveniente crear el Gobierno:

Considerando que las provincias de Lugo y Orense, por radicar también en ellas el problema de la redención de foros, son acreedoras a que se les faciliten los indispensables medios económicos para llevar a cabo, con la mayor rapidez, la redención de aquéllos y demás gravámenes de análoga naturaleza,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que, ajustándose en un todo al articulado del Real decreto-ley número 361 de la Presidencia del Consejo de Ministros, que regula el funcionamiento de las Cajas provinciales de Crédito foral de las provincias de Galicia, Asturias y León, se constituyan análogamente las de Lugo y Orense, cuyas Juntas, de acuerdo con lo prevenido en el artículo 16 del Real decreto-ley número 361 ya mencionado, serán formadas en el plazo máximo de un mes, a contar desde la publicación en la GACETA DE MADRID de la presente Real orden.

Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Marzo de 1927.

BENJUMEA

Señor Director general de Agricultura y Montes, Presidente de la Comisión ejecutiva del Servicio Nacional de Crédito agrícola.

MINISTERIO DE TRABAJO, COMERCIO
E INDUSTRIA

REAL ORDEN

Núm. 244.

Ilmo. Sr.: Vista la petición formulada por el Presidente de la Sociedad Penya Rhin, de Barcelona, solicitando autorización para celebrar en el Autodromo de Terramar, dos carreras: una de automóviles, denominada "Copa de Primavera", y otra de motocicletas, denominada

"Gran Premio Motociclista Penya Rhin":

Resultando que, según los Reglamentos que se acompañan, lo que solicita es celebrar dichas carreras el día 27 del actual:

Considerando dicha petición de acuerdo con la Real orden de 16 de Noviembre de 1923 y aceptando la aprobación de los Reglamentos para las mismas propuestos por el Real Automóvil Club de España,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido autorizar dichas carreras con arreglo a los Reglamentos que se acompañan.

Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 21 de Marzo de 1927.

AUNOS

Señor Director general de Comercio, Industria y Seguros.

COPA PRIMAVERA

Autodromo de Terramar.—27 de Marzo de 1927.

REGLAMENTO

Artículo 1.º "Penya Rhin" organiza para el 27 de Marzo de 1927, y con carácter social, en el Autodromo de Terramar, una carrera para automóviles, titulada "Copa Primavera", de conformidad con los Reglamentos deportivos del R. A. C. de España y de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos.

Artículo 2.º La carrera que da abierta a los coches de la categoría Carreras y de todas las clases que en tal categoría establece el vigente Reglamento Deportivo de la A. I. A. C. R., siendo necesario para la inscripción que el concursante posea la licencia de tal expedida por el Real Automóvil Club de España o por las entidades análogas de otras naciones, autorizadas para ello por la A. I. A. C. R.

Artículo 3.º La carrera se disputará en cuatro series y una final.

Artículo 4.º La primera serie será para los coches de la clase H. (cilindrada hasta 750 c. c.); la segunda para los coches de la clase G (cilindrada hasta 1.100 c. c.); la tercera para los coches de la clase F (cilindrada hasta 1.500 c. c.), y la cuarta para los coches de la clase E. D. C. B. y A (cilindradas superiores a 1.500 c. c.).

Los pesos mínimos deben ser los que señala el Reglamento internacional, y en la cuarta serie, aun cuando corran conjuntamente coches de las clases E. D. C. B. y A, el peso mínimo de cada uno debe ser el que el Reglamento de la A. I. A. C. R. señala para su respectiva clase.

A este efecto se recuerda que los pesos mínimos que establece el Reglamento de la A. I. A. C. R. para cada clase son:

Clase H. (hasta 750 c. c.): peso mínimo, adhibitum. Clase G (hasta 1.100 c. c.): peso mínimo, 350 kgs. Clase F (hasta 2.000 c. c.): peso mínimo,

550 kgs. Clase D (hasta 3.000 c. c.): peso mínimo, 800 kgs. Clase C (hasta 5.000 c. c.): peso mínimo, 1.000 kgs. Clase B (hasta 8.000 c. c.): peso mínimo, 1.400 kgs. Clase A (más de 8.000 c. c.): peso mínimo, 1.500 kgs.

Artículo 5.º La clasificación en las series se hará por menor tiempo empleado en cubrir el recorrido, que será de 20 kilómetros para cada serie.

Artículo 6.º La final se disputará también sobre 20 kilómetros, y en ella sólo participarán los dos primeros clasificados de cada serie (en el caso de que alguno de ellos no pudiera tomar la salida en la final o renunciara a tomarla, podrá ser sustituido por el que en la serie correspondiente se hubiera clasificado inmediatamente después).

Para la final las salidas serán dadas con handicap de tiempo establecido por los Comisarios, según su leal entender, a tenor de lo que los resultados de las series y su desarrollo les hayan aconsejado, en el entendido que el handicap será el mismo para los dos finalistas que provengan de una misma serie.

Los Comisarios, desde luego, sean cuales fueren los tiempos registrados en las series, no podrán, en la final, conceder ventaja a un coche inscrito en una clase sobre otro de una clase (cilindrada) inferior.

La decisión de los Comisarios respecto al establecimiento de handicaps será indiscutible, y la inscripción a la carrera representa ya el absoluto asentimiento a tal condición.

Artículo 7.º En el caso de que una serie no llegara a reunir tres participantes, se reunirán los coches de la misma a los que participen en la serie de los coches de cilindrada inmediatamente superior o inferior; pero conservándose la clasificación por separado, conforme a los grupos establecidos en el artículo 4.º, en forma que forzosamente sean tres los coches que como minimum tomen la salida.

La salida para cada serie será dada en grupo, si bien los coches se situarán alineados, según corresponda al orden de los números que les serán adjudicados en sorteo que al efecto se celebrará el día siguiente al cierre de inscripciones.

Artículo 8.º Las carrocerías de los coches podrán ser indistintamente monoplazas o biplazas; pero durante la carrera el vehículo será ocupado sólo por el piloto, que deberá poseer la licencia de tal, expedida por el R. A. C. de España o por otra de las entidades análogas de otras naciones, autorizadas para ello por la A. I. A. C. R.

Artículo 9.º Las inscripciones podrán hacerse cumpliendo los requisitos que señalan los presentes Reglamentos y mediante los boletines especiales que facilitará la Secretaría de Penya Rhin, en los cuales deberá hacerse constar obligatoriamente la clase en que se inscribe el vehículo, el nombre del concursante y número de su licencia, y nombre del piloto y suplentes, y número de sus respectivas licencias, si en el momento de la inscripción estuvieran ya designados.

Artículo 10. Los derechos de inscripción que deban ser satisfechos al formularse la inscripción son de 20

pesetas por vehículo, reembolsables en su mitad para los concursantes cuyos vehículos tomen la salida.

Artículo 11. El plazo de inscripción para la carrera queda abierto desde el momento de la publicación del presente Reglamento, debidamente aprobado por el Real Automóvil Club de España, y deben ser dirigidas a la Secretaría de Penya Rhin, Cortes, 642, Barcelona, hasta el día 18 de Marzo, a las doce de la noche, satisfaciendo los derechos a que se refiere el artículo anterior, y hasta el día 23 de Marzo, a las doce de la noche, satisfaciendo derechos dobles.

Artículo 12. Los Comisarios de la carrera podrán negar la salida o retirar de la carrera a cualquier vehículo que a juicio suyo no reúna las debidas condiciones de solidez, seguridad o confortabilidad para el piloto, o que no se ajuste a las demás condiciones que señala la reglamentación internacional. También podrán negar la salida o retirar de la carrera a cualquier piloto que en los ensayos o en el transcurso de la prueba diera pruebas de inhabilidad que pudieran constituir un peligro para él mismo o para los demás corredores.

Artículo 13. Los vehículos inscritos serán reconocidos y precintados previamente por los Comisarios técnicos de la carrera, y los precintos deberán ser conservados intactos hasta veinticuatro horas después de terminada la carrera, durante las cuales todos los vehículos deberán quedar a disposición de los Comisarios, precisamente en el autodromo de Terramar, para poder verificar cuantas comprobaciones o revisiones se estimaren oportunas. Las operaciones de precintaje y revisión tendrán lugar en la fecha que posteriormente se determinará.

Artículo 14. Se concederán tres premios en metálico en cada serie de la siguiente forma: primero, 150 pesetas; segundo, 100 pesetas, y tercero, 50 pesetas.

También para la final se concederán los mismos premios y, además, al vencedor de ella, se le adjudicará la "Copa Primavera", que da nombre a la prueba.

Artículo 15. Para la concesión de los premios en metálico, será necesario que el número de participantes sea de cinco, por lo menos, en cada serie. Si fueran tres o cuatro, sólo se concederían dos premios en la serie correspondiente, y si fueran en número inferior a tres, sólo se concedería el primer premio. La misma condición regirá para la final.

Además, es necesario, para la opción a los premios en metálico que en cada serie el promedio de los segundo y tercer clasificados no sea inferior en más de un 20 por 100 al del vencedor de la clase.

Tampoco se concederán los premios en metálico de una serie, si el vencedor de la misma no realiza un promedio superior de 5 por 100, por lo menos, al del vencedor de la serie de los coches de clase (cilindrada) inferior.

Artículo 16. La designación de pilotos debe quedar hecha al cerrarse

definitivamente el plazo de inscripción, pero los Comisarios de la misma podrán posteriormente aceptar el cambio de uno de los corredores designados por otro. Desde luego, este cambio será válido con tal de avisar de ello a los Comisarios, si el piloto que sustituye hubiera sido designado de antemano como suplente. Los suplentes designados con la debida anterioridad podrán reemplazar al piloto durante la carrera, debiendo el cambio verificarse ante el "stand" de revituallamiento previamente designado para cada coche y en presencia de los Comisarios.

Artículo 17. Para reparaciones, revituallamientos, etc., que deberán hacer ante los "stands" correspondientes los pilotos, sólo podrán recibir la ayuda de un mecánico, pero ambos deberán tomar para tales operaciones los utensilios, piezas de recambio, cámaras, neumáticos, bidones, etcétera, de encima la tabla o del dispositivo adecuado del "stand".

Artículo 18. Todos los participantes deberán atender rápidamente a las indicaciones que los Comisarios o Jueces de salida y llegada les hagan para el mejor orden, normalidad y lealtad de la carrera, incurriendo, en caso contrario, en posibilidad de descalificación, así como de otras sanciones posteriores si la actitud fuera acreedora a ello.

Artículo 19. Penya Rhin se reserva el derecho de suspender o aplazar la carrera si condiciones externas o fortuitas lo hicieran necesario, sin derecho, por parte de los concursantes o pilotos, a reclamación de ninguna clase.

En caso de suspensión decidida por Penya Rhin, ésta abonará a los concursantes el importe de las inscripciones. En caso de aplazamiento voluntario de Penya Rhin, ésta abonará el importe de las inscripciones a los concursantes cuyos vehículos no pudieran tomar parte en la carrera el día decidido, después de la suspensión transitoria.

Penya Rhin en tales casos pondrá en conocimiento del Real Automóvil Club de España las causas de la suspensión o aplazamiento, para que ésta pueda apreciar su justificación.

Artículo 20. Cualquier reclamación que se produzca con motivo de la carrera ha de ser formulada por escrito por el concursante o quien le represente, y deberá tramitarse de acuerdo con lo estipulado en los Reglamentos deportivos del R. A. C. de España y de la A. I. A. C. R., y deberá estar en poder del Secretario general de la carrera, o de los Comisarios, antes de las veinticuatro horas siguientes a la terminación de la carrera, y ser acompañada de un depósito de 100 pesetas.

Artículo 21. Todos los concursantes, por el hecho de su inscripción y la firma de la misma, así como los corredores por ellos designados, aceptan todas las disposiciones del presente Reglamento y se comprometen a acatar todas las disposiciones de orden suplementarias que se dictarán por Penya Rhin, por el Secretario general de la carrera, o por sus Comisarios o Jueces.

Artículo 22. Penya Rhin no acepta responsabilidad alguna por los accidentes, daños o perjuicios de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

Artículo 23. Han quedado nombrados:

Secretario general de la carrera: don Manuel Salsas Serra.

Secretario adjunto: D. José Torrén Font.

Comisarios: D. Emilio Lluch, D. Manuel Salsas, D. Emilio Berger y el que designe el Real Automóvil Club de España.

GRAN PREMIO MOTOCICLISTA PENYA RHIN

REGLAMENTO

Artículo 1.º Penya Rhin organiza para el 27 de Marzo una carrera de motocicletas de velocidad pura, denominada "Gran Premio Motociclista Penya Rhin", de conformidad con los Reglamentos de la Real Federación Motociclista Española y de la Federación Internacional de Clubs Motociclistas.

Artículo 2.º La prueba queda abierta a los motociclistas que tengan expedida licencia de la Real Federación Motociclista Española o de cualquier Federación Nacional de otro país adherida a la Federación Internacional de Clubs Motociclistas.

Artículo 3.º La carrera se disputará sobre la pista del llamado autodromo de Terramar.

Artículo 4.º La clase de motocicletas admitidas para esta carrera son:

Clase A) Cubicación total máxima de los cilindros 250 c. c.; peso mínimo, 60 kilogramos. Tamaño mínimo de los neumáticos, 50 m/m.

Clase B) Cubicación total máxima de los cilindros, 350 c. c.; peso mínimo, 75 kilogramos. Tamaño mínimo de los neumáticos, 55 m/m.

Clase C) Cubicación total máxima de los cilindros, 500 c. c.; peso mínimo, 85 kilogramos. Tamaño mínimo de los neumáticos, 60 m/m.

El peso mínimo se entiende sin gasolina, agua ni aceite.

Dicho peso mínimo debe ser únicamente de los elementos de construcción de la máquina, no pudiendo nunca ser completado con lastre.

El tamaño mínimo de los neumáticos se entiende cubierta y cámara separados.

Los Comisarios de la carrera podrán negar la salida o retirar de la carrera a cualquier máquina que, a su juicio, no reúna las debidas condiciones de solidez, seguridad o confortabilidad para el piloto, o que no se ajuste a las demás condiciones que señala la reglamentación internacional. También podrán negar la salida o retirar de la carrera a cualquier piloto que en los ensayos o en el transcurso de la prueba diera pruebas de inhabilidad que pudieran constituir un peligro para él mismo o para los demás corredores.

Artículo 5.º Además de presentar la licencia a que se refiere el artículo 2.º, los corredores deben declarar

que en el momento de formalizar la inscripción, y luego, en el momento de tomar la salida, no están afectados por ninguna medida de suspensión o descalificación, ordenada por la F. I. de C. M. o por alguna de las Federaciones motociclistas nacionales a ella adheridas. Sin perjuicio de la responsabilidad que pudiera pedirse a cualquier piloto que hiciera una declaración falsa a tal respecto, los Comisarios negarán la salida a todo piloto que les constara estuviera afectado por una de dichas medidas de descalificación o suspensión, así como a toda máquina de una marca que les constara asimismo estar afectada por análogas medidas.

Artículo 6.º La inscripción para esta carrera queda abierta desde el momento en que este Reglamento sea hecho público, debidamente aprobado por la Real Federación Motociclista Española. Las inscripciones deberán formalizarse por boletines especiales que se facilitarán en la Secretaría de Peña Rhin, calle de Cortes Catalanas, 642, segundo.

Las inscripciones pueden ser hechas por particulares, entidades deportivas o firmas comerciales representantes o constructores de motocicletas, debiendo el corredor que ha de pilotar la máquina en la carrera, y los suplentes, a ser posible, ser designados antes de finar el plazo de inscripción.

Artículo 7.º Los derechos de inscripción, que deben ser satisfechos en el momento de formularse la misma, son de 50 pesetas por máquina de la clase C (500 c. c.); de 40 pesetas por máquina de la clase B (350 c. c.), y de 20 pesetas por máquina de la clase A (250 c. c.).

Para los socios de Peña Rhin los derechos de inscripción quedan reducidos a la mitad, si bien un mismo socio no podrá beneficiarse de esta reducción de derechos más que para dos de las máquinas por él inscritas.

Artículo 8.º Las inscripciones deben ser enviadas a la Secretaría de Peña Rhin (Cortes Catalanas, 642), donde serán recibidas hasta el día 18 de Marzo, a las doce de la noche, con derechos sencillos fijados en el artículo anterior, y con derechos dobles hasta el 23 de Marzo, a las doce de la noche. Pasados dichos plazos, sólo como excepción se admitirán las inscripciones que vengan anunciadas por telégrafo o que lleguen por correo certificadas, siempre que el despacho telegráfico o la carta certificada hayan sido depositados en la estación de origen antes de terminar los plazos en cuestión. Las inscripciones telegráficas no serán, desde luego, válidas si no vienen después debidamente confirmadas y oficializadas, llenando el boletín correspondiente y cumpliendo todos los demás requisitos que señala el presente Reglamento.

Artículo 9.º La carrera será disputada por separado para cada clase, debiendo las máquinas de la clase 250 c. c. cubrir 20 vueltas (40 kilómetros); las máquinas de la clase 350 c. c., 40 vueltas (80 kilómetros), y las máquinas de la clase 500 c. c., 50 vueltas (100 kilómetros). Sólo en el caso

de ser inferior a ocho el número de presentados en cada clase, podrán los Comisarios decidir la salida de las máquinas de dicha clase con las de la clase inmediatamente superior o inferior, según lo estimen conveniente. Si fueran dos las clases que no reunieran, cada una, ocho salidas, los Comisarios podrán disponer la salida de las tres clases juntas, pero siempre la clasificación será separada y el recorrido para cada clase siempre será el fijado en el primer apartado de este artículo.

Artículo 10. La clasificación para cada clase se hará atendiendo en el orden de menor a mayor, al tiempo empleado para cubrir la distancia fijada.

Artículo 11. Los Comisarios, si lo estiman oportuno, podrán dar por terminada la carrera, tan pronto hayan cubierto la totalidad de su recorrido respectivo el primero de cada clase, y no podrán prolongarla más allá de quince minutos después de la llegada del mismo.

En el caso de que al darse la carrera por terminada haya participantes que, sin haber declarado abandonar, no hayan cubierto el total de la distancia señalada para su categoría, por lo que a ellos se refiere, el lugar de la clasificación por clases se adjudicará atendiendo a la distancia cubierta hasta tal momento.

Artículo 12. Los premios a conceder para esta carrera, por lo que respecta a las clasificaciones individuales, son:

CLASIFICACIÓN POR CLASES

Clase A (250 c. c.)

- 1.º 400 pesetas y Copa.
- 2.º 200 pesetas y Medalla.
- 3.º 100 pesetas y Medalla.

Clase B (350 c. c.)

- 1.º 800 pesetas y Copa.
- 2.º 400 pesetas y Medalla.
- 3.º 200 pesetas y Medalla.

Clase C (500 c. c.)

- 1.º 1.000 pesetas y Copa.
- 2.º 500 pesetas y Medalla.
- 3.º 250 pesetas y Medalla.

Además, a todos los corredores que no alcancen uno de estos premios y que cubra, por lo menos, la mitad del recorrido correspondiente a su clase a un promedio no inferior en más de un 20 por 100 al promedio con que realice la totalidad del recorrido el vencedor de la clase, se les concederá una prima de consolación de 40 pesetas para las máquinas de 250 c. c., de 80 pesetas para las máquinas de 350 c. c. y de 100 pesetas para las máquinas de 500 c. c.

Además, si en la clase 250 c. c. se inscribieran máquinas de cilindrada no superior a 175 c. c., haciéndolo constar debidamente en la hoja de inscripción, se concederá a la primera clasificada de ellas una prima de 150 pesetas, aparte el premio que pueda corresponderle por su orden de llegada como máquina de clase 250 c. c. Esta prima sólo se concederá si la referida máquina de 175 c. c. cumple,

como perteneciente a la clase 250 c. c., las condiciones que para figurar en la clasificación se estipulan en el último apartado del artículo siguiente.

Artículo 13. Para la concesión de los tres premios en metálico establecidos en la clasificación de cada clase, será necesario que el número de participantes sea, por lo menos, de cinco, en la clase respectiva. Si fueran cuatro o tres, sólo se concederán los dos primeros premios, y si fueran menos de tres, sólo se concederá el primer premio.

Además, en cada clase, es necesario para la opción a los referidos premios en metálico, que el promedio del segundo y tercer clasificados no sea inferior en más de un 15 por 100 al del vencedor de la clase.

No figurará en la clasificación el corredor cuyo promedio haya sido inferior en más de un 20 por 100 al del vencedor de la clase.

Artículo 14. La salida será dada en grupo para cada clase y a motor parado. Sin embargo, se establecerá un orden de colocación en pista para la salida, de conformidad con el que establezcan los números que a cada corredor le corresponda en el sorteo que se verificará el día siguiente del cierre definitivo de inscripciones.

Artículo 15. Las motocicletas inscritas serán reconocidas y precintadas previamente por los Comisarios técnicos de la carrera, y los precintos serán conservados hasta veinticuatro horas después de terminada la carrera, durante las cuales todas las motocicletas deberán quedar a disposición de los Comisarios, precisamente en el Autódromo de Terramar, para poder verificar cuantas comprobaciones o revisiones se estimaren oportunas. Las operaciones de precintaje y revisión tendrán lugar en la fecha que posteriormente se determinará.

Artículo 16. Es obligatorio el uso del casco durante la carrera y los entrenamientos, y los Comisarios no darán la salida a quienes no lo lleven.

Artículo 17. Los corredores no podrán recibir ayuda de otra persona alguna durante la carrera. En los "stands" de avituallamiento los corredores podrán tomar cualquier utensilio, pieza de recambio, neumáticos, cámaras, etc., que puedan necesitar por sí mismos de encima la tabla adecuada del "stand", y por sí solos deberán asimismo proceder a las reparaciones o cambios, si bien para el revituallamiento de esencia, agua y aceite podrán ser ayudados por un mecánico.

Artículo 18. Aun cuando la designación de pilotos debe formularse antes de finar el plazo de inscripción, los Comisarios podrán posteriormente aceptar el cambio de uno de los corredores designados por otro, si a su juicio la solicitud de cambio estuviera justificada. Desde luego, este cambio será válido con tal de avisar de ello a los Comisarios, si el piloto que sustituye hubiera sido designado de antemano como suplente. Una vez empezada la carrera, no será permitido cambio alguno de piloto.

Artículo 19. Todas las máquinas deberán llevar un tubo de escape de

gases que llegue, por lo menos, al nivel de la rueda trasera.

No es obligatorio el silenciador.

Artículo 20. Todos los corredores deberán atender rápidamente las indicaciones que los Comisarios o Jueces de salida y llegada de la carrera les hagan, para el mejor orden, normalidad y lealtad de la carrera, incurriendo en caso contrario en posibilidad de desclasificación, así como de otras sanciones posteriores, si la actitud del corredor a ello fuera acreedora.

Artículo 21. Penya Rhin se reserva el derecho de suspender o aplazar la carrera, si condiciones externas o fortuitas lo hicieran necesario, sin derecho por parte de los concursantes o corredores a reclamación de ninguna especie.

En caso de suspensión decidida por Penya Rhin, ésta abonará a los concursantes el importe de las inscripciones. En caso de aplazamiento voluntario de Penya Rhin, ésta abonará asimismo los derechos de inscripción a los concursantes cuyas máquinas no puedan tomar parte en la carrera el día decidido después de la suspensión transitoria.

Penya Rhin, en tales casos, pondrá en conocimiento de la Real Federación Motociclista Española las causas de la suspensión o aplazamiento, para que ésta pueda apreciar su justificación.

Artículo 22. Cualquier reclamación que se produzca con motivo de la carrera, ha de ser formulada por escrito por el concursante o quien le represente, y deberá tramitarse de acuerdo con lo estipulado en los Reglamentos de la Real Federación Motociclista Española, y deberá estar en poder del Secretario general de la carrera o de los Comisarios, antes de las veinticuatro horas siguientes a la terminación de la carrera, y ser acompañada de un depósito de 200 pesetas.

Artículo 23. Todos los concursantes, así como los corredores, por el hecho de la inscripción y firma de la misma, aceptan todas las disposiciones del presente Reglamento, y se comprometen a acatar todas las disposiciones de orden reglamentarias que se dictarán por Penya Rhin, por el Secretario general de la carrera o por sus Comisarios o Jueces.

Artículo 24. Penya Rhin no acepta responsabilidad alguna por los accidentes, daños o perjuicios de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

Artículo 25. Han quedado nombrados:

Secretario general de la carrera, D. Manuel Salsas Serra.

Secretario adjunto, D. José Torrén Font.

Comisarios: D. Emilio Lluch, don

Manuel Salsas, D. Emilio Berger y el que designe la Real Federación Motociclista Española.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA Y CLASES PASIVAS

Los individuos de Clases pasivas que tienen consignado el pago de sus haberes en la Pagaduría de esta Dirección, pueden presentarse a percibir la mensualidad corriente, desde la doce a tres y de cuatro a seis el día 1.º, y de once a tres y de cuatro a seis los restantes, en los días y por el orden que a continuación se expresan:

Día 1.º de Abril de 1927.

Montepío Militar: Letras A a F.—Jubilados, primer grupo, hasta 4.000 pesetas.

Día 2.

Montepío Militar: Letras G a K.—Montepío civil: Letras A y B.—Jubilados, segundo grupo, de 4.001 pesetas en adelante. Generales.—Coroneles.—Tenientes coroneles.—Comandantes.

Día 3.

Cruces, de diez a doce.

Día 4.

Montepío Militar: Letras L a M.—Montepío civil: Letras C a F.—Cesantes.—Excedentes.—Secuestros.—Remuneratorias.—Plana Mayor de Jefes. Capitanes y Tenientes.

Día 5.

Montepío militar: Letras N a R.—Montepío civil: Letras G a M.—Marina.—Sargentos, Plana mayor de Tropa y Cabos.

Día 6.

Montepío militar: Letras S a Z.—Montepío civil: Letras N a Z.—Soldados.

Días 7 y 8.

Altas.—Extranjero.—Supervivencias y todas las nóminas sin distinción.

Día 9.

Retenciones.

Observaciones.

1.º No se abonará haber ni pensión alguna sin que los perceptores exhiban al Pagador las nominillas o papeletas de cobro.

2.º Las viudas y huérfanos debe-

rán entregar en la Pagaduría, en el momento del cobro, los certificados de existencia y estado, expedidos por los Jueces municipales del distrito a que pertenezcan, desde el día 25 del actual en adelante.

3.º No se admitirá certificado alguno que carezca de la declaración suscrita por el interesado o interesados si son dos o más los partícipes, de que no perciben otro haber de fondos generales, provinciales, municipales, ni pasivos de la Real Casa, debiendo los apoderados estampar su firma al pie de la propia declaración como garantía de que han recibido el citado documento directamente de su poderdante y de que responden de la identidad de las firmas de los mismos.

4.º Los apoderados de acreedores que por su categoría justifiquen mediante oficio, estamparán en él su firma con igual objeto.

5.º Los que justifiquen fuera de esta Corte, tendrán cuidado de expresar en el justificante, no sólo el pueblo, sino también la provincia a que éste corresponda.

6.º Cuando algún perceptor no sepa firmar, lo harán a su ruego y presencia y a satisfacción del Pagador, dos particulares que perciban haberes, o dos contribuyentes, haciendo constar la clase a que pertenezcan.

7.º Para el pago de retenciones, se exigirá a todos los acreedores que perciban desde tres en adelante la presentación del justificante de haber satisfecho el último trimestre de la contribución industrial como prestamista; llenando igual requisito los que cobren como apoderados de un prestamista. Los que alegasen no haber hecho operaciones de préstamo con posterioridad a la fecha del último recibo, lo justificarán presentando la papeleta de su baja en esta industria. Los representantes de Bancos o Sociedades anónimas que prestan sobre sueldos y pensiones, autorizados por sus Estatutos, deberán acreditar el cobro de las retenciones hechas a su favor que los establecimientos acreedores se hallan al corriente en el pago a la Hacienda de la contribución que les corresponde.

Madrid, 23 de Marzo de 1927.—El Director general, Carlos Caamaño.

Esta Dirección general ha acordado que el día 29 de los corrientes, a las once de su mañana y en el local de la misma, se verifique la quema de documentos amortizados que corresponde efectuar en el presente mes.

Madrid, 25 de Marzo de 1927.—El Director general, Carlos Caamaño.

Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)
Paseo de San Vicente, 20.