

DIRECCION-ADMINISTRACION:

Calle del Carmen, núm. 23, entresuelo.
Teléfono núm. 12.522.



VENTA DE EJEMPLARES:

Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Presidencia del Consejo de Ministros.

Decreto decidiendo a favor de la Administración la competencia suscitada entre el Gobernador civil de Toledo y el Juez de primera instancia de dicha capital.—Páginas 1754 a 1756.

Ministerio de la Guerra.

Decreto autorizando al Ministro de este Departamento para que, por el Arma de Aviación militar, se adquieran por concurso 6.500 bujías.—Página 1756.

Otro ídem id. id. para que, por el Arma de Aviación Militar, se proceda a la reparación, por gestión directa, de 11 aviones Breguet XIX A. 2.—Página 1756.

Ministerio de Hacienda.

Decreto declarando jubilado a D. Joaquín Guerrero Eguilaz, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública.—Página 1756.

Ministerio de la Gobernación.

Decreto disponiendo que dentro de la cantidad total que fija la Ley de 1.º de Julio de 1932 para cada una de las partes del plan de construcciones de edificios con destino a Correos y Telégrafos, se ajuste el importe de cada uno de ellos a lo que requieran las necesidades de los servicios.—Páginas 1756 y 1757.

Otro promoviendo al empleo de funcionario técnico del Cuerpo de Telégrafos, con 10.000 pesetas anuales, a D. Vicente Pérez y de Pablo Blanco.—Página 1757.

Otro ídem id. id., con 9.000 pesetas anuales, a D. Pedro Macip y Ruiz y D. Carlos García y González.—Página 1757.

Otro ídem al empleo de funcionario de la escala a fusionar del Cuerpo de Telégrafos, con 10.000 pesetas

anuales, a D. Pedro de Coca y Navarro.—Página 1757.

Otro ídem id. id., con 9.000 pesetas anuales, a D. Calixto Aurelio Martín y Arribas.—Página 1757.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Decreto disponiendo que en tanto no se constituya la Junta Superior del Tesoro Artístico, sigan funcionando la Junta de Excavaciones y el Comité ejecutivo de la Junta de Patronato para protección y acrecentamiento del Tesoro Artístico Nacional.—Página 1757.

Otro declarando que los alumnos del plan cultural de las Escuelas Normales que hayan sido aprobados en los tres cursos de cultura general, podrán obtener el título de Maestro de Primera enseñanza, con iguales derechos que los reconocidos a los del plan de 1914, previas las condiciones que se detallan.—Páginas 1757 y 1758.

Otro ídem que este Ministerio queda autorizando para abonar en los dos plazos que señala el artículo 8.º del Decreto de 5 de Enero del año actual las subvenciones que en principio y para la construcción directa de sus Escuelas se hayan concedido a los Ayuntamientos con anterioridad a la fecha de publicación del Decreto mencionado.—Páginas 1758 y 1759.

Otro relativo a la Inspección Médico-escolar de Madrid.—Páginas 1759 y 1760.

Otro disponiendo que el Instituto de Reeducación profesional se denomine en lo sucesivo "Instituto Nacional de Reeducación de Inválidos", y ordenando desarrolle las actividades y servicios que se mencionan.—Páginas 1760 y 1761.

Otro aprobando el Reglamento, que se inserta, de oposiciones al Cuerpo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos.—Páginas 1761 a 1765.

Ministerio de Justicia.

Orden nombrando para el Registro de la Propiedad de Altiaga a D. Enrique Ferrán Roger.—Página 1765.

Otra ídem para la Secretaría del Juzgado de primera instancia e instrucción de Negreira a D. Cayetano Felipe Trillo Rodríguez, Secretario judicial de Madridejos.—Página 1765.

Otra ídem id. id. de Estepona a don Arturo Aznar Calixto.—Página 1765.

Otra ídem id. id. número 8, de Barcelona, a D. Juan Cruz Villuerdas y Rodríguez, Secretario judicial del distrito del Pilar, de Zaragoza.—Página 1765.

Otra significando al Director general de Prisiones, como aclaración de la Orden que se cita, que procede se preste observancia en lo sucesivo al apartado 11 del artículo 439 del Reglamento de los Servicios de Prisiones.—Páginas 1765 y 1766.

Otra (rectificada) nombrando para el Juzgado de primera instancia e instrucción de Illescas (Toledo) a don Enrique Balmaseda Vélez, Juez de primera instancia de ascenso que sirve el Juzgado de La Rambla.—Página 1766.

Ministerio de Marina.

Orden autorizando al Instituto Español de Oceanografía para que pueda establecer en la isla Marjay (Santander) un parque vivero de mejillones y especies análogas.—Página 1766.

Otra disponiendo quede redactado en la forma que se indica el artículo 35 del Reglamento para la pesca y uso de arte para la misma en la albufera del Mar Menor.—Página 1766.

Otra aclarando en el sentido que se indica el caso que se cita, y excluyendo del Escalafón a los Inspectores Jefes del Cuerpo general de Servicios Marítimos D. Francisco Javier Elizalde y D. Ramón Rodríguez Castro; y disponiendo sean dadas al ascenso las vacantes de Subinspector de primera y Subinspector de segunda.—Página 1766.

Otra disponiendo que al personal de la Subsecretaría de la Marina civil procedente de los Cuerpos de Ingenieros Navales, Intendencia y Jurídico, le sea aplicable el artículo 22 de la Ley de creación de la misma.—Página 1767.

Ministerio de Hacienda.

Orden nombrando Consejero, en representación de este Ministerio, en el Consejo de Administración del Banco Hipotecario de España, a D. Emilio Morayta Serrano.—Página 1767.

Otra ídem Vocal de la Delegación del Gobierno en el Banco de Crédito Industrial a D. Ramón López Barranles, Abogado del Estado.—Página 1767.

Otra rebajando a 10 pesetas por tonelada el canon de importación que grava el de las bases procedentes de la destilación de petróleos, siempre que éstas se destinen a la fabricación de aglomerados.—Página 1767.

Ministerio de la Gobernación

Orden resolviendo el concurso celebrado para la confección de dos modelos de carteles contra la mortalidad infantil, y adjudicando los premios de dicho concurso.—Páginas 1767 y 1768.

Ministerio de Trabajo y Previsión.

Orden disponiendo se publique en este periódico oficial el Reglamento interior de trabajo de la Compañía del ferrocarril de Sarriá a Barcelona, Sociedad anónima, y Ferrocarriles de Cataluña, S. A.—Páginas 1763 a 1785.

Otra ídem que la Comisión Permanente y la Junta Consultiva se limiten a la elaboración de un proyecto de reglamentación de los Agencias de Seguros.—Páginas 1785.

Otra inscribiendo a la entidad "La Vasco Navarra, S. A." (Pamplona) en

el ramo de Riesgos diversos.—Página 1785.

Otra disponiendo se extinga la entidad de seguros "Garantía de Portugal, S. A."—Página 1785.

Otra ídem se inscriba a la Sociedad civil cooperativa "Fomento de la Pequeña Propiedad" domiciliada en Oviedo.—Página 1735.

Ministerio de Obras públicas.

Orden determinando quién ha de asumir las funciones de Jefe de Puertos de la provincia con las facultades y atribuciones que la Ley de 20 de Mayo de 1932 confiere a los Jefes de Obras públicas.—Páginas 1785 y 1786.

Administración Central.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.—Dirección general de Martuecos y Colonias.—**Declarando nulo el concurso anunciado para el suministro de tubería de fundición de hierro con destino al abastecimiento de aguas de Santa Isabel de Fernando Poo.**—Página 1786.

Anunciando concurso para el suministro de tubería de fundición de hierro con destino al abastecimiento de aguas de Santa Isabel de Fernando Poo.—Página 1786.

HACIENDA.—Dirección general de Propiedades y Contribución territorial.—**Anuncio (rectificado) para proveer por concurso dos plazas de Aparejadores del Catastro de la Riqueza urbana.**—Página 1786.

Dirección general del Tímbre, Cerillas y Explosivos.—**Clasificación de explosivos.**—Página 1786.

Clasificación de detonantes.—Página 1787.

GOBERNACIÓN.—Dirección general de Sanidad.—**Nombrando el Tribunal para las oposiciones a la plaza de Médico titular -Inspector municipal de Sanidad del Ayuntamiento de Mequinzenza (Zaragoza).**—Página 1787.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Dirección general de Bellas Artes.—**Registro general de la Propiedad intelectual.—Obras inscritas en este Registro general durante el cuarto trimestre del año 1931.**—Página 1787.

Junta de la Ciudad Universitaria.—**Treinta y un concurso de obras.**—Página 1788.

Junta Nacional de la Música y Teatros líricos.—Presidencia.—**Anunciando nuevo concurso libre para los que deseen ser empresarios de la temporada de ópera del Teatro Lírico Nacional.**—Página 1789.

Abriendo concurso entre los empresarios de Teatros líricos de España para otorgar dos premios, uno de 50.000 pesetas y otro de 25.000.—Página 1789.

AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.—Dirección general de Ganadería e Industrias Pecuarias.—**Anunciando para su provisión en propiedad las plazas de Inspectores municipales Veterinarios de los Ayuntamientos que se mencionan.**—Página 1790.

Dirección general del Instituto de Reforma Agraria.—**Resolviendo recursos de revisión de rentas de fincas rústicas del pasado año agrícola 1930-31.**—Página 1792.

ANEXO ÚNICO.—**SUBASTAS.**—**ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.**—**ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.**—**EDICTOS.**—**CUADROS ESTADÍSTICOS.**

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS**DECRETO.**

En el expediente y autos de competencia suscitada entre el Gobernador civil de Toledo y el Juez de primera instancia de dicha capital, de los cuales resulta:

Que D. Evencio Sánchez Villaluenga, formuló ante el referido Juzgado demanda de interdicto de recobrar contra la Sociedad Angel Aisa y Hermano, como contratista constructora del ferrocarril de Toledo-Bargas, con relación a la posesión del camino o arroyo de la Casilla o Unquera de la dehesa denominada Mazarracín, en que decía haber sido perturbado el 6 de Mayo de 1929, con la súplica de que, previa la tramitación legal correspondiente, se declarase en su día haber lugar al interdicto, mandando que fuese repuesto en la posesión del referido camino arroyo, con las costas del juicio a la parte demandada. Los actos de despojo realizados en 6 de Mayo de 1929, según el demandante, consistían en que la indicada Sociedad, por medio de una

brigada de obreros, comenzó a acumular y vaciar nuevamente tierras, amontonándolas en dicho camino y continuando esa labor hasta el mes de Noviembre siguiente y llegando así a obstruirle por completo con un terraplén de una altura que casi se aproximaba a la del resto del terraplén sobre el que había de tenderse el ferrocarril.

Que admitida la demanda, practicada la información testifical ofrecida por el actor y convocadas por el Juzgado las partes a juicio verbal, el Gobernador civil de Toledo, de acuerdo con lo informado por la Abogacía del Estado, requirió de inhibición al Juzgado, alegando sustancialmente: que la cuestión a examinar puede resumirse en los siguientes términos: si una vez hecho el depósito que determina el artículo 29 de la ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1870, 47 del Reglamento de 18 de Junio del mismo año y Real decreto-ley de 15 de Agosto de 1927 por el concesionario, para la construcción del ferrocarril Bargas-Toledo, puede efectuarse la ocupación del inmueble y, por consiguiente, verificar las obras necesarias para la construc-

ción de la obra pública en cuestión; que la naturaleza o carácter de obra pública del ferrocarril Bargas Toledo, no puede dudarse, a tenor de lo establecido en el artículo 1.º de la ley de Obras públicas, extremo además en el que están conformes el Sr. Sánchez Villaluenga y la Sociedad concesionaria; que en la hipótesis de que el depósito se refiere a la ocupación de todos los terrenos sometidos a expropiación como consecuencia de la construcción de dicho ferrocarril, es indudable el perfectísimo derecho de la Sociedad concesionaria para ocupar dichos terrenos y tomar, por consiguiente, posesión de ellos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la ley de Expropiación forzosa, 47 del Reglamento para la ejecución de la mencionada Ley y artículo único del Real decreto de 15 de Agosto de 1927; que la tramitación de todos los expedientes de expropiación forzosa en sus diferentes períodos, excepto la declaración de utilidad pública, es de la exclusiva competencia de las Autoridades gubernativas; y que es de pertinente aplicación al caso el artículo 2.º del Real decreto de 8 de Septiembre de 1887, por tratarse de mate-

ria cuyo conocimiento corresponde de una manera privativa a la Administración pública.

Que D. Evencio Sánchez Villaluenga, en el incidente de competencia manifiesta, entre otros extremos, que el interdicto no versa sobre posesión de la faja de terreno de la finca expropiada por el tendido de la vía férrea de Toledo a Bargas; que "esa faja de terreno ha sido expropiada y previo depósito de su precio ha entrado la Administración en posesión de la misma; pero esa faja de terreno para nada interesa en este pleito, en el cual se discute sobre posesión del arroyo o camino de la Casilla o Unqueral, que no ha sido expropiado, ni ha pasado, por tanto, a la posesión del contratista", y que debe el Juzgado dictar el correspondiente auto declarándose competente.

Que tramitado el incidente de competencia, el Juzgado accedió al requerimiento de inhibición, declarándose incompetente, apoyándose en las alegaciones siguientes: que si bien es cierto que los caminos constituyen por sí bienes inmobiliarios, a tenor de lo que dispone el número primero del artículo 334 del Código civil, y, por tanto, parecen independizarse jurídica y sustantivamente para entrar en relaciones de derecho, es también muy cierto que el precepto enunciado habla de su adhesión al suelo, es decir, a la tierra, por no poder existir en el espacio por sí y necesitar para su vida y permanencia, esa adhesión; quedando desde luego por reconocidos a efectos de los artículos 1.º, 2.º y 8.º de la Ley de 13 de Abril de 1877, que se entiende por obras públicas las que sean de general uso y aprovechamiento, perteneciendo a este grupo los caminos, así ordinarios como de hierro; que para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia de la construcción y conservación de las obras públicas, su policía y uso dependerán aquéllas siempre de la Administración; que es atribución del Ministerio de Fomento todo lo que se refiere a la construcción y explotación de aquellos ferrocarriles de alto interés público que se disponga en leyes especiales, corran a cargo del Estado; que corresponde a dicho Ministerio la resolución de todas las cuestiones referentes a la construcción y explotación de los caminos de hierro, conforme al artículo 60 de la Ley de 23 de Noviembre de 1877; que la propiedad, por virtud y consecuencia de la expropiación, viene a ser de la Administración; que con ésta, por ser la que realiza el cambio de propiedad, debe entender cualquier divergencia que ocurra en la cuestión; y que al contratista se le impone un trazado en la construc-

ción y a él ha de atenerse como simple mandatario, y a la vista del informe del Sr. Abogado del Estado, corroborado en su parte esencial por los hechos alegados y elementos aportados por el mismo actor, hay que convenir en que con la posesión de la referida zona de terreno y el depósito justificado del precio, pueden y deben estimarse cumplidos los requisitos que exigen los artículos 3.º y 4.º de la ley de Expropiación forzosa, de 10 de Enero de 1879, ya que, a mayor abundamiento, y a tenor de lo dispuesto en el artículo único del Real decreto de 15 de Agosto de 1927 y 7.º de su Reglamento de 13 de Junio de 1879, la Administración o en quien ésta delegue, puede ocupar los terrenos expropiados; que al expropiarse dicha zona y teniendo en cuenta la adhesión de que se habla en el fundamento anterior al que precede, es indudable que se expropiaron también todos los inmuebles que por naturaleza o por analogía, hayan de comprender dentro de la misma y no requerirán, por tanto, una nueva expropiación, sino en todo caso una elevación del precio de indemnización, si no hubieran sido comprendidos todos los perjuicios que la ocupación de dicho camino ocasionara al Sr. Sánchez Villaluenga, punto éste a dilucidar exclusivamente con la Administración, y que las resoluciones de 2 de Agosto de 1892, 24 de Marzo de 1915, 13 de Junio de 1922 y 18 de Octubre de 1925, constituyen, en relación con los preceptos que se citan en el anterior fundamento, una uniforme jurisprudencia, que demuestra la pertinencia de que las acciones que se deriven de la posesión de la zona de terreno en cuestión y, por tanto, del camino o arroyo de la Casilla o Unqueral, son de la exclusiva competencia de la Administración en sus órganos diversos.

Que D. Evencio Sánchez Villaluenga interpuso recurso de apelación contra el auto del Juzgado, y la Audiencia territorial de Madrid revocó el auto en todas sus partes y declaró la competencia del Juzgado para seguir conociendo en los autos de interdicto, fundándose: en la forma imprecisa e indeterminada en que se encuentra redactada la comunicación de la Autoridad gubernativa, dirigida al Juez de primera instancia de Toledo, requiriéndole de inhibición, de la que se deduce la inexistencia de elemento alguno que permita afirmar que en la expropiación de los terrenos a que dicha comunicación se refiere está incluido el camino o arroyo de la Casilla o Unqueral; en que, por la misma razón que se deja expuesta, tampoco puede afirmarse que el depósito de 34.401 pe-

setas responda de la misma manera de la ocupación del expresado camino, y mucho menos puede hacerse tal afirmación, por la forma en que aparece redactado el segundo Considerando de aquella comunicación, porque se funda en una suposición; esto es, en la hipótesis de que el depósito mencionado se refiera a la ocupación de todos los terrenos sometidos a expropiación; en que, con arreglo a lo dispuesto en los Reales decretos de 15 y 17 de Julio de 1903, decidiendo competencias a favor de la Autoridad judicial, establecen que ocupado un camino de carácter privado por una Compañía ferroviaria sin llenar los requisitos de la ley de Expropiación está en su lugar el interdicto de recobrar incoado por el dueño del inmueble, sin que obste a él la Real orden autorizando a la Compañía para llevar a cabo la ocupación, porque si se dispensara a la Empresa de cumplir las formalidades legales tal resolución estaría dictada con incompetencia; en que no apareciendo justificado que en el expediente de expropiación esté incluido el referido camino, que el depósito de 34.401 pesetas responda igualmente de la ocupación de dicho camino, y en que, fundándose el segundo Considerando de la tan repetida comunicación en la suposición de que el depósito se refiera a la ocupación de todos los terrenos sometidos a expropiación, es visto que ante la carencia de tales elementos necesarios para venir en conocimiento de que el camino en cuestión está incluido en el expediente de expropiación, es preciso declarar la competencia del Juzgado de primera instancia de Toledo.

Que el Gobernador, de acuerdo con lo informado de nuevo por la Abogacía del Estado; desistió de la competencia entablada por providencia de 28 de Agosto de 1930; pero interpuesto recurso de alzada contra la misma por D. Justo Villarreal y Villarrubia, en nombre y representación de la Sociedad Angel Aisa y Hermanos, fué resuelto en el sentido de que procedía insistir en el requerimiento siempre que se acreditase ante la Autoridad gubernativa que los actos motivo del interdicto se habían realizado en la parte del camino o arroyo de la Casilla o Unqueral, comprendido en la zona expropiada, y, en su virtud, volvió a insistir en el requerimiento de inhibición la Autoridad gubernativa.

Que el Jefe de Contabilidad de la Intervención de Hacienda certifica: que en el libro registro de inscripción de Depósitos aparece un asiento al folio 120, que dice así: "29 de Noviembre de 1928; núm. 317 de entrada y núm. 45 de registro. La Sociedad Angel Aisa &

Hermano, 34.401,94 pesetas a disposición del Excmo. Sr. Gobernador civil de esta provincia para responder de la ocupación de terrenos para la construcción del ferrocarril de Toledo a Bargas."

Que la cuarta Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles informa que de las 34.401,94 pesetas, a que asciende la cantidad total depositada en Hacienda, corresponde a la finca Mazarracín 5.110,32 pesetas, siendo dicha cifra el doble del valor de lo ocupado.

Que, en virtud de todo lo expuesto, surgió el presente conflicto que ha seguido todos sus trámites:

Vistos la ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879, y en especial sus artículos 3.º, 4.º y 42; el Reglamento para su aplicación de 13 de Junio del mismo año, Real decreto de 15 de Agosto de 1927, ley de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre del mismo año y demás disposiciones legales concordantes:

Considerando:

Primero. Que la presente cuestión de competencia se ha suscitado entre el Gobernador civil de Toledo y el Juez de primera instancia, de dicha capital, con motivo de interdicto de recobrar interpuesto por D. Evencio Sánchez Villaluenga, contra la Sociedad Angel Aisa y Hermano, por estimar el actor que el demandado le ha perturbado en la posesión del camino o arroyo de la Casilla o Unqueral, sito en la dehesa denominada Mazarracín.

Segundo. Que la citada finca ha sido objeto de expropiación parcial, como reconoce expresamente la parte actora al evacuar el oportuno escrito en el incidente de competencia, y que para responder de la ocupación de terrenos fueron depositadas 34.401,94 pesetas a disposición del Gobernador civil de la provincia, correspondiendo a la dehesa de Mazarracín la cantidad de 5.110,32 pesetas.

Tercero. Que el interdicto se funda en que el camino o arroyo de la Casilla o Unqueral no está incluido dentro de la zona expropiada de la finca y que, por tanto, procede su interposición contra los actos de despojo realizados por la Sociedad Angel Aisa y Hermano, como contratista constructora del ferrocarril Bargas-Toledo, al ocupar el expresado camino.

Cuarto. Que el problema queda concretado a sí es procedente la utilización de la vía interdictal cuando, habiendo sido objeto de expropiación una finca, la interposición del interdicto se basa en el supuesto de haberse ocu-

pado mayor superficie de la señalada en el expediente respectivo.

Quinto. Que el artículo 42 de la ley de Expropiación forzosa declara en este caso la improcedencia de su utilización.

Conformándome con lo consultado por el Consejo de Estado,

Vengo en decidir esta competencia a favor de la Administración.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,

MANUEL AZAÑA

MINISTERIO DE LA GUERRA

DECRETOS

Como caso comprendido en el apartado tercero del artículo 52 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, a propuesta del Ministro de la Guerra, de conformidad con el informe de la Intervención general de la Administración del Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza al precitado Ministro de la Guerra para que por el Arma de Aviación Militar se adquirieran por concurso 6.500 bujías, siendo cargo su importe de 169.000 pesetas a los fondos de Aviación Militar del vigente presupuesto.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,

Ministro de la Guerra,

MANUEL AZAÑA

Como caso comprendido en el número segundo del artículo 55 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, a propuesta del Ministro de la Guerra, de conformidad con el Consejo de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza al precitado Ministro de la Guerra para que por el Arma de Aviación Militar se proceda a la reparación, por gestión directa, de once aviones Breguet XIX, A. 2, siendo cargo su importe de pesetas 328.746,76, a los fondos de Aviación Militar del vigente presupuesto.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,

Ministro de la Guerra,

MANUEL AZAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

DECRETO

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en declarar jubilado, con el haber que por clasificación le corresponde, a D. Joaquín Guerrero Eguilaz, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Diplomado de Inspección del Tributo, adscrito a la Delegación de Hacienda en la provincia de Granada, quien deberá cesar en el servicio activo el día 6 del mes actual, en que cumplirá la edad reglamentaria.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Hacienda,

MANUEL AZAÑA

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

DECRETOS

La base segunda transitoria de la Ley de 1.º de Julio de 1932 autoriza al Gobierno para incluir en siete anualidades del presupuesto, hasta la inversión de 26 millones de pesetas, un plan de construcciones de casas para los servicios de Correos y Telégrafos, dividido en tres partes en las poblaciones que enumera.

El Gobierno no ha hecho uso de la autorización más que consignando en el artículo 1.º del capítulo 20 del presupuesto vigente de la Subsecretaría de Comunicaciones 1.150.000 pesetas, "para proseguir el plan de construcciones de Correos y Telégrafos, con arreglo a la ley de Bases y demás disposiciones precedentes, terminación y adaptación del edificio cedido con ese objeto por la Junta municipal de Melilla al Estado en 1927, abono de saldos de liquidación y presupuestos adicionales que se abonen al efecto".

Cabe, por tanto, y así se viene haciendo, que, además del abono por obras en edificios que comenzaron a construirse con anterioridad a la vigencia del presupuesto en curso y de la Ley citada, se comience la construcción de otros enumerados en la primera parte del plan fijado, y sin que el importe total exceda de pesetas 10.250.000. Es decir, que no puede exceder de esta cantidad el total importe de las casas que se construyan para los servicios de Correos y Telégrafos en Cartagena, Ceuta, Córdoba, Coruña, Granada, Guadalajara, Jaén.

Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción, Manresa, Melilla, Orense, Palma de Mallorca, Reus, Santa Cruz de Tenerife, Santiago de Compostela, Tarragona y Zamora.

Pero no se determina cuál haya de ser el importe de cada una, y no puede admitirse que se siga aplicando a este respecto lo que establecían el Decreto-ley de 9 de Julio de 1926 y el Decreto de 20 de Septiembre del mismo año, que asignaban a las construcciones de las casas de Correos y Telégrafos cantidades en relación al número de habitantes de las poblaciones en que los edificios habían de construirse. Al hacer los oportunos estudios se evidenció el error, y de ahí que los proyectos redactados de acuerdo con las necesidades exactas de los servicios no se ajusten, unas veces en más y otras en menos, a presupuestos que estén en relación con el número de habitantes, como preveía el artículo 4.º de dicho Decreto-ley, que autorizaba las variaciones que aconsejara la práctica, en el sentido de aumentar o disminuir la cantidad aplicable a cada obra o servicio, con la limitación de no exceder de la cifra total asignada a cada grupo y previo acuerdo del Consejo de Ministros.

Lo procedente, pues, es que cada proyecto se haga con arreglo a lo que el edificio requiera, sin que la suma del valor de ellos exceda de la cantidad total que para cada parte del plan fija la Ley.

Por las razones que preceden, a propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar:

Artículo único. Dentro de la cantidad total que fija la Ley de 1.º de Julio de 1932 para cada una de las partes del plan de construcciones de edificios con destino a Correos y Telégrafos, se ajustará el importe de cada uno de ellos a lo que requieran las necesidades de los servicios.

Dado en Madrid a primero de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de la Gobernación,
SANTIAGO CASARES QUIROGA

A propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en promover al empleo de Funcionario técnico del Cuerpo de Telégrafos, con 10.000 pesetas anuales, equivalente a la categoría de Jefe de Administración civil de tercera clase, en vacante producida por jubilación reglamentaria de D. José Agustín y Castro, que lo desempeñaba, a D. Vicente Pé-

rez y de Pablo-Blanco, que ocupa el primer puesto en la escala inmediata inferior y reúne las condiciones exigidas para el ascenso por el Reglamento orgánico de dicho Cuerpo.

Dado en Madrid a primero de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES
El Ministro de la Gobernación,
SANTIAGO CASARES QUIROGA

A propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en promover al empleo de Funcionarios técnicos del Cuerpo de Telégrafos, con 9.000 pesetas anuales, equivalente a la categoría de Jefe de Administración civil de tercera clase, en vacantes producidas por fallecimiento de D. Antonio Lacal y Hervás y por ascenso de D. Vicente Pérez y de Pablo-Blanco, que las desempeñaban, a D. Pedro Juan Macip y Ruiz y D. Carlos García y González, que ocupan los primeros puestos en la escala inmediata inferior y reúnen las condiciones exigidas para el ascenso por el Reglamento orgánico de dicho Cuerpo.

Dado en Madrid a primero de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES
El Ministro de la Gobernación,
SANTIAGO CASARES QUIROGA

A propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en promover al empleo de Funcionario de la escala a fusionar del Cuerpo de Telégrafos, con 10.000 pesetas anuales, equivalente a la categoría de Jefe de Administración civil de tercera clase, en vacante producida por jubilación de D. Felipe Oliver y Oliver, que lo desempeñaba, a D. Pedro de Coca y Navarro, que ocupa el primer puesto en la clase inmediata inferior y reúne las condiciones exigidas para el ascenso por el Reglamento orgánico de dicho Cuerpo.

Dado en Madrid a primero de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES
El Ministro de la Gobernación,
SANTIAGO CASARES QUIROGA

A propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en promover al empleo de Funcionario de la escala a fusionar del Cuerpo de Telégrafos, con 9.000 pesetas anuales, equivalente a la categoría de Jefe de Administración civil de tercera clase, en vacante producida por ascenso de D. Pedro de Coca y Nava-

rro, que lo desempeñaba, a D. Calixto Aurelio Martín y Arribas, que ocupa el primer puesto en la clase inmediata inferior y reúne las condiciones exigidas para el ascenso por el Reglamento orgánico de dicho Cuerpo.

Dado en Madrid a primero de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES
El Ministro de la Gobernación,
SANTIAGO CASARES QUIROGA

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

DECRETOS

La implantación de la Ley de 13 de Mayo de 1933 requiere la constitución de la Junta Superior del Tesoro Artístico, la cual habrá de redactar el Reglamento por que ha de regirse.

Ambos trámites requieren tiempo, que aunque se procurará sea breve, obliga, sin embargo, a adoptar de momento medidas que eviten trastornos y dilaciones en los servicios de conservación de monumentos y excavaciones, así como también para no irrogar perjuicio al comercio de antigüedades.

Fundándose en tales consideraciones, de conformidad con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Instrucción pública y Bellas Artes,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º En tanto no se constituya la Junta Superior del Tesoro Artístico, seguirán funcionando la Junta de Excavaciones y el Comité Ejecutivo de la Junta de Patronato para protección y acrecentamiento del tesoro artístico nacional.

Artículo 2.º En tanto que por la Junta Superior del Tesoro Artístico no se reglamente la exportación de obras de arte, se aplicarán las normas y tarifas anteriores, cumpliéndose la Orden ministerial de 11 de Julio de 1931, que marca como límite un valor de 50.000 pesetas para objetos exportables.

Artículo 3.º La Comisión Valoradora de Objetos artísticos a exportar continuará actuando hasta la constitución de la Sección tercera de la Junta Superior del Tesoro Artístico, que tiene a su cargo la reglamentación de exportaciones.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES
El Ministro de Instrucción pública
y Bellas Artes,
FERNANDO DE LOS RÍOS URRUTU

El Decreto de 29 de Septiembre de 1931, dictado para reorganizar las Es-

Escuelas Normales, dispuso en sus artículos adicionales que, con el fin de adaptar la nueva organización a los derechos adquiridos por los aspirantes a ingreso en tales Centros, éstos atenderían a la preparación de los aspirantes aprobados organizando un plan de cultura general realizable en tres cursos académicos, al final de los cuales, y supuesta la aprobación, los alumnos podrían solicitar el ingreso en el período de formación profesional; mas entendiéndose que la aprobación de los tres cursos de cultura general no concederían al alumno derecho alguno en orden al ejercicio de la enseñanza nacional o privada, en el caso de que no obtuvieran plaza en el concurso-oposición correspondiente. Esta limitación de derechos era inexcusable, ya que en el plan de cultura general no figura disciplina alguna que suponga el mínimo de formación profesional exigible a quien, de modo público o privado, haya de dedicarse al ejercicio de la enseñanza primaria. Pero es evidente que los alumnos de este plan cultural que no obtengan, en su día, el ingreso en el grado profesional de las Escuelas Normales, habrán de encontrarse en una situación difícil, que no debe ser desconocida ni olvidada por el Ministerio de Instrucción pública; en efecto, no habiéndose reconocido validez académica a los estudios cursados por estos escolares más que a los efectos previstos de declararles aptos para su concurrencia al ingreso en las Escuelas Normales, y no siendo ya practicable en estos momentos reconocerla, entre otras razones, por la forma y naturaleza de las pruebas de conjunto a que se les somete, resultaría que, transcurridos los tres años de preparación y reconocida, en principio, aptitud por los Claustros de las Escuelas Normales en las materias de cultura general que integran su plan de estudios, los aspirantes que no obtuvieran plaza en el examen-oposición subsiguientes habrían, de hecho, malgastado un largo período de su mocedad y se verían constreñidos, a desahucio, a emprender nuevas rutas para resolver el difícil problema de su vida, tanto más difícil cuanto que, a menudo, estos escolares pertenecen a las capas sociales más modestas y son, por eso, merecedores de la atención y de la asistencia solícitas del Estado. Tratándose, por otra parte, de un único curso de un plan cultural a extinguir, no existe el peligro de que pueda prolongarse indefinidamente un régimen de formación profesional que la República ha estimado inconveniente y al que ha puesto el remedio ade-

cuado mediante el Decreto de 29 de Septiembre de 1931, dictado para formar, sostener y fortalecer el alma del futuro Maestro.

Fundado en estas consideraciones, el Gobierno de la República, a propuesta del Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes, decreta:

Artículo 1.º Los alumnos del plan cultural de las Escuelas Normales que hayan sido aprobados en los tres cursos de cultura general podrán obtener el título de Maestro de Primera enseñanza, con iguales derechos que los reconocidos al del plan de 1914, previas las condiciones que en este Decreto se detallan.

Artículo 2.º Antes de comenzar el curso de 1934-1935, los Claustros de las Escuelas Normales del Magisterio primario organizarán un curso oficial complementario de estudios de carácter profesional, en el que podrán matricularse los alumnos que, habiendo sido aprobados en los tres cursos del plan transitorio de cultura, no obtengan plaza en el concurso-oposición para ingreso en las Escuelas Normales.

Artículo 3.º Las disciplinas a cursar, con carácter oficial, por los alumnos de referencia, serán las que siguen:

Pedagogía (diaria).

Historia de la Pedagogía (alterna).

Legislación Escolar (bisemanal).

Prácticas de Enseñanza.

Artículo 4.º El curso de prácticas de enseñanza para estos alumnos dará comienzo en 1.º de Octubre y terminará en la misma fecha en que se inicie la vacación de verano en las Escuelas nacionales, sin más soluciones de continuidad que las impuestas por el calendario escolar primario de la localidad respectiva.

El examen de esta disciplina quedará, por tanto, aplazado hasta la convocatoria de Septiembre de 1935.

Artículo 5.º Los Claustros de las Escuelas Normales del Magisterio primario quedan autorizados para incorporar a los estudios profesionales enumerados en el artículo 3.º otros que, a su juicio, puedan completar la orientación pedagógica de los alumnos.

Artículo 6.º La declaración de aptitud o ineptitud de los alumnos de este curso complementario—excepción hecha de las Prácticas de Enseñanza—se hará previas las pruebas que los Claustros acuerden.

Artículo 7.º La Dirección general de Primera enseñanza dictará en el momento oportuno las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este Decreto.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y FORNÉS

El Ministro de Instrucción pública
y Bellas Artes.

FERNANDO DE LOS RÍOS UBRUJ

Es frecuente el caso que Corporaciones municipales a las que se han concedido subvenciones para la construcción directa de sus Escuelas con anterioridad a la vigencia del Decreto de 5 de Enero último, acudan al Ministerio de Instrucción pública en solicitud de que dichas subvenciones puedan ser abonadas en los dos plazos señalados por el artículo 8.º de aquella disposición.

Nada se opondrá, en principio, a que los deseos de los Ayuntamientos interesados puedan ser, en este caso, satisfechos, a condición, claro es, de que las percepciones se condicionen de tal modo que queden debidamente garantizados los intereses que el Ministerio de Instrucción pública tiene encomendados a su gestión.

Y para compaginar las aspiraciones de los Ayuntamientos con los deberes del Estado,

El Gobierno de la República, a propuesta del Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes, decreta:

Artículo 1.º El Ministerio de Instrucción pública queda autorizado para abonar en los dos plazos que señala el artículo 8.º del Decreto de 5 de Enero último, las subvenciones que en principio, y para la construcción directa de sus Escuelas, se hayan concedido a los Ayuntamientos con anterioridad a la fecha de publicación del Decreto mencionado.

Artículo 2.º Todas las subvenciones que se concedan en lo sucesivo quedarán sometidas a igual régimen de percepción en dos plazos, aun cuando la cuantía de dichas subvenciones se ajuste a lo dispuesto en la fecha en que se formularon las peticiones de auxilio.

Artículo 3.º La autorización que se otorga por el artículo 1.º de este Decreto, se entenderá condicionada tanto para los Ayuntamientos acogidos a la legislación anterior, como para los que obtengan o hayan obtenido las subvenciones con arreglo a las disposiciones hoy vigentes, por la concurrencia de las prescripciones que siguen:

a) El resultado favorable de la visita de inspección girada por el Arquitecto que en cada caso designe el Ministerio de Instrucción pública, al efecto de comprobar si el edificio en construcción reúne las condiciones de

seguridad indispensables, si los materiales y elementos constructivos que en él se emplean son adecuados y si las obras se realizan de acuerdo con el proyecto que haya merecido la aprobación. En el caso, por tanto, de que el informe facultativo no sea integralmente favorable, no podrá autorizarse el gasto correspondiente.

b) El abono del primer plazo habrá de hacerse al cubrir aguas, considerándose como entrega a buena cuenta, sin que se precise, por tanto, certificación alguna de obra ejecutada.

c) Para la expedición del segundo libramiento, que se hará a la terminación total del edificio, será indispensable que después de dictada la oportuna Orden ministerial, se presente al Ministerio de Instrucción pública la liquidación final de las obras, expedida por el Arquitecto-Director de las mismas, debidamente reintegrada, y por triplicado, en la que se haga constar la conformidad del Alcalde y el visto bueno del Gobernador civil de la provincia respectiva.

d) A la liquidación final se adjuntarán tres ejemplares, debidamente reintegrados, de la oportuna certificación en que el Arquitecto-Director consigne el coste total de las obras realizadas.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-SAMORA Y TORRES

El Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,

FERNANDO DE LOS RÍOS URRUTI.

Desde la creación del servicio médico-escolar dependiente del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, creación justificada por la necesidad de atender a los problemas que en tal orden se plantean en las Escuelas nacionales de Primera enseñanza, se han intentado repetidos ensayos de reorganización, frustrados los más de ellos, tanto en orden a la amplitud de la función como a la estabilidad y eficiencia del propio servicio. Las causas de semejante fracaso han de atribuirse, en justicia, a dos hechos perfectamente destacados por una larga experiencia de más de veinte años. En primer término, al propósito, imperante en todas las reformas iniciadas, de atribuir al servicio de Inspección médica una extensión incompatible con la notoria escasez de personal debidamente especializado y con las disponibilidades presupuestarias. En segundo término, el error grave y trascendental de adoptar una fórmula única, rígida y de uniformidad dañosa, para todo el territorio español, desconociendo que, por

razones de notoria e incontrovertible realidad social, los problemas escolares de las grandes ciudades, de las capitales de provincia y de los pueblos y entidades rurales son radicalmente distinto en su planteamiento, en sus exigencias y en las soluciones que reclaman. Madrid, por su condición de gran ciudad y por el impulso extraordinario que la República ha dado y continuará dando a las instituciones escolares primarias, demanda del Poder público atención especial y cuidadosa. La Inspección médica de sus escuelas, adecuada quizá en la época ya un poco lejana en que fué creada, resulta en los momentos actuales en evidente desproporción con las exigencias de los servicios que está llamada a desempeñar. El extraordinario incremento de la población docente, por una parte, y por otra, la perjudicial, pero inevitable centralización de los servicios de la inspección, hacen en la actualidad que padezca gravemente la eficiencia de la función y del rendimiento higiénico-pedagógico del escolar.

A poner remedio urgente y adecuado a ambos males tiende la reorganización propuesta en el adjunto Decreto por el Ministro que lo suscribe.

La vigente ley de Presupuestos asigna al de este Departamento ministerial un crédito de 75.000 pesetas sobre el ya existente, de cuya cifra, por comprender servicios de Barcelona, se dispone para esta reorganización de la parte proporcional asignada al servicio de Madrid, y para las nuevas plantillas del personal facultativo y del personal femenino sanitario y administrativo, cuya insuficiencia actual era, sin duda, una de las rémoras más poderosas para la extensión y eficacia de los servicios médicos en las Escuelas de la capital de la República.

Por las consideraciones que preceden, a propuesta del Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La Inspección médico-escolar de Madrid constituye un organismo profesional y técnico dependiente del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, cuyos fines comprenden:

a) Colaborar en la forma que el Ministerio disponga, en la formación y orientación profesionales del personal médico que en su día se designe para ejercer las funciones inspectoras en los restantes Municipios de España en que este servicio haya de correr a cargo del Estado.

b) La prestación del servicio médico-escolar en las Escuelas nacionales y municipales de Primera enseñanza de Madrid.

Artículo 2.º Como órganos auxiliar e indispensable para sus fines y servicios existirá el Dispensario médico-escolar de Madrid, cuyos locales deberán ser facilitados por el excelentísimo Ayuntamiento.

Artículo 3.º El Cuerpo Médico-escolar de Madrid quedará integrado por el personal señalado en las siguientes plantillas:

	Pesetas.
<i>Personal facultativo.</i>	
Diez Inspectores-Médicos escolares, a 4.000 pesetas...	40.000
Nueve Inspectores -Médicos auxiliares, a 2.500 pesetas.	22.500
Diez Médicos especialistas del Dispensario, a 2.500...	25.000
Cinco auxiliares Médicos del Dispensario, a 1.500.....	7.500
<i>Personal sanitario femenino.</i>	
Veinte sanitarias, a 1.500 pesetas	30.000
<i>Personal sanitario administrativo.</i>	
Una sanitaria, Secretaria del Dispensario, a 2.500 pesetas	2.500
Una sanitaria, Oficial primera del Dispensario, a 2.000 pesetas	2.000
Una sanitaria, Auxiliar del Dispensario, a 1.500.....	1.500
TOTAL.....	131.000

Artículo 4.º El ingreso en el Cuerpo Médico-escolar tendrá lugar mediante concurso-oposición, con arreglo a las bases que siguen: 1.ª La estimación de los méritos y servicios que atenguen los concurrentes se fijará en la oportuna convocatoria en forma tal que en ningún caso pueda menoscabarse o anularse el valor de contraste que a los ejercicios de oposición debe ser reconocido, y 2.ª La oposición constará, cuando menos, de dos partes: a) Un ejercicio escrito sobre dos temas pertenecientes a estos grandes grupos de funciones relacionadas con la Higiene escolar: Enseñanza e instrucción de hábitos higiénicos. Entrenamiento y educación física. Examen y corrección de defecto. Higiene de la enseñanza y sanidad de edificios escolares, y b) Un ejercicio práctico sobre temas concretos o inspecciones clínicas, en relación con los cuatro grupos de actividad profesional enunciados en el apartado anterior.

Artículo 5.º Una vez provistas en propiedad, mediante el procedimiento fijado en el artículo anterior, las pla-

zas en la actualidad vacantes, y constituido, por tanto, con carácter definitivo el Cuerpo Médico-escolar de Madrid, las vacantes que en lo sucesivo se produzcan en las tres primeras categorías del personal facultativo se proveerán por concurso entre los funcionarios de la categoría inmediatamente inferior. Los resultados de tal concurso en la categoría de entrada se cubrirán, en todos los casos, en la forma que prescribe el artículo 4.º de este Decreto.

Artículo 6.º El cargo de Inspector-jefe, que será a su vez Director nato del Dispensario, recaerá en el Inspector Médico-escolar que designe el Ministro de Instrucción pública.

Artículo 7.º Los Inspectores Médicos-escolares y los Médicos especialistas constituirán una Junta técnica, cuya Presidencia corresponde al Inspector-jefe del servicio.

El cargo de Secretario lo desempeñará el Vocal que la propia Junta designe de su seno.

Artículo 8.º Corresponde a la Junta técnica evacuar los informes que de ella solicite el Ministerio de Instrucción pública, realizar los estudios que por el mismo se le encomienden y elevar a la Superioridad la propuesta de cuantas medidas y resoluciones estime convenientes para el mejor cumplimiento de los fines que con la Inspección médico-escolar se persiguen.

Artículo 9.º La Junta técnica quedará oficial y definitivamente constituida en el plazo de quince días, contados a partir de la posesión en propiedad de los Médicos-escolares que la integren.

Artículo 10. En el término de un mes, a partir de la fecha de su constitución, la Junta elevará al Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes un proyecto de Reglamento de los servicios médico-escolares, incluyendo en él la organización del Dispensario, cuadro de especialidades, distribución de zonas de inspección, etc.

Salvo los cargos que hubieran sido ganados a virtud de oposición o concurso-oposición, se considerarán vacantes a proveer con arreglo al artículo 4.º

Artículo 11. Las plazas en la actualidad vacantes en el personal administrativo y sanitario femenino, así como las de nueva creación que resulten de poner en vigor las plantillas fijadas en el artículo 3.º, se proveerán por oposición libre en la forma que acuerde en su día el Ministerio de Instrucción pública.

Todas las vacantes que en lo sucesivo se produzcan en las categorías intermedias o superiores se proveerán por concurso entre los funcionarios de

la categoría inmediatamente inferior.

Los resultados de tales concursos en la categoría de entrada se proveerán en la forma prescrita en el párrafo primero de este artículo.

Artículo 12. El Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes queda facultado para adoptar cuantas disposiciones estime pertinentes para la ejecución de las comprendidas en este Decreto, quedando derogadas expresamente cuantas se opongan al mismo.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Instrucción pública
y Bellas Artes,

FERNANDO DE LOS RÍOS URRUTI.

La ley de Accidentes del Trabajo de 8 de Octubre de 1932 y el Reglamento para su aplicación de 31 de Enero de 1933, al crear la Clínica del Trabajo y demás servicios anejos a la Caja Nacional de Seguros de Accidentes del Trabajo, ha restado al Instituto de Reeducción profesional una parte de las funciones que le estaban atribuidas por el Decreto de 18 de Mayo de 1931: la de readaptación de lesionados en accidentes del trabajo, dejando reducidas sus actividades a la función meramente reeducativa de los inválidos, o sea, de los absolutamente inaptos para su oficio, por no ser susceptibles de readaptación.

Mas como quiera que aquella Ley reconoce a estos inválidos el derecho a una pensión vitalicia para eximirles de la angustiosa preocupación del subsistir, desaparece la finalidad legal—no la vital—de reeducación encomendada al Instituto. Legalmente, pues, sólo restaba a esta Institución como fin, la de albergar a los obreros cuyo grado de invalidez hiciera imposible su reeducación.

Parece obligado, por consiguiente, imprimir al Instituto de Reeducción nuevas posibilidades, modificando su estructura y, aunque sobre una misma base científica, orientarle hacia nuevos objetivos, igualmente amplios y eficaces, haciendo extensivo el principio mismo de la reeducación a los inválidos de todo orden; es decir, a las víctimas de enfermedades o efectos congénitos, o a los de accidentes no comprendidos en la Ley de 8 de Octubre de 1932. El Instituto quedará así convertido en clínica, residencia eventual y escuela de recuperación de lisiados, baldados, paráliticos, tullidos, deformes; en una palabra, de todos los desgraciados por mutilaciones, anomalías y lesiones de sus miembros o tronco, que les priven de la movilidad

normal y les inhabiliten para las actividades corrientes de la vida.

Esta asistencia a los lisiados, baldados y paráliticos está reconocida como una obligación estatal en todos los países civilizados, y el nuestro, en este aspecto, fué hasta ahora una bochornosa excepción. Precisa instituir en España una organización central, base y modelo de otros organismos filiales para el tratamiento y reeducación de los incapacitados físicamente para caminar, moverse y trabajar, cuyo número excederá, de seguro, al de ciegos, sordomudos o deficientes mentales, para cuya asistencia funcionan eficazmente Institutos especiales. No los hay para los baldados, y, sin embargo, la labor de reeducación de estos últimos es la más compensadora, la más remuneradora de todas las que pueden realizarse en favor de las víctimas de graves incapacidades físicas o de la mente, ya que los cojos, mancos, paráliticos o corcovados tienen casi siempre una mente normal y aun notoriamente despejada, pero que no ha podido desarrollarse en cauces de normalidad, por la especial situación en que su defecto les coloca frente a la Sociedad. Por una serie de circunstancias, estos desgraciados, al verse abandonados por estimárseles elementos esencialmente incapaces de realizar obra fecunda, reaccionan a menudo, psicológicamente, con odio; mas con el tratamiento pedagógico que proponemos, aspiramos a dotarles de confianza en sí mismos al dotarles de medios de lucha en la vida.

Así se explica cómo los Institutos de reeducación creados en distintos países, como secuela de la gran guerra, se han ido transformando poco a poco en Institutos para lisiados, donde se atiende de preferencia a los niños y jóvenes. En Alemania y en Inglaterra, especialmente, los hogares e Institutos para niños inválidos ocupan hoy la mayoría de los edificios antes dedicados a los lisiados de guerra y a los inválidos del trabajo. Las Asociaciones para la protección de niños se multiplican por doquier y tienen una vida muy activa. En cambio, una gran Sociedad benéfica que se fundó a raíz de la guerra en Berlín para acogida de todos los inválidos de guerra y del trabajo, que rodaban vergonzosamente por las calles, ha tenido que disolverse ante las resistencias de todo orden que a esta labor benéfica se le han opuesto.

El Instituto de Vista Alegre se encuentra en las mejores condiciones para realizar esta benemérita labor por su conveniente emplazamiento cerca de la capital de la República

—pero fuera de su casco urbano—, por su doble carácter de clínica y residencia, por sus excelentes talleres, por su no menos excelente personal y por poseer, en suma, una organización a la vez médica, administrativa y docente perfectamente adaptable a la reeducación de lisiados sin distinción de edad ni sexo. Acaso de la organización actual sea conveniente que se aspire a que desaparezca, en un futuro próximo, la vecindad de enfermos incurables, tan perjudicial para enfermos que precisan de largos tratamientos y de una gran fuerza de voluntad para curarse; por lo menos, será necesario oponerse de ahora en adelante a la admisión de nuevos acogidos de este tipo, para dar preferencia al inválido recuperable.

Fundado en tales consideraciones, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Instrucción pública y Bellas Artes,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El Instituto de Reeducación profesional organizado por Decreto de 18 de Mayo de 1931 y reorganizado por el de 1.º de Julio de 1932, se denominará en lo sucesivo "Instituto Nacional de Reeducación de Inválidos" y desarrollará las actividades y servicios que se mencionan a continuación:

a) Tratamiento médico con finalidad reeducativa de todos los afectados por mutilaciones, anomalías o lesiones de los miembros o del tronco que les priven de la movilidad normal y les inhabiliten para las actividades normales de la vida, sea cualquiera la causa de tales impedimentos físicos y la edad y sexo de los que los padezcan, excepción hecha de los comprendidos en la ley de Accidentes del Trabajo de 8 de Octubre de 1932.

b) Régimen pedagógico de especiales modalidades didácticas, que comprenda a todos los acogidos, estableciéndose al efecto una Escuela dividida en las necesarias secciones, donde todos, niños y adultos, reciban la necesaria educación y la instrucción especializada de acuerdo con sus aptitudes físicas y su disposición mental.

c) Formación profesional o técnica, para la que existirá la Escuela de Reeducación fundacional, donde el inválido aprenda a servirse eficazmente de sus miembros mutilados o de las prótesis de que se les provea, y se preparen para el ingreso en el taller o en la fábrica o en las Escuelas de Trabajo o especiales donde deban terminar su aprendizaje técnico o su formación profesional, una vez que el

Instituto le haya puesto en condiciones eficientes para conseguir una u otra.

d) Formación del personal facultativo, técnico y docente especialmente capacitado para el desenvolvimiento de las anteriores actividades en centros de naturaleza análoga que se establezcan y organicen en otros puntos de España con dependencia del Instituto Central.

Artículo 2.º El Instituto Nacional de Reeducación de Inválidos se dividirá en tres Secciones: Niños, Adultos y Ancianos, que disfrutarán por igual de las mencionadas asistencias médica, pedagógica y profesional o técnica, si bien acomodando estas últimas a la edad, estado de instrucción y, en general, a las posibilidades y aptitudes de los pacientes, estableciendo al efecto los servicios adecuados.

Artículo 3.º Se confirma la vigencia del Decreto de 1.º de Julio de 1932 referente a la constitución del Patronato del Instituto, el cual organizará los nuevos servicios y redactará en término de tres meses el Reglamento para la debida aplicación y desarrollo de los preceptos contenidos en este Decreto, procurando imprimir a aquéllos la necesaria armonía bajo un saludable principio de unidad que garantice la eficacia del organismo.

Tanto el Consejo de Patronato como el Comité ejecutivo del mismo, tendrán las atribuciones y deberes que señala el Decreto de 18 de Mayo de 1931, cuyos preceptos se declaren en vigor en cuanto no se opongan a lo estatuido por el presente.

Artículo 4.º En uso de la autorización conferida por la ley de Presupuestos vigente, los créditos consignados en el capítulo 9.º, artículo 1.º, concepto 7.º, de la Sección correspondiente a este Departamento, se destinarán íntegros a los servicios reorganizados del Instituto de Reeducación Profesional, conforme a lo previsto en la vigente ley de Presupuestos.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes.

FERNANDO DE LOS RÍOS URRUTI.

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Instrucción pública y Bellas Artes, oída la Junta facultativa del Cuerpo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos y el Consejo Asesor de la misma,

Vengo en aprobar el adjunto Reglamento de oposiciones al Cuerpo de Ar-

chiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos.

Dado en Madrid a cinco de Junio de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes,

FERNANDO DE LOS RÍOS URRUTI.

Reglamento para las oposiciones al Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos.

Artículo 1.º El ingreso en el Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos, sólo se efectuará mediante oposición. (Decreto orgánico, artículo 14.) Las oposiciones se celebrarán en Madrid.

Artículo 2.º Se convocarán independientemente las oposiciones para cubrir plazas de Archiveros, Bibliotecarios o Arqueólogos. (Decreto orgánico, artículo 14.) Las convocatorias se anunciarán en la GACETA DE MADRID, con un plazo mínimo de tres meses respecto al comienzo de las oposiciones.

Artículo 3.º Las vacantes del Cuerpo que corresponda proveer por oposición, que serán precisamente las que resulten de concursos previos (Decreto orgánico, artículo 35), deberán ser previstas de antemano por la Junta del Cuerpo, y, en su consecuencia, la convocatoria de oposición no podrá hacerse a más plazas que el número de las previstas, más seis en cada una de las Secciones de Archivos y Bibliotecas.

Artículo 4.º En cada convocatoria, que se hará siempre a propuesta de la Junta del Cuerpo, ajustándose a las normas de este Reglamento, se determinarán los plazos y requisitos administrativos de la oposición.

Artículo 5.º Las condiciones para ser admitido a la oposición serán las siguientes:

a) Ser español.

b) Mayor de veintiún años (Decreto orgánico, artículo 15) y menor de cuarenta y cinco.

c) Licenciado en Filosofía y Letras, Sección de Historia o Sección de Letras, con la aprobación de las asignaturas complementarias, o Archivero, Bibliotecario y Arqueólogo con título expedido por la Escuela Superior de Diplomática.

d) No estar incapacitado para ejercer cargos públicos.

e) No padecer enfermedad contagiosa o infecciosa, o que le impida el ejercicio habitual de la profesión.

Artículo 6.º La oposición constará de dos partes para cada una de las Secciones (Decreto orgánico, artículo 16). La primera consistirá en ejercicios que demuestren la aptitud, capacidad y cultura necesaria en los opositores para el desempeño de las funciones del servicio. La segunda servirá para demostrar su preparación técnica, y estará precedida de un cursillo de formación profesional, que tendrán que seguir forzosamente los opositores aprobados en la primera parte; de lo contrario, perderán todos los derechos adquiridos en ella.

La duración de los cursillos será la misma para cada Sección, e igualmente la puntuación total de las dos series de ejercicios. Los ejercicios de cada una de las dos partes y las materias de los cursillos se reglamentarán después

por separado para cada Sección del Cuerpo.

Artículo 7.º Las oposiciones se celebrarán en el Archivo Histórico Nacional, Biblioteca Nacional o Museo Arqueológico Nacional, según la Sección a que correspondan.

Artículo 8.º Todos los ejercicios se harán por escrito, en papel sellado por el Tribunal y rubricado por tres Jueces, de los cuales uno será el Secretario. En cada escrito figurará la firma del opositor. Terminado un escrito, el opositor lo entregará al Tribunal y el Secretario guardará los trabajos en el local de la oposición, sin que puedan salir de él con pretexto alguno.

Artículo 9.º Terminado un ejercicio, el Tribunal procederá inmediatamente al examen de los trabajos efectuados sobre el mismo por los opositores, y a continuación se calificarán por puntos, consiguiendo cada Juez su voto en papeleta firmada por él. Si la mayoría del Tribunal calificase con cero puntos un ejercicio, su autor quedará excluido de la oposición. Vistas dichas papeletas, se excluirán dos que acusen puntuaciones máxima y mínima; las demás se sumarán y el cociente que resulte de dividir la suma por el número de Jueces cuyos votos no sean excluidos, será la puntuación que se asigne al ejercicio.

Artículo 10. Concluida la calificación de todos los trabajos de un ejercicio, se publicará en el tablón de anuncios. No se podrá pasar a practicar nuevo ejercicio sin que haya precedido la publicación de la calificación del anterior, debiendo mediar entre una y otro, en todo caso, veinticuatro horas.

Artículo 11. Será causa eliminatória en cualquier momento de la oposición, previo aviso al interesado y por el voto unánime del Tribunal, el que un opositor emplee insistentemente en sus ejercicios letra, ortografía o redacción inaceptables.

Artículo 12. Todos los escritos redactados por los opositores durante la primera parte de la oposición, estarán en la Secretaría del Tribunal a disposición de los mismos, por si quisieran consultarlos, hasta el día de la calificación del último ejercicio de esta primera parte.

Artículo 13. Terminada la primera parte de la oposición, no podrán quedar aprobados más opositores que el número de plazas anunciadas en la convocatoria, el cual bajo ningún pretexto podrá ser ampliado.

Concluidos los ejercicios que componen esta primera parte, se hará por el Tribunal la suma de calificaciones correspondientes a cada opositor, y con ella se formará una lista de opositores por orden de puntuación total, de la que se segregará un número de ellos igual al de plazas convocadas, que serán los únicos aprobados, empezando por el de puntuación más elevada, y así sucesivamente, debiéndose declarar desiertas las plazas que no pudieran cubrirse con opositores de puntuación igual o superior a catorce puntos. A continuación, el Tribunal, en sesión pública, proclamará por su orden los nombres de los opositores aprobados en esta primera parte, los cuales se considerarán a partir

de este momento como Aspirantes del Cuerpo. (Decreto orgánico, art. 18.)

Artículo 14. Los opositores aprobados en la primera parte obtendrán el grado de Aspirantes del Cuerpo, y como tales percibirán una remuneración (Decreto orgánico, art. 18) que disfrutará todo el tiempo que dure el cursillo de formación profesional.

La condición de aspirantes al Cuerpo y el disfrute de la consiguiente remuneración no producirán derechos ulteriores de ninguna especie.

Artículo 15. Pasados quince días, contados desde la proclamación de los nombres de los Aspirantes, durante los cuales deberá quedar aprobado el expediente de la primera parte de la oposición por la Superioridad, a la que se remitirá por el Tribunal, en el plazo de cuarenta y ocho horas, a contar desde el mismo acto de la proclamación, dará comienzo el cursillo de formación profesional, y los Aspirantes comenzarán a devengar la remuneración que por tal concepto les esté asignada. El cursillo de formación profesional durará seis meses, al cabo de los cuales cesarán los Aspirantes en el percibo de la remuneración. La Dirección general de Bellas Artes cuidará de extenderles la credencial, dándoles posesión el Inspector general de la Sección y encargándose de su habilitación los del Archivo, Biblioteca o Museo nacionales, en cuyas nóminas se incluirán.

Artículo 16. La falta de asistencia, no justificada, al cursillo por parte de los aspirantes motivará la pérdida del mismo y, por consiguiente, la de la oposición, conforme a lo dispuesto en los artículos 6.º y 17. Las faltas de asistencia se justificarán con el certificado que proceda en cada caso.

Artículo 17. Concluido el cursillo de formación profesional, comenzarán inmediatamente las pruebas de la segunda parte de la oposición, que consistirán en ejercicios prácticos sobre las materias objeto del cursillo. Todos los ejercicios serán escritos conforme al artículo 8.º

Terminado un ejercicio, se procederá por el Tribunal al examen y calificación de los trabajos de los opositores, conforme a las normas establecidas en los artículos 9.º y 10.

La reprobación en las pruebas finales, o la falta de asistencia, no justificada, al cursillo de formación profesional, invalidará y anulará los resultados obtenidos en las anteriores (Decreto orgánico, artículo 20), perdiendo los opositores la oposición y habiendo de repetirla nuevamente si de nuevo pretendieran ingresar en el Cuerpo.

Artículo 18. Concluidos todos los ejercicios, se sumarán por el Tribunal las calificaciones de cada opositor; la suma resultante se añadirá a la calificación obtenida en la primera parte, y el resultado, por orden de mayor a menor puntuación, determinará el orden de la propuesta para ingresar en el Escalafón del Cuerpo. Esta propuesta, proclamada por el Tribunal en sesión pública, será definitiva y remitida por el mismo, en el plazo de cuarenta y ocho horas, con todo el expediente de esta segunda parte, a la Dirección general de Bellas Artes, para su aprobación por la Superioridad.

Artículo 19. Los opositores aproba-

dos elegirán las vacantes que dentro de su Sección deseen ocupar, en sesión pública convocada por el Tribunal calificador veinticuatro horas después de la proclamación definitiva. Los opositores que no concurran personalmente, o por medio de persona debidamente autorizada, a este acto perderán el derecho de elección. De esta sesión se levantará acta, que firmarán el Tribunal y los opositores asistentes al acto, o sus representantes.

El Tribunal, atendiendo al orden de la lista de opositores aprobados definitivamente, propondrá a la Superioridad los destinos solicitados.

Artículo 20. Los opositores aprobados ocuparán en el Escalafón del Cuerpo las plazas vacantes por el orden con que hayan sido aprobados dentro de cada Sección; pero en el caso de ser simultánea la provisión de las vacantes en dos o más Secciones, se colocarán por orden de puntuación entre los números iguales de cada propuesta, y en caso de empate se atenderá a la superioridad de títulos y, por último, a la mayor edad.

Artículo 21. Terminada una oposición, habrá de convocarse otra, lo más tarde, cuando queden por colocar cinco aspirantes en expectación de destino de la oposición anterior.

Artículo 22. El Tribunal que ha de juzgar la primera parte de la oposición se compondrá de un Presidente, que será el Inspector de la Sección, y cuatro Vocales, dos de ellos individuos del Cuerpo pertenecientes también a la Sección y propuestos por la Junta Facultativa; de un Catedrático de la Facultad de Filosofía y Letras que desempeñe Cátedra afín a la Sección que se opone, y de un Académico de la Historia, para la Sección de Archivos; de la Lengua, para la de Bibliotecas, y de la Historia o la de Bellas Artes, para la de Museos.

Artículo 23. El Tribunal será nombrado, con los correspondientes suplentes, cuarenta y cinco días después de la convocatoria de la oposición, debiendo constituirse en los diez días siguientes al de su nombramiento, procediendo inmediatamente a la confección de los temas, teniendo en cuenta que éstos no han de ser cuestiones particulares, si no asuntos generales, y dando siempre preferencia a lo español. Los temas se publicarán en la GACETA DE MADRID con treinta días hábiles de antelación respecto al comienzo de las oposiciones. Este Tribunal cesará en su actuación en cuanto se dé por terminada la primera parte de la oposición, cuyo último acto será la proclamación de Aspirantes a que se refiere el artículo 13.

Artículo 24. Las personas que se han de encargar de la dirección de los grupos que abarcan los cursillos de formación profesional reunirán las condiciones que se determinan en el artículo 17 del Decreto orgánico. Salvo lo dispuesto en los artículos 29, 32 y 35, serán propuestas, con los correspondientes suplentes, por la Junta del Cuerpo, y quedarán nombradas por el Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes en el momento en que comience la oposición.

Artículo 25. Los encargados de las enseñanzas de los grupos de cursillos

de cada Sección se reunirán en el plazo de quince días desde el de su nombramiento, presididos por el Inspector de la Sección, y acordarán los locales y horas en que se darán las enseñanzas correspondientes, de todo lo cual levantarán acta que remitirán a la Dirección general de Bellas Artes. Con arreglo al acuerdo resultante del acta, se confeccionará un cuadro, que se fijará en el tablón de anuncios de las oposiciones, autorizado con la firma del Inspector. Cada uno de los Directores de grupo se reservará el poder eventualmente dar las enseñanzas en local o centro distinto del determinado en el acta cuando así lo exijan las necesidades del curso, pero sin entorpecer el funcionamiento total del mismo.

Artículo 26. El Tribunal que ha de juzgar los ejercicios de la segunda parte de la oposición estará constituido por un Presidente y cuatro Vocales nombrados por el Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, a propuesta de la Junta del Cuerpo. Los Vocales serán individuos del Cuerpo, pertenecientes dos a la Sección de cuya oposición se trate, y uno, a cada una de las restantes. Los Vocales de la Sección serán precisamente los que formaron parte del Tribunal que actuó en la primera parte de la oposición.

La Presidencia corresponderá al Inspector de la Sección.

El Tribunal quedará nombrado, con los correspondientes suplentes, quince días antes de terminar el cursillo de formación profesional, y se constituirá a los diez días siguientes de su nombramiento. Su último acto será el que se refiere al artículo 19.

Artículo 27. La aceptación de los cargos de Vocal en cualquiera de los Tribunales y el de Encargado de grupo en el cursillo de formación profesional, es obligatorio para todos los funcionarios dependientes del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Sección de Archivos.

Artículo 28. La primera parte de la oposición constará de los siguientes ejercicios:

1.º Traducción de un texto latino clásico en prosa, de la extensión que se considere necesario para demostrar el conocimiento del idioma. Será igual para todos los opositores, elegido a la suerte y pudiendo usar del diccionario en cinco horas. Calificación máxima, seis puntos.

2.º Transcripción y traducción, en su caso, de tres documentos escritos en letras visigoda, francesa y procesal, sin elementos auxiliares, en tiempo de seis horas, trabajando sobre fotografías, iguales para todos y pudiendo momentáneamente consultar los originales a la vista del Tribunal. Calificación máxima, seis puntos.

3.º Desarrollar en cuatro horas las contestaciones a tres temas entre sesenta, distribuidos en tres grupos, sacados a la suerte, uno de cada grupo, e iguales para todos los opositores. Calificación máxima, cinco puntos.

La publicación de los temas se hará un mes antes de comenzar los ejer-

cicios y se agruparán en esta forma:

A) Geografía histórica de España hasta el siglo XIX.

B) Historia de España, antigua y media.

C) Historia Moderna de España y América.

4.º Traducción de dos textos, afines a las materias de la oposición, uno de francés y otro de inglés o alemán. El opositor en su solicitud de admisión a las oposiciones indicará el que prefiera de estos dos últimos.

El texto francés será igual para todos los opositores. Se agruparán los que elijan alguno de los otros dos idiomas, para que el texto sea también el mismo en cada caso.

Todos los textos serán sacados a la suerte, y podrán los opositores auxiliarse con diccionarios. Duración del ejercicio, cuatro horas, y calificación máxima, dos puntos. Este ejercicio será leído por los opositores en sesión convocada para este objeto.

5.º Contestación a dos temas iguales para todos de un cuestionario de veinte, publicado un mes antes de comenzar los ejercicios, referente a Historia del Arte y Literatura de España, con especial aplicación a la investigación histórica de los Archivos. Duración del ejercicio, tres horas. Calificación máxima, dos puntos.

6.º Examen de un documento de los siglos XVI al XVIII sin dificultades de interpretación en su texto. En él los opositores explicarán la calidad del documento, su importancia histórica, cuestiones que con él pueden explicarse o aclararse y cuanto sea necesario para demostrar su cultura y preparación. El documento será igual para todos, en reproducción fotográfica y elegido a la suerte. Duración del ejercicio, tres horas. Calificación máxima, tres puntos.

Artículo 29. Las materias del cursillo, que se originarán en sentido práctico y eminentemente profesional, se agruparán en la siguiente forma:

A) Paleografía (dos horas diarias).

B) Diplomática y Filología románica (dos horas diarias).

C) Catalogación (una hora diaria).

D) Instituciones y Legislación (dos horas semanales).

E) Archivología y Fuentes de la Historia (dos horas semanales).

F) Sigilografía y reproducción de sellos (una hora semanal).

G) Pericia caligráfica (una hora semanal).

A la reproducción de sellos y obtención de improntas se dedicará el tiempo que estime conveniente el Director del Archivo Histórico Nacional, a quien competirá extender un certificado de asistencia, que el Aspirante deberá presentar en el momento de personarse ante el Tribunal para practicar las pruebas de la segunda parte de la oposición, sin cuyo requisito no podrá realizarlas.

Las personas que se han de encargan de las enseñanzas A) a G) del cursillo de formación profesional serán nombradas conforme a las normas del artículo 24. La persona encargada de la enseñanza de reproducción de sellos y obtención de improntas será designada en tiempo oportuno por el

Director del Archivo Histórico Nacional.

Artículo 30. Al terminar los seis meses del cursillo se procederá al comienzo de la segunda parte de la oposición. Esta segunda parte constará de los siguientes ejercicios:

1.º Transcripción, traducción, comentarios paleográfico, diplomático e histórico y catalogación de tres documentos en tres letras diferentes, con positivas dificultades, en castellano, catalán y gallego, en plazo de ocho horas; calificación máxima, seis puntos.

2.º Catalogación metódica de un cartulario medieval y de otro moderno, en plazo de cinco horas; calificación máxima, cuatro puntos.

3.º Catalogación metódica de cuatro expedientes y dos documentos de la Edad moderna, en tiempo de cuatro horas; calificación máxima, tres puntos.

4.º Catalogación completa de tres sellos, uno real, otro eclesiástico y otro municipal o particular, con los comentarios que procedan. Duración del ejercicio, cuatro horas; calificación máxima, tres puntos.

Los documentos y sellos serán sacados a la suerte y los mismos para todos los opositores, que trabajarán sobre fotografías, pudiendo consultar los originales a la vista del Tribunal. Los cartularios y expedientes, elegidos el mismo día del ejercicio, se sortearán entre los opositores. Podrán éstos utilizar cuantos elementos auxiliares estimen convenientes, sin más limitación que la imposibilidad de obtenerlos en un plazo prudencial.

Sección de Bibliotecas.

Artículo 31. La primera parte de la oposición constará de los siguientes ejercicios:

1.º Traducción en cuatro horas de un texto clásico latino en prosa lo suficientemente extenso para que por sí sólo forme sentido completo, igual para todos los opositores, y elegido a la suerte. Los opositores podrán auxiliarse con diccionario. La calificación máxima de este ejercicio será de seis puntos.

2.º Traducción de dos textos de materias afines a la oposición, uno en francés y otro en inglés o alemán, de suficiente extensión para que formen sentido, elegidos a la suerte; iguales para todos los opositores. Duración de este ejercicio, cuatro horas; pudiendo auxiliarse con diccionario. Su calificación máxima será de cuatro puntos. Este ejercicio será leído por los opositores en sesión convocada para este objeto.

3.º Contestar por escrito, en seis horas como máximo, a cuatro temas de entre ochenta, distribuidos en cuatro grupos, sacados a la suerte, uno de cada grupo, e iguales para todos los opositores. Calificación máxima, seis puntos.

La publicación de los temas se hará un mes antes de comenzar los ejercicios y el cuestionario de los mismos se distribuirá en la siguiente forma:

A) Historia de la Cultura. Historia de España. Historia del Arte Fuentes y Bibliografía.

B) Nociones de Gramática Histórica e Historia Literaria general y de España.

C) Bibliología. Estudios de las clasificaciones bibliográficas más usuales.

D) Régimen y organización de los diversos tipos de Bibliotecas públicas en Europa y América. Legislación de Bibliotecas y de Propiedad Intelectual.

4.º Catalogación de tres libros modernos, un incunable, un manuscrito, un dibujo, un grabado y una pieza musical; distintos para cada opositor y sacados a la suerte de entre los previamente apartados para tal fin. Tiempo, seis horas. Calificación máxima, seis puntos.

5.º Transcripción y traducción, en dos horas, de una página, o parte de ella que forme sentido, de un Códice latino, el mismo para todos los opositores, que trabajarán sobre fotocopias o fotografías, pudiendo consultar el original a la vista de los jueces. Calificación máxima, dos puntos.

Artículo 32. Las materias del cursillo, a cuya enseñanza se le habrá de dar carácter eminentemente práctico, serán las siguientes:

A) Bibliología, Bibliografía y Biblioteconomía; Prácticas de catalogación, de clasificación bibliográfica y de propiedad intelectual.

B) La técnica del libro y su evolución histórica. (Los talleres de copistas en la antigüedad y en la edad media; la miniatura en la ilustración de códices; la imprenta: su propagación y perfeccionamiento técnicos durante la Edad Moderna y Contemporánea, etc.)

C) Historia crítica de la literatura.

D) La Encuadernación. (Estudio histórico, técnico y artístico.)

E) El libro en su aspecto comercial. (Editoriales y Librerías; ferias y mercados nacionales e internacionales; Exposiciones; Catálogos de librería y de editorial; el valor comercial de los libros antiguos, etc.) Ediciones de lujo y en papeles especiales, etc.

F) Restauración y conservación de libros; ídem de encuadernaciones.

A los estudios del grupo A) se dedicarán doce horas semanales; a los de los grupos B), C), D) y E), tres horas semanales a cada uno de ellos; al grupo F), el tiempo que el Director de la Biblioteca Nacional estime oportuno, quien deberá expedir un certificado de asistencia que el aspirante deberá presentar en el momento de personarse ante el Tribunal para practicar las pruebas de la segunda parte de la oposición, sin cuyo requisito no podrá realizarlas.

Las personas que se han de encargar de las enseñanzas A) a E) del cursillo de formación profesional serán nombradas conforme a las normas del artículo 24.

La persona encargada de la enseñanza de restauración y conservación de libros y de encuadernaciones será designada en tiempo oportuno por el Director de la Biblioteca Nacional.

Artículo 33. Al terminar los seis meses del cursillo se procederá al comienzo de la segunda parte de la oposición, que constará de los siguientes ejercicios:

1.º Catalogación de tres manuscritos, conforme a las instrucciones del Cuerpo, en el plazo máximo de

seis horas. Calificación máxima, cinco puntos.

2.º Catalogación de dos incunables y de dos libros raros, conforme a las Instrucciones del Cuerpo, en el plazo máximo de seis horas; calificación máxima, cinco puntos.

3.º Catalogación de seis libros modernos, conforme a las Instrucciones del Cuerpo, de dos piezas de música y de dos planos, grabados, dibujos o fotografías, en el plazo máximo de seis horas; calificación máxima, cuatro puntos.

4.º Verificar tres asientos diferentes en el Registro general de la Propiedad Intelectual, y redactar tres minutos de documentos administrativos. Tiempo, cuatro horas; calificación máxima, dos puntos.

Para los tres primeros se facilitarán a los opositores los repertorios y obras de consulta que soliciten, sin más limitación que la imposibilidad de obtenerlos en un plazo prudencial antes de comenzar el ejercicio. Para el cuarto, podrán consultar los textos legales correspondientes.

Sección de Museos.

Artículo 34. La primera parte de la oposición constará de los siguientes ejercicios:

1.º Traducción en cuatro horas de un texto clásico latino en prosa, lo suficientemente extenso para que por sí solo forme sentido completo. Será igual para todos los opositores y elegido a la suerte. Los opositores podrán auxiliarse con diccionario. Calificación máxima, cinco puntos.

2.º Transcripción y traducción en dos horas de un documento español latino medieval, el mismo para todos los opositores, que trabajarán sobre fotocopias o fotografías, pudiendo consultar el original a la vista de los Jueces. Calificación máxima, dos puntos.

3.º Análisis arqueológico en tres horas, de tres objetos iguales para todos, deduciendo de aquél, en cuanto sea posible, la fecha y cultura a que pertenecen. Los tres serán elegidos a la suerte, y durante el ejercicio que se hará sobre fotografías, los podrán examinar momentáneamente los opositores a la vista del Tribunal. Calificación máxima, siete puntos.

4.º Explicación, en una hora, de seis reproducciones fotográficas o en positiva, de edificios, pinturas y esculturas españolas, iguales para todos los opositores. Calificación máxima, cinco puntos.

5.º Desarrollar la contestación, en cuatro horas, de tres temas, entre sesenta, distribuidos en tres grupos, sacados a la suerte uno de cada grupo e iguales para todos los opositores. Calificación máxima, cuatro puntos.

La publicación de los temas se hará un mes antes de comenzar los ejercicios y se agruparán en esta forma:

A) Historia Universal y particular de España.

B) Arqueología y Arte.

C) Numismática y Epigrafía.

6.º Traducción de dos textos, uno francés y otro inglés o alemán. El opositor especificará en su instancia de solicitud de admisión a las oposiciones el que prefiera de estos dos últimos para realizar el ejercicio.

El texto francés será igual para todos los opositores. Si varios opositores coincidiesen en la elección del otro idioma, el texto correspondiente será el mismo para todos los que hubiesen elegido. Todos los textos serán sacados a la suerte. La duración de este ejercicio será de tres horas. Podrán auxiliarse los opositores con diccionarios. Calificación máxima, un punto. Este ejercicio será leído por los opositores en sesión convocada para este objeto.

Artículo 35. Las materias del cursillo de formación profesional, que se orientarán en el sentido de prácticas de métodos de clasificación, se agruparán en la siguiente forma:

A) Prehistoria española y Cultura hispánica.

B) Las Artes industriales romanas en España.

C) Artes industriales de la Edad Media.

D) Las Bellas Artes en España hasta el Renacimiento.

E) Las Artes industriales a partir del Renacimiento.

F) Las Bellas Artes en España desde el Renacimiento.

G) Epigrafía y Numismática.

H) Museología.

I) Restauración y conservación de objetos, catalogación de libros y prácticas administrativas.

A los grupos A) a G) se dedicarán tres horas semanales durante los seis meses. Al grupo H), una hora semanal. Al grupo I), que se cursará en el Museo Arqueológico Nacional, se dedicará el tiempo que estime conveniente y oportuno el Director del Museo, a quien competirá extender un certificado de asistencia que el aspirante deberá presentar en el momento de personarse ante el Tribunal para practicar las pruebas de la segunda parte de la oposición, sin cuyo requisito no podrá realizarlas.

Las personas que se han de encargar de la dirección de los grupos en que se divide el cursillo de formación profesional, por lo que afecta a los grupos A) a G), serán nombrados conforme a las normas del artículo 24.

La persona encargada de la dirección del grupo H) será designada en tiempo oportuno por el Director del Museo Arqueológico Nacional.

Artículo 36. Al terminar los seis meses del cursillo se procederá al comienzo de la segunda parte de la oposición. Esta segunda parte constará de los siguientes ejercicios:

1.º Clasificación razonada de seis objetos antiguos españoles en el plazo de cuatro horas; calificación máxima, seis puntos.

2.º Clasificación razonada de seis obras de arte español, en el plazo de cuatro horas; calificación máxima, cinco puntos.

3.º Lectura, traducción y explicación de dos inscripciones españolas, una antigua y otra medieval, que puede ser árabe, en el plazo de tres horas; calificación máxima, tres puntos.

4.º Clasificación razonada de tres monedas españolas, una antigua y dos medievales (una cristiana y otra árabe), en el plazo de dos horas; calificación máxima, dos puntos.

Los objetos, obras de arte, inscripciones y monedas, serán sacadas a la

suerte y los mismos para todos los opositores, que trabajarán sobre fotografías, pudiendo consultar los originales, salvo en el caso de las obras de arte que no lo permitan, a la vista del Tribunal.

Podrán utilizar los opositores cuantos medios auxiliares estimen convenientes, sin más limitación que la imposibilidad de obtenerlos en un plazo prudencial antes de comenzar el ejercicio. Para ello lo solicitarán del Tribunal una vez sorteados los objetos, obras de arte, inscripciones y monedas, y el Tribunal se encargará de facilitárselos. Durante el tiempo máximo posible que se invierta en facilitar a los opositores los medios auxiliares, por ellos solicitados, éstos permanecerán incomunicados, bajo la vigilancia de los Jueces.

Artículo 37. Como complemento de la formación profesional, todo individuo que ingrese en el Cuerpo de la Sección de Museos queda obligado a asistir durante un mes a una campaña de excavaciones, lo cual deberá acreditar antes del primer ascenso, mediante un certificado que librará el Delegado Director de las excavaciones a que hubiese asistido o el Secretario de la Junta Superior de Excavaciones.

El Inspector de la Sección de Museos se pondrá de acuerdo con la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades para determinar las excavaciones a que deben asistir los recién ingresados funcionarios. Esta asistencia a excavaciones no dará derecho al percibo de emolumentos extraordinarios de ninguna clase, entendiéndose que el cumplimiento de esta disposición es en interés y provecho de los interesados y completamente forzoso de la oposición.

Si el individuo de nuevo ingreso hubiera practicado ya excavaciones, presentará el certificado correspondiente en el momento de la toma de posesión.

Madrid, 5 de Junio de 1933.—El Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes, Fernando de los Ríos.

MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDENES

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 303 de la ley Hipotecaria, ha tenido a bien nombrar para el Registro de la Propiedad de Aliaga, de cuarta clase, a D. Enrique Ferrán Roger, que figura con el número 9 en el Escalafón del Cuerpo de Aspirantes.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Madrid, 19 de Mayo de 1933.

P. D.,
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Director general de los Registros y del Notariado.

Excmo. Sr.: En vista del expediente para la provisión de la Secretaría vacante por fallecimiento de D. Manuel Pensado Cardama que la desempeñaba, en el Juzgado de primera instancia e instrucción de Negreira, de categoría de entrada, que debe proveerse por traslación, como comprendida en el caso señalado en el párrafo primero del artículo 10 del Decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 26 de Julio de 1922,

Este Ministerio ha acordado nombrar para desempeñarla, a D. Cayetano Felipe Trillo Rodríguez, Secretario judicial de Madrudejos, por ser el más antiguo de los concursantes.

Lo que digo a V. E. para su conocimiento y efectos, con devolución de las instancias de los demás aspirantes, para su remisión a los Juzgados de procedencia. Madrid, 6 de Junio de 1933.

P. D.,
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de La Coruña.

Excmo. Sr.: En vista del expediente para la provisión de la Secretaría vacante por haber sido declarado desierto el concurso de traslación a que fué anunciada, en el Juzgado de primera instancia e instrucción de Estepona, de categoría de entrada, que debe proveerse entre Oficiales de Secretaría Habilitados, que reúnan las condiciones exigidas en el artículo 10 del Decreto de 1.º de Junio de 1911, modificado por el de 26 de Julio de 1922,

Este Ministerio ha acordado nombrar para desempeñarla a D. Arturo Aznar Calixto, propuesto en terna por la Junta del Colegio de Secretarios judiciales de esta capital.

Lo que digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 6 de Junio de 1933.

P. D.,
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de Granada.

Excmo. Sr.: En vista del expediente para la provisión de la Secretaría del Juzgado de primera instancia e instrucción núm. 8, de esa capital, vacante por fallecimiento de D. José de Alemany y Milá, que la desempeñaba, de categoría de término, que debe proveerse por concurso extraordinario de traslación entre los Secretarios judiciales de Zaragoza, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1.º y 2.º del Decreto de 17 de Mayo de 1933,

Este Ministerio ha acordado nombrar

para desempeñarla a D. Juan Cruz Villuendas y Rodríguez, Secretario judicial del distrito del Pilar, de Zaragoza, que reúne las condiciones legales.

Lo que digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 6 de Junio de 1933.

P. D.,
LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de Barcelona.

Ilmo. Sr.: La necesidad de afianzar la cohesión y disciplina jerárquica entre los funcionarios de Prisiones inspiró, sin duda, el precepto del Reglamento penitenciario vigente, desarrollado bajo el número 11 del artículo 439, que define como falta administrativa el hecho de acudir a la Prensa, sin autorización superior, para tratar asuntos del servicio; disposición que posteriormente se ha estimado como modificada por la Orden de este Ministerio fecha 13 de Julio de 1931, que autoriza a los mismos funcionarios para "mantener en la Prensa sus aspiraciones técnicas, administrativas, morales y económicas".

No existe antinomia entre ambas preceptivas, que son, por el contrario, compatibles en la aplicación práctica si su respectivo alcance se limita a la órbita propia de cada una de ellas. La exposición de ideas y doctrinas, de aspiraciones colectivas o individuales basadas en esos principios, ya afecten a la organización administrativa o al orden moral o a la esfera económica, no debe ser objeto de restricción alguna, como derecho del ciudadano que tiene su raíz, de pura legitimidad, en la libertad de emisión del pensamiento garantizada por la Constitución de la República.

Ahora bien; de esa libertad ha de hacerse uso dentro de la ley, suprema expresión del Poder público, que rige la organización total del Estado y cuya fuerza de obligar se extiende a los Reglamentos que la aplican e interpretan, y tal consideración conduce a la resultancia de que deben coordinarse el derecho reconocido de "mantener las aspiraciones corporativas" con el deber primario de cumplir el Reglamento vigente.

No puede éste dirigirse en el precepto de que se trata a impedir la difusión de ideales noblemente sentidos y de peticiones de mejoramiento administrativo, moral o económico de los funcionarios, para cuya gestión se respetará siempre el amplio cauce abierto por la Orden de 13 de Julio de 1931; pero tampoco ha de tolerarse que, a la sombra de esa facilidad, se

Realicen actos o campañas que relajen la disciplina del personal, quebrantando sucesivamente la autoridad de unos y otros funcionarios ante la población reclusa confiada a su custodia y gobierno para la reforma y readaptación social del delincuente.

Por lo expuesto, y teniendo en cuenta que el referido Reglamento se halla sujeto a estudio para su renovación,

Este Ministerio ha acordado significar a V. I., como aclaración de la Orden citada, que procede se preste observancia en lo sucesivo al apartado 11 del artículo 439 del Reglamento de los servicios de Prisiones, estimando comprendidos en el concepto que define, cualquiera que sea la situación administrativa del funcionario responsable, los siguientes hechos: la publicación no autorizada de asuntos del servicio en que se revelen particulares del secreto profesional; la de sucesos o comentarios que quebranten la disciplina jerárquica, por implicar descrédito o menosprecio para algún funcionario en servicio activo; la de trabajos que ofendan o exciten en cualquier sentido a los reclusos, relajando el orden en los Establecimientos, y, en general, toda publicidad que contenga insultos o agravios para los funcionarios superiores, iguales o inferiores en la categoría administrativa.

Asimismo ha de recordarse que todo funcionario tiene, en cualquier momento, expeditas las vías legales para acudir, por conducto de su superior inmediato, a ese Centro directivo, exponiéndole las quejas o informes que considere útiles respecto al proceder de los demás componentes de la Corporación, bien por perjuicios que estime se le hayan ocasionado o por intereses de defensa del prestigio de la colectividad.

Esa Dirección general cuidará de ejercer con la mayor ponderación las facultades que tiene conferidas a tales efectos, inspirándose en el propósito de sostener en su plenitud la disciplina corporativa, fundamento indispensable para la eficiencia de la labor que debe rendir el personal penitenciario.

Madrid, 5 de Junio de 1933.

ALVARO DE ALBORNOZ

Señor Director general de Prisiones.

Habiéndose padecido un error en la Orden de 25 de Mayo próximo pasado, referente al nombramiento de D. Enrique Balmaseda Vélez, se inserta a continuación debidamente rectificadas:

Excmo. Sr.: Visto el expediente de provisión por concurso del Juzgado de primera instancia e instrucción de Illescas, en la provincia de Toledo, vacan-

te por traslación de D. Antonio Bravo Frías,

Este Ministerio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 2.º y 3.º del Decreto de 20 de Abril de 1932, acuerda nombrar para la expresada plaza a D. Enrique Balmaseda Vélez, Juez de primera instancia de categoría de ascenso que sirve el Juzgado de La Rambla y resulta el más antiguo de los concursantes dentro de las condiciones que exige el referido Decreto.

Madrid, 25 de Mayo de 1933.

P. D.,

LEOPOLDO G. ALAS

Señor Presidente de la Audiencia de Madrid.

MINISTERIO DE MARINA

ORDENES

Excmo. Sr.: Como resultado de expediente instruido al efecto y de acuerdo con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, este Ministerio ha tenido a bien autorizar al Instituto Español de Oceanografía para que pueda establecer en la isla Marnay (Santander) y en una zona circular de 400 metros de radio, a partir de la isla como centro, un parque vivero de mejillones y especies análogas, con la finalidad de efectuar experiencias conducentes, entre otros fines, a disponer de semilla para abastecer a todos los parques, que, por disposiciones oficiales se autoricen, debiendo cumplimentarse por dicho Instituto y por las Autoridades de Marina, lo dispuesto en el Reglamento aprobado para esta clase de concesiones de 11 de Junio de 1930 (*Diario Oficial* 137) en todo aquello que les afecte.

Madrid, 26 de Mayo de 1933.

GIRAL

Señor Subsecretario de la Marina civil. Señores...

Excmo. Sr.: Como resultado de expediente incoado al efecto y a propuesta de la Subsecretaría de la Marina civil, este Ministerio ha tenido a bien disponer que el artículo 35 del Reglamento para la pesca y uso de artes para la misma en la albufera del Mar Menor, de 27 de Julio de 1910 (*Diario Oficial* 173), quede redactado en la siguiente forma:

“Art. 35. Dentro de cada encañizada su dueño o arrendatario podrá pescar en la forma y con los artes que reglamentariamente correspondan en la temporada, ateniéndose a las vedas y mallas reglamentarias para cada

arte y que rijan y usen los demás pescadores del Mar Menor, debiendo ser la separación de cañas en las muertas de las paranzas de 15 milímetros, igual que en la travesía.”

Asimismo, y vista la conformidad de los interesados, se autoriza a los actuales arrendatarios de las salinas de dicha albufera para que puedan colocar en las obras de fábrica de las mismas tubos de hierro de un metro o más de diámetro, y gran longitud con placas avisperos en sus extremos, fácilmente limpiables, con objeto de que la cría no entre en las salinas, en cuyo sentido quedará modificado el artículo 53 del citado Reglamento, para los los nuevos contratos.

Madrid, 26 de Mayo de 1933.

GIRAL

Señor Subsecretario de la Marina civil. Señores...

Ilmo. Sr.: Como aclaración a la duda suscitada acerca de si las vacantes de Subinspector de 1.ª y Subinspector de 2.ª, ocurridas por corrimientos de escala ocasionado por el fallecimiento del Inspector Jefe de 1.ª del Cuerpo general de Servicios Marítimos, don Jacobo Gener y Fossi, debieran darse a la oposición en cumplimiento del artículo 8.º del Reglamento del Cuerpo por considerárlas las cuartas vacantes en cada categoría, y teniendo en cuenta que la duda parte de considerar como incluidos en el Cuerpo a los Inspectores Jefes de 1.ª D. Francisco Javier Elizalde, y el de 2.ª D. Ramón Rodríguez Casiro, que figuran en el Escalafón general del Cuerpo de 21 de Diciembre de 1932, publicado en el *Diario Oficial* núm. 3; duda que está aclarada con solo leer la Orden ministerial de 20 de Enero de 1933 (*Diario Oficial* núm. 22), que deja sin efecto el ingreso en el Cuerpo de estos dos Jefes que, además, fueron retirados por Marina como militares, este Ministerio ha resuelto quede aclarado el caso definitivamente excluyendo del Escalafón a los dos citados Jefes, rectificando los números y antigüedades en el mismo a que dé lugar su exclusión y que sean dadas al ascenso las vacantes referidas de Subinspector de 1.ª clase y Subinspector de 2.ª, toda vez que con la modificación indicada resulta ser la vacante segunda en cada categoría respectiva.

Madrid, 26 de Mayo de 1933.

GIRAL

Señores Subsecretario de la Marina civil e Inspector general de Personal. Señores...

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de conformidad con lo informado por la Inspección general de Personal y Alistamiento, la Sección Económico-administrativa y la Intervención Central, ha tenido a bien disponer que al personal de esa Subsecretaría, procedente de los Cuerpos de Ingenieros Navales, Intendencia y Jurídico, le sea aplicable el artículo 22 de la Ley de creación de la misma, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Reglamento orgánico para aplicación de la citada Ley, debiendo, en su consecuencia, continuar en el disfrute del sueldo que percibiese en el Cuerpo de procedencia si fuera inferior al que le correspondiese en los concursos respectivos.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 26 de Mayo de 1933.

GIRAL

Señor Subsecretario de la Marina civil.
Señores...

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDENES

Ilmo. Sr.: En uso de las atribuciones que me están conferidas,

Vengo en nombrar Consejero, en representación del Ministerio de Hacienda, en el Consejo de Administración del Banco Hipotecario de España, a D. Emilio Morayta Serrano.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 6 de Junio de 1933.

AZANA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En uso de las atribuciones que me están conferidas,

Vengo en nombrar Vocal de la Delegación del Gobierno en el Banco de Crédito Industrial a D. Ramón López Barrantes, Abogado del Estado.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 6 de Junio de 1933.

AZANA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Las ventajosas condiciones de precio de costo y de casi limitada producción de las breas procedentes de la destilación de petróleos, colocarían a estos derivados en condiciones favorables en la Industria de Aglomerados y facilitarían, por tanto,

el desarrollo económico de esta industria, si gozaran de igualdad de trato para su importación que el que disfrutaban los mismos productos cuando provienen de destilación de carbones, para cuyos productos el Decreto de 19 de Noviembre de 1932 estableció la devolución de derechos arancelarios tarifados en las partidas 789 y 791 de los vigentes Aranceles de Aduanas, que gravan la importación con un derecho de una peseta por 100 kilogramos de peso bruto.

Esta medida, tomada con el fin de proteger e intensificar la producción de Aglomerados de menudos de carbón, no pudo hacerse extensiva a los productos similares procedentes de destilación de petróleos, porque estando reservada su importación al Monopolio de Petróleos, no aducían derechos según dispone el artículo 13 del Decreto de creación del Monopolio citado. Esta desigualdad de trato y las favorables condiciones citadas para las breas de petróleos, ha determinado peticiones de la industria, que, recogidas por el Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, han sido notificadas al de Hacienda interesando para las breas de petróleos destinadas a la fabricación de Aglomerados un trato equivalente al que disfrutaban las procedentes del carbón.

Por lo expuesto, vista la opinión de la Compañía Arrendataria, favorable a la desgravación solicitada, el informe también favorable de dicha Sección de Ingenieros de la Delegación del Gobierno cerca de dicha Compañía y la conformidad de dicha Delegación del Gobierno; y a fin de fomentar el desarrollo de las industrias de Aglomerados sin detrimento para los intereses del Monopolio,

Este Ministerio ha resuelto:

Rebajar a 10 pesetas por tonelada el canon de importación que grava el de las Bases procedentes de la destilación de petróleos, siempre que éstas se destinan a la fabricación de Aglomerados, debiendo los importadores autorizados por la Compañía Arrendataria acreditar este extremo con las oportunas certificaciones de los consumidores que hayan de utilizarlas en la referida industria.

Madrid, 2 de Junio de 1933.

P. D.,
VERGARA

Señor Delegado del Gobierno cerca de la Compañía Arrendataria de Petróleos.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN

Ilmo. Sr.: Visto el concurso celebrado para la confección de dos modelos de carteles contra la mortalidad infantil, con las leyendas: "Lo mejor para evitar la muerte de los niños de pecho es la leche de la madre" y "Si no puedes criar a tu hijo al pecho, consulta al Médico antes de darle hiberón", convocado por Orden de 4 de Abril (GACETA del 7):

Resultando que, terminado el plazo reglamentario de admisión de los referidos trabajos se procedió a su exposición al público en virtud de lo dispuesto por Orden de la Dirección general de Sanidad los días 9 al 16 de Mayo, de diez a doce de la mañana:

Resultando que, terminado dicho plazo, se reunió el Jurado calificador, para examinar los trabajos presentados por los aspirantes al concurso:

Vista la Orden de convocatoria del presente concurso:

Considerando que se han cumplido todos los requisitos exigidos en la convocatoria y que el Jurado formuló la propuesta correspondiente, y que procede acordar la resolución del expresado concurso,

Este Ministerio se ha servido resolver de conformidad con el fallo emitido por el Jurado calificador y la propuesta de la Dirección general de Sanidad:

1.º Que se adjudique el premio de 1.000 pesetas de la leyenda "Lo mejor para evitar la muerte de los niños de pecho es la leche de la madre", al original que lleva por lema M A - M A", y que abierta la plica correspondiente resultó ser del Sr. D. Ricardo Summers.

2.º Que asimismo se adjudique el premio de 1.000 pesetas, de la leyenda "Si no puedes criar a tu hijo al pecho, consulta al Médico antes de darle hiberón", al original que lleva por lema "¡Madre!", y que abierta la plica correspondiente resultó ser de los Sres. D. Laureano Ruiz y D. Antonio Moyano.

3.º Que el importe de los referidos premios se hará efectivo a los interesados en la Habilitación de la Dirección general de Sanidad, con cargo al capítulo 3.º, artículo 31, sección 6.ª y subsección segunda del presupuesto vigente.

4.º Que los originales presentados al concurso y no premiados queden

ser recogidos, por los interesados o persona autorizada, en la Sección de propaganda sanitaria, de la Dirección general de Sanidad, los días hábiles, de diez a doce de la mañana; y

5.º Que esta disposición se publique en la GACETA DE MADRID para su conocimiento y el de los interesados. Madrid, 6 de Junio de 1933.

P. D.,
J. BEJARANO

Señor Director general de Sanidad.

MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISIÓN

ORDENES

Ilmo. Sr.: Aprobado por el Jurado mixto del Trabajo de la Compañía del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona, Sociedad anónima, y Ferrocarriles de Cataluña, S. A., el Reglamento interior de trabajo, y a los efectos determinados en el artículo 11 del Decreto de 22 de Diciembre de 1932, relativo al funcionamiento de los Jurados mixtos en las explotaciones ferroviarias,

Este Ministerio ha dispuesto se publique dicho Reglamento en la GACETA DE MADRID.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 11 de Mayo de 1933.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales.

Artículo 1.º Para los efectos de este Reglamento se hallan comprendidos en el mismo todos los empleados, agentes y obreros que presten sus servicios en estos ferrocarriles.

Artículo 2.º Todo empleado, agente u obrero de plantilla poseerá un ejemplar de este Reglamento, el cual le será entregado bajo firma, para que no pueda alegar ignorancia en el cumplimiento de lo que en el mismo se dispone.

Vendrá, por lo tanto, obligado a estudiarlo, teniendo especial cuidado en conocer cuanto se refiere a las peculiares funciones que desempeñe.

Artículo 3.º Cualquier caso o circunstancia que no se halle previsto en este Reglamento, se consultará a los superiores inmediatos, y cuando esto no sea posible, procederán los empleados o agentes de propia autoridad a su resolución, dando cuenta a su superior inmediato en el más breve plazo posible.

Artículo 4.º Todos los empleados

de las Compañías deberán acatar las órdenes que emanen de sus superiores, considerando como tales al Director de las Empresas, al Ingeniero adjunto a la Dirección y al Jefe de su Sección, que será el que se especifique para cada servicio.

Cuando las necesidades del servicio lo requieran, todo el personal de las Compañías deberá atender las órdenes del Jefe que asuma la responsabilidad de aquel servicio.

Artículo 5.º En caso de accidente en algún tren en ruta, el Jefe bajo cuyas órdenes deberán trabajar todos los agentes y obreros que se encuentren o vayan llegando al lugar del accidente, será el Jefe de Talleres; en ausencia de éste, el Ingeniero encargado de Vía y Obras; si tampoco está presente, lo substituirá el Jefe de Movimiento, y de no hallarse éstos, el más caracterizado por el siguiente orden: Sobrestante, Capataz y Peón 1.º, en lo que afecta a la vía; mecánicos, electricistas y motoristas, en lo referente al material móvil, absteniéndose todo este personal mientras no lo ordene el Jefe de Talleres o se halle presente el Capataz de la Brigada de Línea aérea, de tocar ningún objeto que pueda haber quedado influido por la corriente, y se limitará a cortar ésta o aislarla, si pueden hacerlo sin peligro, y a evitar que por cualquier motivo se agrave el accidente.

Artículo 6.º Cualquier recurso o reclamación de los empleados deberá dirigirse al Jefe inmediato. En el caso de que el empleado no haya recibido contestación en un plazo prudencial, o no esté satisfecho de la contestación recibida, podrá dirigirse por escrito a la Dirección de las Compañías por conducto del referido Jefe, quien no podrá rehusar el cursar la nueva reclamación del empleado, el cual deberá exigir acuse de recibo.

Artículo 7.º Los solicitantes para ser admitidos al servicio de las Compañías, no deberán tener menos de veintidós años ni pasar de los treinta y cinco. La edad de veintidós años podrá ser rebajada en casos excepcionales.

Artículo 8.º Las solicitudes para admisiones deberán ser dirigidas a la Dirección de las Compañías, acompañadas de los siguientes documentos:

- Partida de nacimiento.
- Certificado del Registro Central de Procesados y Penados, que no haya sido extendido con más de tres meses de anterioridad a la fecha de la solicitud.
- Certificado de buena conducta, de fecha no anterior a un mes, extendido por el Teniente de Alcalde del distrito donde el solicitante tuvo la última residencia.
- Certificado de quintas o para los que hayan servido, la hoja de licencia ilimitada.

Deberán además:

1.º Saber leer y escribir, llenando de su puño y letra la hoja de solicitud de empleo que le será entregada en el Departamento de Personal.

2.º Tener una buena constitución y gozar de buena salud.

3.º Deberá ser de moralidad intachable y no extralimitarse en el uso de la bebida.

Artículo 9.º Una vez admitida favo-

rablemente la documentación descrita, la Dirección de las Compañías podrán ordenar la inscripción provisional de los pretendientes en las listas de las Compañías, para hacer las pruebas previo reconocimiento facultativo por el Médico de las mismas, quien certificará de su buena constitución y perfecta aptitud física para el desempeño de sus funciones.

Transcurrido con resultados favorables este período de pruebas, que no podrá ser superior a un mes, la Dirección dispondrá la inscripción regular del empleado en las listas de las Compañías, en calidad de temporero.

Artículo 10. Se considerarán casos de ineptitud corporal para el ingreso en alguno de los diferentes servicios de las Compañías, los siguientes:

1.º Enfermedades nerviosas.—Tales como la epilepsia, colea, catalepsia e isterismo, etc., etc.

2.º Enfermedades de los ojos.—Anomalía de la refracción y del sentido cromático.

Integridad de los ojos y de sus anexos.

Entropión, ectropión, fistula lagrimal, manchas de la córnea, adherencia del iris.

Lesiones del fondo del ojo en grado suficiente para dificultar la visión, según el destino a que quiera dedicarse el aspirante.

3.º Enfermedades del oído.—Lesiones circunscritas alrededor de la oreja. Flujos de toda naturaleza.

Eczema que pueda propagarse a las partes profundas.

Debilidad de la audición bilateral y unilateral (aun cuando en este último caso la función se verifique normalmente en el otro oído) y en los casos en que la facultad de orientación esté perdida.

4.º Enfermedades crónicas.—De los órganos respiratorios y del corazón.

5.º Enfermedades crónicas.—Del abdomen (hernias, etc.) y de los órganos genitourinarios.

6.º Enfermedades crónicas.—De la piel.

7.º Vicios de conformación.—Aneurismas, varices, etc., tumores blancos, hidrartosis, etc.

8.º Afecciones constitucionales o diatésicas.—Escrófula, tuberculosis, reumatismo crónico, diabetes, sífilis.

Para todos los empleados en general son necesarias una agudeza visual normal, con o sin corrección por medio de lentes, y la facultad de distinguir los colores a lo menos de 2/3.

Los empleados en las estaciones deberán tener una agudeza visual a lo menos de 1/2.

Los motoristas, Jefes de tren, remolquistas y guardaguasas deben poseer: una agudeza visual normal, un campo visual no restringido, un sentido perfecto para los colores e integridad del ojo y sus anexos.

Artículo 11. La Dirección de las Compañías tendrá en sus archivos la documentación completa presentada por los empleados al solicitar su ingreso, para cada uno de los cuales se abrirá un expediente en que se anotará los puestos que vayan desempeñando, sueldos o jornales, las faltas, castigos, notas meritorias, etc.

La Dirección entregará, cuando lo soliciten, un extracto de esta hoja de

servicios, a aquellos empleados que dejaron de pertenecer a las Compañías.

Artículo 12. El personal de los diferentes servicios se dividirá en: De Plantilla y Temporero.

Los Temporeros pasarán a Plantilla, al llevar un año ininterrumpido al servicio de las Empresas. Las Compañías, para trabajos eventuales, podrán tomar el personal bajo esta denominación.

Artículo 13. El nombramiento del personal de Plantilla se hará mediante un certificado que extenderán las Compañías, en el cual figurarán, la fecha de ingreso, el cargo que desempeña y el sueldo o jornal que perciba. En los casos de ascenso o aumento de sueldo, se notificará asimismo por oficio.

Artículo 14. Ningún agente de Plantilla podrá ser separado del servicio, a no ser por causa grave justificada, en cuyo caso como en cualquier otro, deberá procederse al correspondiente expediente, en el que se oír al inculcado y se le admitirán las pruebas y descargos que auzca en su favor.

En caso de disconformidad por parte del inculcado por el correctivo que se le impusiere, el expediente pasará a revisión del organismo que las Leyes o Reglamentos sociales vigentes dispongan.

Artículo 15. En cada servicio, la distribución de los turnos de trabajo se efectuará dando preferencia al personal que mayor número de años lleve en el mismo.

Para todo ascenso en su respectivo servicio se tendrá en cuenta la antigüedad del personal afecto al mismo, siempre que posea la aptitud física necesaria y los conocimientos indispensables, que deberá demostrar en examen, para el desempeño del nuevo cargo.

Artículo 16. Todos los empleados y obreros de Plantilla de las Compañías, tendrán derecho a disfrutar del descanso semanal retribuido, a excepción del personal de oficinas, que se regirá para este caso por las fiestas establecidas para el personal de la Banca de Barcelona.

Artículo 17. Todo el personal de Plantilla tendrá derecho a disfrutar al año de diez días consecutivos de vacaciones con sueldo; dichas vacaciones deberán acomodarse a las necesidades del servicio, armonizándolas con las conveniencias particulares de los agentes. Al expresado fin, los interesados deberán solicitar las vacaciones a sus respectivos Jefes antes de finir el mes de Febrero de cada año, y las Compañías las concederán siempre en los días que pidan, cuando sea posible, dada la intensidad del servicio que en cada época está previsto.

Si por necesidades de las Empresas les fueran denegadas estas vacaciones, les serán abonadas a razón del sueldo o jornal que perciba. En caso de coincidir dos o más agentes de una misma sección en el señalamiento de las fechas, tendrá siempre preferencia el más antiguo al servicio de las Compañías.

Artículo 18. Los obreros y empleados de Plantilla que tengan que prestar servicio en los días que les corresponda fiesta de turno, ganarán además de su jornal, las horas que trabajen con el tipo de haber estipulado

más un aumento del 50 por 100, con excepción del personal de talleres, que el aumento será del 150 por 100.

Artículo 19. Ningún empleado podrá abandonar el servicio sin la debida autorización de sus superiores, exceptuando en los casos de enfermedad y fuerza mayor debidamente comprobados.

Artículo 20. Las ausencias del servicio no autorizadas y sobre las que no se hayan presentado justificaciones admisibles, darán lugar a una suspensión de empleo y sueldo que durará el doble del tiempo que haya dejado de asistir al trabajo.

Si la ausencia no autorizada ni justificada excediera de ocho días, será considerado el interesado como si hubiera dimitido de su empleo, y no se le abonará más sueldo que hasta el último día en que haya prestado servicio.

Artículo 21. Todo empleado, siempre que lo justifique y avise con la debida anticipación, podrá faltar al trabajo por tiempo que no exceda de una jornada de trabajo y con derecho a percibir el salario en los casos de:

Muerte o entierro de padre o abuelo, hijo o nieto, cónyuge o hermano, Enfermedad grave de padres, hijos o cónyuges.

Alumbramiento de esposa.

En los casos de cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público, impuesto por la ley, tal como elecciones para Concejales, Diputados a Cortes, etc., los Jefes de los servicios distribuirán los trabajos y turnos de modo que, sin perjuicio para el servicio, dispongan todos los empleados del tiempo indispensable para el cumplimiento de tal obligación.

Artículo 22. El empleado de Plantilla que se ponga enfermo, deberá avisar a su Jefe o Departamento, y a ser posible antes de la hora de presentarse al servicio.

Las Compañías establecerán el servicio Médico adecuado, directamente o contratado, para que sean visitados, al objeto de darles de baja y alta oportunamente.

A toda enfermedad fingida, se aplicará el correctivo que previene el artículo 20 de este Reglamento.

Artículo 23. En caso de enfermedad que no sea venérea o sífilítica, ni consecuencia de accidente del trabajo ejecutado con independencia del de las Compañías, el personal de Plantilla percibirá su sueldo íntegro durante treinta días y otros treinta días el 50 por 100.

Dicho cobro empezará a regir desde el momento que el empleado dé aviso de su enfermedad.

Todo agente, salvo casos excepcionales que deberán ser avisados a las Compañías, guardará cama o el reposo que exija el cuidado de su enfermedad, en el domicilio que haya consignado en las Empresas, y deberá aceptar y facilitar la visita del Médico que las mismas designen, cuantas veces se presente. Cualquiera de estas dos condiciones que se dejen incumplidas, relevará a las Compañías del pago de los jornales devengados.

Artículo 24. El agente de las Empresas que por prescripción facultativa tenga que someterse a tratamiento y no sea posible seguirlo en las horas

que le queden libres, las Compañías, previa notificación por parte del Médico indicando hora de asistencia y duración probable del mismo, le cambiará las horas de servicio, dándole todas las facilidades que las circunstancias aconsejen.

Artículo 25. Las licencias deberán solicitarse precisamente por escrito a la Dirección, por conducto del Jefe inmediato y con ocho días de anticipación a la fecha en que se deseen disfrutar.

Dichas licencias, que serán concedidas si el servicio lo permite, lo serán siempre sin sueldo.

Artículo 26. La jornada de trabajo para todos los empleados y obreros de las Compañías será la legal de ocho horas, con excepción del personal propiamente dicho de Oficinas, tanto de los despachos de la oficina Central, como de Talleres, que será solamente de seis horas.

Para el personal de la oficina Central (plaza de Cataluña), la jornada será la denominada de "trabajo intensivo", o sea desde las ocho hasta las catorce horas, y para el personal propiamente dicho de oficinas de Talleres, las seis horas podrán ser distribuidas en dos turnos.

Los Mozos de Almacén afectos al Departamento de Contabilidad, así como los Ordenanzas, Porteros y Serenos de Oficina Central, harán la jornada de ocho horas.

Las horas extraordinarias dentro de las limitaciones que para las mismas establece la vigente ley del 21 de Julio de 1932 (Ministerio de Trabajo), que serán cumplimentadas con toda rigurosidad, se abonarán con un aumento de un 50 por 100.

Las horas extraordinarias de trabajo, cuando se hayan de ejecutar de noche fuera de los turnos ordinarios establecidos o que se establezcan, serán retribuidas con un 50 por 100 hasta las veinticuatro horas, a partir de cuyo momento el expresado aumento de retribución sobre el jornal ordinario, se elevará al 100 por 100. En caso de accidente, avería u otros casos de carácter muy excepcional o imprevisto, al personal se le considerará como prestando servicio, desde el momento en que salga de su residencia para acudir al trabajo y cesará a la hora en que pueda reintegrarse a su residencia, con los medios de locomoción que haya disponibles o que dispongan las Empresas.

Artículo 27. Si al ser requerido un agente para que coadyuve a la ejecución de un trabajo extraordinario y al presentarse con la debida urgencia no fuera ya necesario su trabajo, se le abonará un cuarto de jornal.

Artículo 28. En caso de accidente o avería, el personal de las Empresas que tenga que permanecer en trabajo permanente más de ocho horas, incluyendo en este período el tiempo de regreso a su base de partida, las Compañías abonarán el importe de la comida y el tiempo necesario para comer en el lugar más próximo.

Artículo 29. En caso de accidente del trabajo, las Empresas vendrán obligadas a satisfacer al agente lesionado el haber íntegro.

Todo empleado que sufra daño estando de servicio, por pequeña que

fuese la lesión, dará cuenta inmediata en el mismo momento en que ocurra el accidente a su Jefe inmediato, y en ausencia de éste, al agente más caracterizado, pues de no hacerlo así no podrá considerársele como tal accidentado, quedando las Compañías en estos casos) exentas de toda responsabilidad.

Artículo 30. Las Compañías, para el servicio de accidentes de sus agentes, tendrán en perfectas condiciones sanitarias un local en Sarriá y los botiquines en estaciones y trenes que previene la ley, camillas y personal facultativo, para el transporte de heridos con su Médico y Practicante, todo ello durante la jornada de día, y el primero en el preciso momento para atender al personal accidentado.

Artículo 31. Todo agente que resulte lesionado en accidente del trabajo, deberá asistir al botiquín de las Empresas o a los que éstas designen. En caso de ser dado de baja, deberá de asistir a los mismos en las horas que los Facultativos le indiquen, sin que esto le obligue a hacer acto de presencia fuera de las horas señaladas para la cura.

Artículo 32. Para cubrir las vacantes que se produzcan, y siempre que a criterio de las Empresas, no pueda redundar en perjuicio del servicio, se dará preferencia en igualdad de condiciones al familiar del agente más antiguo al servicio de las Compañías.

Artículo 33. Todo el personal de las Empresas, ya sea de cualquier sección o servicio de las mismas, podrá pasar a desempeñar su trabajo a otra sección o servicio distinto, cuando se produzca vacante y sus aptitudes y edad se lo permitan, debiendo aquéllas comprobarse mediante el examen correspondiente.

Dentro de las aptitudes tendrá siempre preferencia el agente más antiguo al servicio de las Compañías.

Artículo 34. Todo agente que por necesidades de las Empresas tuviese que desempeñar un cargo superior al que tiene designado, cobrará su haber o jornal de acuerdo con el que tiene designado el cargo que desempeñe. En caso de que el servicio que realice sea remunerado con un jornal o sueldo inferior al que el agente tenga señalado, no podrá éste ser rebajado bajo ningún concepto, mientras el cambio de servicio no haya sido hecho a petición del interesado.

Artículo 35. Las Compañías concederán a su personal un aumento de 300 pesetas anuales sobre el sueldo hasta 4.200 pesetas, y de 200 pesetas sobre los sueldos de 4.201 hasta 5.400 pesetas por cada cinco años de servicio de los agentes de las Empresas, cuyos cinco años empezarán a contarse desde la fecha de 1.º de Julio de 1933.

Artículo 36. Todo el personal al servicio de las Empresas disfrutará de pases de libre circulación de tercera clase. Los Jefes, Subjefes y personal de Oficinas, a excepción de Ordenanzas, Mozos, Porteros y Serenos, lo disfrutarán de segunda clase. Dichos pases serán válidos para ambas líneas y para todos los trenes, incluso los expresos, pero sin derecho a asiento mientras haya un solo viajero de pie

y no vaya acompañado de sus familiares.

A las familias de los agentes, considerando como a tales a padres, esposa e hijos, se les concederán dos pases gratuitos mensualmente, de la misma clase que correspondan al agente a que pertenezcan los familiares. Estos pases serán concedidos cuando lo soliciten.

A los hermanos se les concederán, cuando lo pidan, hasta dos autorizaciones mensuales a mitad de precio para cualquiera de los ramales de las dos Compañías.

Los pases gratuitos deberán solicitarse con anticipación y durante los días 20 al 25 de cada mes.

Las autorizaciones a mitad de precio habrán de ser solicitadas con ocho días de anticipación, como mínimo.

Las esposas de los empleados de las estaciones, los cuales por necesidades del servicio de las Empresas se vean precisados a residir en cualquiera de las localidades de la línea llamada de "Cataluña", tendrán derecho a dos pases por semana.

Artículo 37. Las Empresas concederán carnets a cuarto de precio del viaje en tercera clase, para la línea del Ferrocarril de Sarriá, a las esposas de todos los empleados y obreros de plantilla de las Compañías, los cuales serán válidos incluso los domingos y días festivos.

Artículo 38. Todo el personal de Movimiento, así como los Ordenanzas y Porteros de la Oficina central, tienen obligación, durante el servicio, de vestir el uniforme completo que les esté designado, sin que les exima de ello excusa alguna.

Artículo 39. Todos los empleados, agentes y obreros deberán desempeñar sus servicios con orden y rapidez, aunque sin atolondramientos, absteniéndose de conversaciones inútiles, sobre todo con el público, evitando con el mayor cuidado cuanto pueda molestar a los viajeros, a quienes deberán tener todas las consideraciones y miramientos posibles.

Cada uno de por sí procurará darles, o que les den por quien esté en el caso de poderlo hacer, todas las noticias que pidan, en una palabra, procurarán siempre contestar al viajero, sin comprometer el servicio ni faltar a los Reglamentos.

Artículo 40. Cuando algún agente se vea en la necesidad de exigir a un viajero el cumplimiento de la ley o de los Reglamentos vigentes, deberá hacerlo con los mayores miramientos, procurando por todos los medios no tener altercados con el público.

Si no obtiene el resultado apetecido, someterá el asunto al Jefe de Movimiento.

Artículo 41. Ningún empleado de las Compañías debe admitir, ni mucho menos pedir, gratificación alguna. Su sueldo debe ser la única remuneración de sus trabajos.

Artículo 42. Está terminantemente prohibido a todos los agentes de las Compañías hablar en público de asuntos del servicio, ni suministrar datos de lo que a ellas se refiere, a particulares ni periódicos sin permiso de la Dirección, con excepción de los casos en que se susciten cuestiones sociales.

Artículo 43. Todo agente procura-

rá con sus actos y conducta no comprometer el uniforme de las Compañías ni el buen nombre del personal.

Si algún agente se presentase embriagado, su Jefe inmediato dará cuenta al Jefe del Servicio correspondiente, quien podrá declarar su suspenso de empleo y sueldo en el acto.

Artículo 44. Cuando por culpa o negligencia de un empleado de las Compañías se produzca daño o perjuicio a éstas, se hará responsable de los mismos a dicho agente, debiendo proceder a la formación del correspondiente expediente, para comprobar si ha existido dicha culpa o negligencia.

Artículo 45. La imposición de los correctivos por faltas en que incurra el personal, está reservada a la Dirección de las Compañías, previo informe de los Jefes de los correspondientes servicios.

Salvo las faltas graves, que serán castigadas si procede y de acuerdo con el artículo 14 de este Reglamento, con la separación total del servicio, en los demás casos las Compañías podrán imponer castigos que no excederán de tres días de suspensión de empleo y sueldo.

Cuando a un agente le haya sido impuesto por tercera vez en un año el máximo de un castigo, o por segunda vez en caso de avería injustificada que perjudique los intereses de las Compañías, se le impondrá un apercibimiento.

Las faltas leves no constarán en el expediente más que en los casos de apercibimiento.

Los efectos del apercibimiento durarán solamente un año, y cesará si los servicios del interesado han sido satisfactorios en dicho período.

Ningún agente a quien se haya impuesto un apercibimiento podrá ser ascendido hasta la extinción del tiempo señalado para la duración de los efectos del mismo.

Artículo 46. Los correctivos se aplicarán teniendo en cuenta la mayor o menor gravedad de los hechos y los antecedentes y conducta anterior de los interesados.

Las circunstancias agravantes o atenuantes que alterarán la importancia del hecho serán las siguientes:

a) La naturaleza del cargo que desempeñe el inculcado en relación con la seguridad del servicio y los intereses del público o de las Compañías.

b) El haber cometido las faltas en los sitios de mayor aglomeración de personal, o haber producido escándalo y mal ejemplo.

c) La frecuencia con que se repitan las faltas de la misma índole.

d) La categoría del inculcado, en cuanto está tanto más obligado a dar buen ejemplo en el desempeño de su cargo, cuanto mayor sea la importancia del mismo.

Artículo 47. Se considerarán faltas graves las así consignadas en la vigente ley del Contrato de Trabajo.

CAPITULO II

Personal afecto a los servicios centrales y oficinas de talleres.

Artículo 48. Se considerará como personal de oficinas los técnicos y administrativos que, trabajando en las

de la plaza de Cataluña y en la de talleres, no estén sujetos por su labor al trabajo obrero.

Artículo 49. Este personal está dividido en las siguientes Secciones o Departamentos: De Personal y Accidentes, de Contabilidad general y Contabilidad de almacenes, de Intervención y Estadística, de Caja general, de Talleres y de Vía y Obras y Estudios.

Cada Sección tiene su Jefe respectivo, del cual deberá recibir las órdenes e instrucciones el personal afecto a cada una de ellas.

Artículo 50. De la Sección de Personal y Accidentes está hoy encargado el Secretario general de las Empresas; de la de Contabilidad general y Contabilidad de almacenes, el Jefe de Contabilidad general; de la de Intervención y Estadística, el Jefe de esta denominación; de la Caja general, el Cajero; de la de Talleres, el Jefe de los mismos, y de la de Vía y Obras y Estudios, el Ingeniero encargado de este servicio.

Artículo 51. El personal de este servicio no vendrá obligado a cumplir más órdenes que las que emanen del Jefe de su Sección o Departamento (a excepción de las Jefaturas previstas en el artículo 4.º de este Reglamento), y sólo como caso excepcional, cuando eventualmente por necesidades de las Compañías tenga que prestar su trabajo en cualquier otra Sección de este servicio, deberá de atender y respetar las órdenes del Jefe de la Sección a que se le designe.

Artículo 52. Las categorías de este servicio serán: De Jefe de Sección, Subjefe de Sección, Oficiales y meritorios.

Para entrar de meritorio habrá de tener menos de diez y nueve años.

Para remunerar los años de servicio ya están establecidos los quinquenios.

Para proveer una vacante que se produzca en una categoría, sólo se hará con personal extraño a las Compañías cuando mediante examen análogo al establecido en talleres se demuestre que entre el personal de las categorías inferiores no hay ninguno apto para el cargo a desempeñar.

Artículo 53. Dada la diversidad del caso de sustitución por enfermedad de un empleado con el personal de otros servicios cuando por enfermedad de un agente de este servicio tenga que distribuirse su trabajo entre los empleados de su Sección o de otra, éstos cobrarán la diferencia de ota por 100 del haber del agente enfermo mientras dure el período de la percepción de esta cantidad, y su totalidad, cuando éste deje de percibir el sueldo. Esta distribución se hará por partes iguales entre los agentes que les afecte el aumento de trabajo.

Ningún agente podrá negarse a efectuar el trabajo del compañero enfermo, sin percepción de cantidad alguna, mientras el empleado ausente esté en el período de cobro de su haber íntegro. La distribución de este trabajo se hará como mínimo entre tres agentes de la Sección del agente que se halle enfermo.

Artículo 54. Todo el personal de este servicio que por la índole de su trabajo tenga que desplazarse fuera de la localidad, le será abonado por las Compañías todo gasto efectuado, in-

cluso la comida, si no puede cesar en el trabajo en hora hábil para hallarse en su domicilio a la hora habitual.

CAPITULO III

Personal del Movimiento.

Artículo 55. El Jefe del Movimiento es el superior inmediato de los servicios siguientes: 1.º Movimiento. 2.º Estaciones y sus dependencias. 3.º Servicio Telegráfico o Telefónico. 4.º Encargos y Transportes de gran y de pequeña velocidad; y 5.º Guardería de los pasos a nivel en las estaciones.

Artículo 56. El Jefe del Movimiento propondrá al Director de las Compañías el nombramiento y separación de los empleados, y las multas y castigos que procedan, según las faltas cometidas por aquéllos.

Artículo 57. Estará encargado de la organización de los servicios, de manera que dejando a sus subordinados al cuidado y la responsabilidad de los detalles, pueda ejercer la debida autoridad sobre el conjunto de dichos servicios.

Artículo 58. Remitirá un parte diario al Director de las Compañías, detallando todos los hechos e incidentes ocurridos el día anterior, acompañando las observaciones que creyere oportunas, poniendo sin demora en comunicación de aquél todo hecho o incidente extraordinario.

También pondrá en conocimiento de la Inspección del Gobierno, por el medio más rápido posible, todo accidente o perturbación del servicio que ocurra, cuando no corresponda hacerlo a algún Jefe de estación.

Artículo 59. Corresponde al Jefe del Movimiento la formación de la estadística, la ordenación inventariada de los objetos extraviados y llevar la cuenta corriente del Estado del pequeño material de esta Sección.

Artículo 60. Estará encargado de la circulación y distribución del material móvil, del uniforme y aseo del personal, de investigar su aptitud, urbanidad e instrucción de su servicio.

Cuidará, en fin, de la limpieza y buen orden que debe haber siempre en las estaciones, en sus dependencias, patios y retretes.

Artículo 61. Cuidará de que se verifiquen debidamente los libros y contabilidad de las estaciones, poniendo sumo cuidado en organizar la distribución y recogida de los billetes.

Artículo 62. Practicará, a lo menos una vez al mes, una inspección general y detallada en toda la línea, dirigiendo, como resultado de ella, un informe al Director de las Compañías.

Artículo 63. El servicio telefónico depende del Jefe del Movimiento en cuanto tiene relación con el servicio de las estaciones; en lo relativo al exterior de la línea, está sometido al Jefe de Talleres, quien cuidará de las reparaciones de los aparatos, pilas, etcétera.

Artículo 64. Ningún agente de este Servicio podrá empezar su jornada de trabajo, sin que haya tenido por lo menos diez horas de descanso desde el último servicio por él efectuado.

Artículo 65. Los turnos del personal del Movimiento podrán distribuir-

se, trabajando las ocho horas consecutivas, o bien dividiendo la jornada en dos fracciones, salvo casos anormales, en que con carácter provisional el fraccionamiento podrá ser el que autoriza la ley.

Artículo 66. Ningún agente de esta Sección podrá desempeñar ningún cargo para el cual no reúna la capacidad suficiente, y a tal efecto, las Empresas contarán con un número necesario de Agentes autorizados que, previo examen de aptitud, serán designados para reemplazar a los Agentes de los diferentes Servicios que por cualquier causa no puedan desempeñar su ocupación.

Estos Agentes serán nombrados entre los más antiguos y, por tanto, los primeros en ascender cuando ocurra una vacante en la categoría superior para la cual estén autorizados a desempeñar.

Artículo 67. Todo Agente de nuevo ingreso en las Empresas con destino a esta Sección, desempeñará el cargo de Mozo, debiendo pasar por los servicios que le capaciten para obtener los ascensos sucesivos.

A este efecto, esta Sección se dividirá en: "Servicio de trenes, o Recorrido" y "Servicio de estaciones".

Para el primer servicio los ascensos se efectuarán de la forma siguiente:

De Mozo o Guarda-agujas, a Remolquista de "Sarriá", o en prácticas para obtener los conocimientos suficientes para desempeñar el cargo de Motorista; de Remolquista de "Sarriá" a Remolquista de Cataluña; de Remolquista de Cataluña a Jefe de tren de Sarriá, y de Jefe de tren de Sarriá a Jefe de tren de Cataluña, y para el segundo servicio, el escalafón será: De Mozo a Expendedor o Factor; de Expendedor o Factor a Subjefe de estación de tercera; de Subjefe de tercera a Jefe de tercera; de Jefe de tercera a Subjefe de segunda; de Subjefe de segunda a Jefe de segunda; de Jefe de segunda a Subjefe de primera, y de Subjefe de primera, a Jefe de primera.

Artículo 68. Para los efectos de los ascensos, la categoría de las estaciones será la siguiente:

Estación principal, Barcelona, plaza de Cataluña; estaciones de primera, Sarriá y San Cugat; estaciones de segunda, Las Planas, Rubí, Tarrasa y Sabadell, y todas las restantes de la línea, de tercera categoría.

Artículo 69. Todo ascenso deberá efectuarse por oposición, teniendo preferencia en ésta los agentes de mayor antigüedad en el cargo.

Artículo 70. Todo agente que fuese desaprobado en dos oposiciones seguidas o renunciase al derecho de ascenso, queda excluido definitivamente de éste, no pudiendo ya en lo sucesivo desempeñar ningún cargo superior al que desempeña hasta aquel momento.

CAPITULO IV

Estaciones.

Art. 71. En cada estación o apeadero habrá un Jefe encargado directamente de su servicio que representará a las Compañías en sus relaciones con el público.

Art. 72. Los Jefes de estación vigilarán y serán responsables de todo el trabajo que se hace, tanto en lo que concierne al servicio de viajeros y de mercancías, como a la salida y llegada de los trenes. Estarán directamente encargados y vigilarán la distribución de billetes, la intervención a la salida y la facturación.

Artículo 73. Deberán acusar recibo, en su parte diario, de cuantas órdenes dé la Dirección, órdenes de servicio y circulares que le sean remitidas, dándolas a conocer a sus empleados, especialmente a aquellos que están encargados de cumplimentarlas y colocándolas después, cuidadosamente, en un libro que deberá estar siempre al día y a la disposición del personal a sus órdenes, para que pueda éste consultarlo y estudiarlo, así como a la de los Agentes de la Inspección del Estado.

Artículo 74. Deberán presentarse en actos de servicio con el uniforme completo y limpio, vigilando el personal a sus órdenes para que cumpla este mismo precepto, así como inspeccionar periódicamente la marcha del servicio confiado a cada uno de los empleados a sus órdenes.

Artículo 75. Asegurará el buen cumplimiento de los Reglamentos e instrucciones y responderá de la seguridad, regularidad y economía del servicio que le está confiado, quedando responsable de la represión de todo abuso y de toda negligencia que pudiera motivar quejas por parte de los viajeros, del comercio y de las Compañías.

Artículo 76. Cuando el Jefe de la estación necesite ausentarse, pedirá la correspondiente licencia al Jefe del Movimiento y no dejará su puesto bajo ningún concepto hasta después de recibir el permiso escrito de este último y de haber sido reemplazado por el agente que haya de sustituirle, previa la entrega del servicio hecha con las formalidades reglamentarias.

En caso de que el empleado, con vivienda en la estación, tenga que ausentarse cuando termine el servicio de la misma, lo pondrá en conocimiento del Jefe del Movimiento con la anticipación posible.

Artículo 77. Desde el momento en que un Jefe de estación tenga noticia de un accidente ocurrido, ya sea en su estación o ya en las cercanías, lo pondrá inmediatamente en conocimiento del Jefe del Movimiento.

Artículo 78. En cada estación habrá un libro de reclamaciones, firmado y rubricado por la Inspección del Gobierno, donde el público en general pueda formular sus quejas contra las Compañías o sus empleados.

Artículo 79. Los Jefes de estación deberán:

1.º Cuidar del orden y limpieza de las estaciones y hacer observar las prescripciones que rijan para la entrada, parada, circulación y salida de los carruajes, en los patios.

2.º Visitar todas las mañanas el interior de la estación para ver si se encuentra en el debido estado de limpieza.

3.º Vigilar el buen estado de las agujas, señalizaciones y cuantas instalaciones eléctricas o mecánicas existan en la estación, para, en el caso de que alguna se descompusiera o averiara, dar inmediato aviso al Jefe del Movimiento.

4.º Vigilar el servicio de carga y

descarga de mercancías, cuidando de que se ejecute con la debida precaución para evitar se produzcan averías.

5.º Cuidará de que el alumbrado se encienda y se apague oportunamente, para que, sin que falte nunca suficiente luz en los andenes e interior de la estación, se economice todo el flúido posible.

6.º Vigilará la marcha del reloj de andenes, dando cuenta inmediata al Jefe del Movimiento de toda irregularidad o descomposición que observare.

7.º Usará y cuidará del botiquín con extremada pulcritud, procurando que esté siempre provisto de los objetos y medicamentos correspondientes, cuya reposición deberá interesar del Jefe del Movimiento.

Artículo 80. Las estaciones de la línea de Sarriá a Barcelona deberán estar abiertas al público desde quince minutos antes de la salida o llegada del primer tren hasta la salida o paso del último tren de servicio ordinario que tenga parada en ellas y las de las líneas de Ferrocarriles de Cataluña, una vez terminado el servicio diurno, deberán abrirse media hora antes de la salida de los trenes y cerrarse diez minutos después de la llegada.

Los despachos de billetes deberán abrirse quince minutos antes, por lo menos, y cerrarse un minuto antes de la salida de cada tren, quedando permanentemente abiertos en las estaciones que así lo exija la frecuencia de los trenes.

El despacho de facturación de equipajes para ser transportados en los trenes que los admitan, deberá abrirse al mismo tiempo que el despacho de billetes y cerrarse cinco minutos antes de la salida del tren.

No se permitirá que pasen a los andenes personas desprovistas de billete o extrañas al servicio de las Compañías que no tengan autorización al efecto, salvo las Autoridades y los que tengan derecho a ello por los cargos que ejercen.

Artículo 81. Inmediatamente después de puesto el sol y hasta después del paso del último tren que deba parar en la estación, cuidará de que ésta se encuentre alumbrada con la antelación y duración que le haya sido ordenada y de que haya, además, un farol de mano con cristales de los tres colores, para hacer las señales que fuesen necesarias.

Artículo 82. Todas las maniobras que se ejecuten en las estaciones serán dirigidas por el Jefe de la misma o por un agente expresamente designado por dicho Jefe, quienes deberán vigilar y asegurar con las más rigurosas precauciones las maniobras de las agujas.

Artículo 83. El Jefe de estación cuidará de que cada empleado cumpla con el servicio que tenga asignado, y no consentirá, bajo ningún concepto, que ninguno se ausente durante las horas de servicio.

Artículo 84. El Subjefe de la estación, como todo el personal de la misma, se halla a las órdenes del Jefe, con el cual estará siempre en contacto, dándole conocimiento de todo hecho o incidente extraordinario que ocurra, mientras preste sus servicios, sin perjuicio de comunicarlo también al Jefe del Movimiento.

Como suplente del Jefe, tendrá en ac-

tos de servicio sus mismas atribuciones y responsabilidades, debiendo, por tanto, ser obedecido por el personal, que verá en él a un superior inmediato delegado del Jefe del Movimiento en las funciones que desempeñe.

Artículo 85. Los Expendedores están a las órdenes del Jefe de estación, quien dispondrá su servicio, de acuerdo con las necesidades que éste requiera y ateniéndose a las disposiciones que reciba del Jefe del Movimiento. Abrirán y cerrarán las taquillas a las horas reglamentarias, se abstendrán de hablar con los pasajeros, salvo las palabras indispensables para su trabajo, tendrán sumo cuidado en los cambios de moneda, evitando altercados con los pasajeros por este motivo, y harán una liquidación diaria de los billetes expendidos. Cualquier anomalía o equivocación en el billeteaje, saltos de numeración o cualquier incidente a que diera lugar el despacho de billetes, lo pondrá inmediatamente en conocimiento del Jefe de estación, quien lo solventará y corregirá, comunicándolo también al Jefe del Movimiento, y éste al de Intervención y Estadística, si la importancia del caso lo requiere.

Artículo 86. Los Factores dependen también del Jefe de estación, en todo lo que se refiera a la disciplina y régimen interno del servicio. Recibirán del mismo todas las órdenes, avisos, horarios, tarifas, etc., y le darán conocimiento de cualquier anomalía a que diera lugar las operaciones de facturación, carga y descarga. Los Factores tendrán plena responsabilidad en su trabajo y cumplirán escrupulosamente todas las disposiciones de las Compañías, sin parcialidad de ninguna clase, siendo inflexibles en el cumplimiento de su deber y evitando las quejas y reclamaciones del público por el manejo y cuidado de los bultos en las operaciones de carga y descarga. Llevarán al día todos los libros y contabilidad de facturación, entregando al Jefe de estación, con la recaudación del día, todos los documentos justificativos de las operaciones efectuadas, para ser enviados a la oficina del Jefe del Movimiento.

Artículo 87. Los Serenos de las estaciones deberán presentarse al Agente que esté en funciones de Jefe, y al entrar en servicio recorrerá el recinto de la estación, interior y exteriormente, para cerciorarse de que no hay novedad en puertas ni en ningún otro cerramiento. No permitirá por ningún concepto la entrada en el recinto de la estación a persona alguna, a menos que sea el Jefe o Subjefe de la estación, algún Jefe superior o persona debidamente autorizada. Las faltas por este concepto serán sancionadas de acuerdo con el artículo 45 de este Reglamento.

Durante las horas de su servicio no abandonará la estación bajo ningún concepto ni pretexto, salvo para pedir auxilio, si lo necesitase, en casos de robo o incendio o de alguna novedad importante, y en todos los casos procurarán actuar con la eficacia posible para detener al ladrón o apagar el incendio.

Las Empresas facilitarán, en cuanto esté en sus manos, los medios de defensa necesarios para cumplir con exactitud estos preceptos.

En caso de dormirse en las horas de servicio, se les considerará incurso en igual falta que si abandonasen el servicio.

Antes de retirarse se presentarán al Jefe de la estación o al Agente que le represente.

CAPITULO V

Guarda-agujas.

Artículo 88. La vigilancia y manejo de las agujas no podrá ser desempeñado más que por agentes de plantilla o personal temporero que haya acreditado previamente la aptitud necesaria para dicho cometido y firmado el recibo del Reglamento de señales.

Artículo 89. Los Guarda-agujas de las estaciones están a las inmediatas órdenes de los Jefes de éstas para cuanto se refiere a su servicio.

Por mediación de los mismos recibirán las instrucciones que referente a la conservación de los aparatos dé el Jefe de Vía y Obras o el Sobrestante.

Los Guarda-agujas encargados de las agujas colocadas fuera de las estaciones están bajo las órdenes de un agente del servicio a que correspondan las vías de apartadero que sirven dichas agujas.

Artículo 90. Ningún Guarda-agujas puede abandonar el servicio de que está encargado sino después de haber sido relevado por otro y de haber enterado a éste del buen estado de las agujas y las señales y de las órdenes particulares que hubiere recibido relativas a su servicio.

Todo Guarda-agujas que abandonare su servicio, a quien se encontrare en él dormido o que estuviere en estado de embriaguez durante el servicio, será separado de su destino inmediatamente.

Artículo 91. Los Guarda-agujas son responsables de cuantas faltas cometieren en el ejercicio de su destino, así como de los accidentes que por una cualquiera de esas faltas pudieran sufrir los trenes.

Artículo 92. Los Guarda-agujas deben cumplir con todos los deberes de su cargo con la mayor serenidad y sin precipitación ninguna.

Las comunicaciones verbales que tengan que hacer a los demás Agentes de las Compañías, deben hacerlas en voz baja absteniéndose de toda clase de conversaciones particulares con ellos en los actos de servicio.

Deben cuidar, además, de que ninguna persona extraña a él toque las agujas, los discos o las señales.

Artículo 93. Los Guarda-agujas deberán conocer los artículos de este Reglamento que les atañen y, en el ejercicio de sus funciones, estar provistos de:

Cuadro de marcha de los trenes.

Un farol de tres vidrios: verde, amarillo y rojo.

Banderines blanco y encarnado.

Aceitera con pico.

Pala de hierro.

Una escoba y cabos de algodón.

Rasca carril de hierro, con mango.

Candados, clavijas de cierre y pasadores si hay caso.

Los Guarda-agujas serán responsables de los referidos utensilios a cu-

yo efecto deberán justificar debidamente su pérdida o deterioro.

Artículo 94. Los Jefes de estación a cuyas inmediatas órdenes hacen su servicio los Guarda-agujas, además de cumplir con todas las prescripciones de la instrucción para el cierre y la vigilancia de las agujas, se asegurarán todos los días de que las agujas y los discos están en perfecto estado y de que los Guarda-agujas cumplen exactamente todo lo dispuesto en el presente Reglamento y en las órdenes especiales del servicio, y darán parte de cualquier falta que cometieren aquéllos para que sea debidamente corregida y castigada.

Artículo 95. Las agujas situadas en las vías generales en puestos apartados de las estaciones, deberán conservarse en su posición normal por medio de un candado cerrado, cuya llave deberá estar en poder del Jefe de la estación. Igual medida deberá observarse, ya sea de modo constante, ya en días u horas determinadas, cuando dichas agujas no han de servir con frecuencia o cuando han de ser abordadas por la punta por los trenes que hayan de pasar sin detenerse.

Artículo 96. Tan luego como ocurra una descomposición cualquiera en las agujas o en los discos, el Guarda-agujas interesado deberá prevenir inmediatamente al Jefe de estación para que éste lo haga a su vez al agente de vía encargado de la reparación.

Si el estado de las agujas no permite el paso de los trenes, el Guarda-agujas deberá hacer la señal de parada a la distancia y en la forma reglamentaria.

Artículo 97. Los Guarda-agujas deberán cuidar de que el balasto esté siempre al nivel conveniente, que les será indicado por el Jefe de Vía y Obras o por el Sobrestante.

Las traviesas y bastidores que sostienen el cambio de vía deben ser barridos y el balasto puesto al nivel de las caras superiores de estas piezas.

Los tornillos y tuercas serán revisados frecuentemente y darán cuenta inmediata al Jefe de la estación de la conveniencia de ser apretados, así como de cualquier anomalía que observen.

Artículo 98. Deberán limpiar con el mayor cuidado las caras interiores de los cojinetes, como de los carriles y de las agujas, de modo que no quede arena, polvo ni cuerpo extraño alguno, y que los espaldines se deslicen bien sobre los cojinetes y se apliquen perfectamente al carril.

Artículo 99. Deberán mantener constantemente limpios y suficientemente engrasados los ejes de las palancas y asegurarse de que la varilla que une la palanca a las agujas, así como las que unen las agujas entre sí, no rozan en los agujeros de los carriles que atraviesan ni contra ningún obstáculo, y de que nada entorpece su juego.

Limpiarán con cuidado todas las partes del aparato en general y enjuagarán el agua que hubiere; precaución esencial en invierno, pues ésta puede helarse y estorbar la maniobra de las agujas.

Artículo 100. En tiempo de nieve, la limpieza de las agujas y cruzamientos se verificará varias veces al día. Se quitará cuidadosamente la nieve a fin

de que no se amontone entre los carriles y las agujas, lo que podría estorbar las maniobras, torcerlas o romperlas.

En caso de imposibilidad de realizar este trabajo, lo comunicarán a su Jefe para su retransmisión al Servicio de Vía y Obras.

Artículo 101. Los Guardaagujas encargados de la maniobra de los discos deberán asegurarse con mucha frecuencia de que funcionan perfectamente y de que sus lámparas alumbran con toda claridad, tanto por las noches cuanto en los temporales de nieves y nieblas.

Artículo 102. Cualquier defecto que observaran y que entorpezca en lo más mínimo esa fácil maniobra, o que influya en la luz de los discos, lo pondrán inmediatamente en conocimiento del Jefe de la estación para que éste reclame en seguida que sea corregido por el agente a quien corresponda la reparación y lo consigne además en su parte diario.

Artículo 103. Queda terminantemente prohibido cambiar la posición de una aguja sobre la cual está pasando un tren o una grúa. Cuando a consecuencia de una señal mal o tardíamente comprendida, o de una falsa maniobra, haya sido conducido un tren por las agujas sobre una vía distinta de aquellas sobre la cual deba dirigirse, cuidará el Guardaagujas de no mover las agujas así que esté metida alguna rueda. Mandará parar el tren y hacerlo retroceder de modo que se libren enteramente las agujas, y únicamente entonces debe rectificar la dirección del cambio de vía. Toda maniobra de agujas antes que estén completamente despejadas puede ocasionar un accidente y será castigada severamente.

Artículo 104. Los Guardaagujas deben cuidar de que los movimientos de trenes o de grúas en las estaciones, a la entrada o a la salida de los talleres y depósitos y en las agujas tomadas por las puntas se ejecuten siempre con poca velocidad y con la mayor precaución.

Quando una aguja conduce accidental o habitualmente a una vía recorrida en ambos sentidos, el Guardaagujas no debe permitir la entrada sobre ella hasta asegurarse que un tren, llevando dirección contraria, no ha entrado o no puede entrar sobre la misma. Hará para este efecto todas las señales necesarias.

Artículo 105. Los Guardaagujas que sean relevados deberán, al hacer entrega de su servicio, hacer reconocer a los Guardaagujas que los reemplacen el buen estado de las señales y de las agujas y transmitirles las órdenes particulares que hubieren recibido, así como todos los informes y avisos útiles.

CAPITULO VI

Trenes.

Artículo 106. Los trenes que circulan por estas líneas, según su composición, y los transportes que han de verificar, se dividen en trenes de viajeros, trenes mixtos y trenes de servicio o de trabajo.

Los trenes de viajeros, como su nombre indica, son los destinados ex-

clusivamente al transporte de personas y sus equipajes de mano y pequeños bultos o encargos; los trenes mixtos, además de los viajeros, transportan mercancías y, por último, los trenes de trabajo o de servicio son los que se destinan al transporte de tierras, balasto, traviesas y cuantos materiales sean necesarios para la conservación de la vía o para las construcciones que se verifiquen en la misma.

Artículo 107. Los trenes de viajeros y mixtos se clasifican en:

- Trenes ordinarios o regulares.
- Trenes extraordinarios discrecionales o facultativos.
- Idem especiales.
- Trenes extraordinarios especiales.
- Trenes extraordinarios adicionales o complementarios.

Llámanse trenes ordinarios o regulares aquellos cuyos itinerarios y días en que tienen lugar se determinan en el cuadro de marcha de los trenes.

Trenes discrecionales son aquellos cuyo itinerario se halla determinado en el cuadro de marcha, sin fijar los días en que han de tener lugar.

Trenes especiales son aquellos que no figuran en el cuadro de marcha, y cuyo itinerario se fija según las necesidades imprevistas del servicio de explotación.

Trenes adicionales o complementarios son los que en determinadas ocasiones hay que improvisar para servir de complemento a otro que, por una excesiva afluencia de viajeros, no ha bastado para satisfacer las necesidades del servicio. A estos trenes se les da el mismo número que lleva el tren que complementan, llamado titular, agregándose la indicación de primero, segundo, etc., adicional, según sea uno, dos, etc., los de igual número que se expidan.

Artículo 108. Los trenes de viajeros, según el objeto a que se les destina, las clases de carruajes que llevan o la velocidad de su marcha, se les denomina: tren reglamentario, tren tranvía, tren correo, tren directo o rápido y tren expreso.

Los trenes reglamentarios se componen de dos coches motores y un coche remolque intermedio. Uno de los dos motores será mixto de segunda clase y furgón y el otro y el remolque serán de tercera clase.

Los trenes tranvías están compuestos de coches de segunda y tercera clase.

Llámanse trenes correos los destinados a conducir diariamente la correspondencia pública.

Trenes directos o rápidos son los que sólo paran en determinadas estaciones.

Trenes expresos son los que se paran en reducidísimo número de estaciones, componiéndose, generalmente, de coches de segunda clase solamente, aunque pueden ponerse también de tercera clase si así resulta más conveniente para el mejor servicio.

Artículo 109. El Jefe del Movimiento dispondrá personalmente la composición de los trenes, así como el número y clase de los extraordinarios que a su juicio, exija el servicio diario, dando para ello las oportunas órdenes al Capataz de la Brigada de maniobras de Sarriá o a las estaciones donde hubiera alguna reserva.

Asimismo dispondrá las horas en que deberán hacerse maniobras en Sarriá y Barcelona.

Artículo 110. Todo servicio extraordinario de trenes y todo aumento en su composición deberá ser anunciado por el Servicio del Movimiento a la Subcentral o Subcentrales afectadas, con un mínimo de anticipación de doce minutos.

A todo aviso de esta clase, la subcentral contestará con las palabras "recibido a las... (aquí la hora); entendido y conforme" (a continuación el nombre del agente que lo haya recibido), o formulará las observaciones pertinentes al caso.

El Jefe del Movimiento y la Subcentral llevarán un Registro de los avisos, anotándolos aquí inmediatamente cuando se transmitan desde Barcelona y registrándolos a *posteriori*, pero siempre en el mismo día, cuando por necesidades excepcionales del servicio se hayan transmitido desde otra estación.

Artículo 111. Los trenes circularán siempre con un coche motor delante y únicamente se consentirá que se falte a esta prescripción para ejecutar maniobras, en caso de socorro urgente y en los trenes de trabajo, siempre que delante del coche motor o grúa no vaya más de una unidad.

En tales casos no deberá marcharse a mayor velocidad de 25 kilómetros por hora.

Mientras tiene lugar la marcha en esta forma, el Jefe de tren o el que haga las veces de tal debe ir en el vehículo de delante para observar la vía y hacer al Motorista las señales necesarias, debiendo valerse además de todos los medios posibles para evitar todo accidente que pudiera ocurrir.

Artículo 112. Salvo casos especiales, ningún tren podrá componerse de más de dos motores y un remolque.

Cuando el Jefe del Movimiento prevea un aumento de viajeros que haga conveniente la circulación de un tren de cuatro unidades, tres motores y un remolque, dispondrá su formación y circulación, pero será absolutamente indispensable que su circulación sea avisada a las Subcentrales de Sarriá y de San Cugat, con una anticipación mínima de diez minutos para trenes entre las siete horas y las veintiuna horas y de veinte minutos para trenes desde las veintiuna horas en adelante.

Cuando se ordene a Talleres de Sarriá el aumento de un tren hasta cuatro unidades, deberá siempre advertirse que ya están avisadas las Subcentrales.

En ningún caso, ni por ningún concepto se excederá la composición de un tren de tres motores y un remolque, y esta Dirección exigirá responsabilidad a los servicios del movimiento y de Talleres de cualquier contravención.

Deberá tenerse especialísimo cuidado en no obligar a los viajeros a transbordos que previendo la probable aglomeración de viajeros, pueden evitarse, y siempre que, a pesar de seguir esta norma, haya sido necesario hacer transbordar a los via-

jeros, se enviará nota justificativa a la Dirección.

Artículo 113. El personal de un tren se compondrá: 1.º De un Jefe de tren, que ocupará el coche de clase superior de los que formen al convoy o coche motor con furgón; 2.º, de un Motorista; 3.º, de varios Remolquistas, según los coches del convoy y las necesidades del servicio.

Los Jefes de tren y Remolquistas llevarán consigo: La cartera, pluma o lápiz tinta, un pito, un taladro, las llaves para abrir y cerrar las puertas de los coches, la hoja de ruta, un itinerario de los trenes, las tarifas de viajeros, un talonario de suplementos, un ejemplar del presente Reglamento, otro de la Ley y Reglamento sobre Policía de ferrocarriles, dos ejemplares del acta que se menciona en el artículo 134 y cada una de las disposiciones publicadas o que se publiquen referentes a su cargo.

Artículo 114. El exceso de media hora para cenar, sobre el que se dé de descanso al personal de trenes que trabaja de noche entre las horas veintitrés y cinco, se abonará a tipo ordinario.

Artículo 115. Todo agente del servicio de trenes tendrá opción al traslado al servicio de estaciones, siempre que tenga por lo menos la categoría de Jefe de tren de Sarriá (incluyendo en este caso a los Motoristas de Cataluña si tienen condiciones suficientes), estando equiparados, en caso de que así ocurra, a los Expendedores, y por tal, en igualdad de derechos que éstos para cubrir las vacantes superiores que se produzcan.

No obstante, los traslados de este personal de trenes para el ascenso a la categoría superior de los expendedores, sólo se efectuará en caso de una incapacidad relativa producida por enfermedad o edad superior a los cincuenta años, que no le permita continuar prestando servicio en los coches, pero sí en las estaciones. De no ser así, en caso de solicitar el traslado, deberá pasar al último lugar del escalafón de Expendedores y, por tanto, será considerado el más moderno en este empleo.

Artículo 116. Antes de poner un tren en marcha, el Motorista que lo haya de tripular se asegurará:

- 1.º De que los enganches están bien hechos.
- 2.º De que no ha quedado colgando ningún hierro ni alambre.
- 3.º De que la posición de todos los grifos es la que corresponde y que todos los frenos funcionan bien.
- 4.º De que se encienden las lámparas de todos los faroles.

Artículo 117. El Jefe de tren es el encargado general del mismo y dirige su servicio con la responsabilidad consiguiente. A sus órdenes se halla todo el personal del tren, incluso el Motorista, quien le debe acatamiento en todo aquello que no se refiera a la parte técnica del material en servicio.

Artículo 118. Los Motoristas, Jefes de tren y Remolquistas dependen del Jefe del Movimiento; pero durante su permanencia dentro de las agujas de las estaciones, los trenes y todo su personal están bajo las órdenes del Jefe de estación. Los Jefes de tren tendrán el carácter de Remolquistas.

en los trenes y trayectos que se les designe para ello, siempre que el agente que haga de Jefe de tren tenga por lo menos la misma categoría que éstos.

Artículo 119. El Jefe de tren que tenga que tomar servicio en el turno que corresponda a la primera salida, deberá presentarse puntualmente para hacerse cargo del tren y seguidamente, durante el servicio, comprobará si en aquél hay los efectos siguientes: un farol de mano, un banderín para señales y el aparato telefónico portátil, todos cuyos objetos quedarán bajo su custodia y responsabilidad; examinará si los coches están bien limpios, tanto el suelo y asientos como los cristales, y tomará nota de cualquier deficiencia o desperfecto que observase, pasando inmediatamente aviso a talleres, si fuera urgente su reparación, o haciéndolo constar en caso contrario en el "parte diario del material en servicio".

Todo Jefe de tren procederá en igual forma a cualquier cambio de material que tenga lugar durante el servicio que se realice.

Artículo 120. Antes de la salida de un tren, el Jefe del mismo se cerciorará de que los letreros indicadores estén bien colocados, de que las lámparas y faroles de cabeza y cola funcionan bien y de que las mercancías que transporte están bien acondicionadas para que no se averíen ni estropeen, y mandará reacondicionarlas las que le parezcan mal colocadas.

Artículo 121. Los Jefes de tren son los encargados de la recepción y entrega en las estaciones correspondientes de los equipajes, encargos, mercancías y demás efectos confiados a su cuidado, de cuyo extravío, pérdida o avería es el directamente responsable, así como de las consecuencias que provengan de su incuria o falta de observación de los Reglamentos y órdenes dictadas para el mejor servicio.

Artículo 122. Los Jefes de tren y Remolquistas cuidarán de que los coches vayan siempre debidamente alumbrados, no sólo en las horas de la noche, sino durante todo el día al recorrer los trayectos de vía en subterráneo y en aquellos túneles que sea preciso por su longitud.

En caso de que dejara de funcionar dicho alumbrado, se encenderán las lámparas de socorro de que van provistos los coches y se dará cuenta inmediata de dicha avería para que pueda ser reparada al llegar el tren a la estación de Sarriá.

Artículo 123. Cuidarán los Jefes de tren y Remolquistas de que los viajeros ocupen los coches que les correspondan, revisarán los billetes y talones de equipajes, dirigirán a los que no conozcan los carruajes, ayudarán a las personas ancianas y enfermas y usarán, en general, con el público, toda clase de atenciones y deferencias; pero sin dejar por esto de ser exactos en cumplir y hacer cumplir las disposiciones de las Compañías.

Cuidarán también de que no haya en los coches animales que deban facturarse con arreglo a la tarifa y de que los perros lleven bozal y sus propietarios lleven por ellos el billete correspondiente.

Artículo 124. Nadie podrá viajar sin billete, a menos que exhiba una

autorización especial o un pase de libre circulación, cuya presentación exigirán cortésmente los Jefes de tren y Remolquistas, tomando nota en su hoja de ruta, conforme a las instrucciones que reciban.

Los viajeros sin billete o que, teniendo, ocupen un asiento o puesto de clase superior, deberán ser tratados conforme al artículo 95 del Reglamento sobre Policía de ferrocarriles.

Artículo 125. Siendo los Jefes de tren y Remolquistas los encargados de vigilar el orden y compostura de los viajeros en los coches, deberán, para tener la necesaria autoridad, ser modelo de corrección y seriedad en el desempeño de sus funciones.

En consecuencia, se presentarán limpios y aseados, usarán siempre modales y palabras corteses con el público y se abstendrán siempre de fumar cuando se dirijan al público al contestarles cualquier pregunta que se les hiciera, o al revisarles el billete, el cual deberán pedir siempre de palabra y en modo alguno con signos o golpes de taladrador sobre los respaldos de los asientos, cristales, barras de protección y demás puntos metálicos de los coches.

Artículo 126. Si algún viajero produjera desperfectos en los coches, deben exigirle las señas de su domicilio, su nombre, y procurar tener algún testigo, para poderle reclamar los desperfectos producidos.

Artículo 127. Al regresar a la estación de plaza de Cataluña, los Jefes de tren y Remolquistas harán entrega de los objetos olvidados por los viajeros en el coche durante el viaje.

Artículo 128. Los Jefes de tren y Remolquistas presentarán a los Inspectores, para la revisión, la cartera con el billete, las hojas de ruta y toda la documentación del tren en que presten su servicio. Les darán conocimiento de cualquier accidente o avería, así como de los incidentes que se hubiesen suscitado con los pasajeros, dándoles toda clase de facilidades para el recuento de los bultos e inspección de los mismos.

Artículo 129. Se prohíbe terminantemente a los empleados del tren:

1.º Admitir objeto alguno que no vaya acompañado de sus correspondientes documentos.

2.º Encargarse de ninguna correspondencia que no sea del servicio de las Compañías o de la Inspección e Intervención del Estado.

3.º Hacer o intentar siquiera ninguna especie de contrabando por cuenta propia o ajena.

Los Jefes de tren cuidarán, bajo su responsabilidad, de que no se cometa abuso alguno respecto a los extremos indicados.

Artículo 130. Los Jefes de tren y Remolquistas anunciarán en voz alta la estación o apeadero a que vaya llegando el tren.

Artículo 131. Los Jefes de tren y Remolquistas deberán estar perfectamente enterados de las instrucciones, para casos de accidentes y de averías, del significado de las señales y de la instrucción y tarifa para transporte de viajeros y encargos.

Artículo 132. Los Jefes de tren de las líneas de Cataluña estarán provistos de un teléfono portátil mediante

el cual, en casos de averías o accidentes que dejaran interrumpido el servicio, sin pérdida de tiempo dará a conocer la novedad que hubiere ocurrido en el convoy a su cargo.

Artículo 133. En los casos de accidentes en que haya heridos o víctimas, los Jefes de tren procurarán hacer uso de los medios de que dispongan para que sean conducidos los heridos al sitio más próximo donde puedan ser asistidos. Requerirán el auxilio de las Autoridades, el de los vehículos que se hallen a su alcance y dispondrán de los medios que juzguen más rápidos para llevar el auxilio donde sea necesario, tomando nota de los detalles del accidente y de los testigos que lo hayan presenciado.

Artículo 134. Cuando un cadáver se halle sobre la vía o debajo de algún coche y no se hallara presente la Autoridad judicial o Agente alguno del Gobierno, se procederá por el Jefe de tren y demás personal del mismo a apartarlo de la vía, colocándolo lo más próximo posible al lugar que ocupaba, pero lo suficientemente apartado para que el tren u otro cualquiera que deba circular por dicho sitio pueda hacerlo libremente.

En el caso de hallarse presente algún Agente de la Autoridad que pueda hacerse cargo del cadáver, el Jefe de tren se limitará a ordenar que continúe éste detenido mientras dispone el levantamiento del cadáver la Autoridad judicial o el Agente del Gobierno, a quien deberá requerir para que, de acuerdo con la legislación vigente, el tren no tenga que detenerse más que el tiempo preciso para separar el cadáver de la vía.

Para este caso solamente se considerarán Agentes del Gobierno al personal afecto a la Inspección de Ferrocarriles.

Si fuese el Jefe de tren el que tuviese que proceder a apartar el cadáver de la vía, levantará acta de todo ello por duplicado, con arreglo al modelo impreso a que se refiere el artículo 113, cuidando de que firmen como testigos, a ser posible, personas ajenas a las Compañías.

Uno de los ejemplares será remitido al Jefe del Movimiento y el otro se entregará al Jefe de la estación más próxima para que éste la envíe inmediatamente a la Autoridad que deba instruir las primeras diligencias. Dicha Autoridad es el Juez municipal del término en que hubiese ocurrido el accidente o el Juez de instrucción en el caso que se trate del término de Barcelona.

Artículo 135. Tan pronto como un tren se pare en plena vía, el Jefe de tren dispondrá inmediatamente su protección, caso de no estar protegido por el block eléctrico de señales, por cola si se trata de doble vía y por ambos lados en vía única y a la distancia conveniente de 100 metros, que será a su discreción mayor en las curvas y en las pendientes rápidas. En días de niebla o de nieve, las señales se harán a 100 metros más de distancia que en tiempo ordinario.

Artículo 136. En el caso de detenerse el tren por haber actuado algún viajero sobre el aparato de alarma colocado en los coches, el Jefe de tren deberá acudir rápidamente al coche

que ha dado el aviso, procurando indagar el motivo del mismo.

Si realmente apareciera que la demanda de auxilio está justificada, el Jefe de tren, junto con el Remolquista, si lo hubiere, se pondrá a la disposición de los viajeros para todo aquello en que pudieran serles útiles, facilitándoles el botiquín si fuera preciso.

Si el uso del aparato de alarma resultara abusivo, el Jefe de tren tomará nota de los datos personales, tales como nombre y apellidos, naturaleza, domicilio y, en general, todos los necesarios para la busca e identificación de la persona, dando cuenta de todo al Jefe de la estación más próxima a fin de facilitar la labor del Juzgado municipal de la localidad, al que deberá presentarse la oportuna denuncia del abuso cometido.

Artículo 137. En los casos en que, por cualquier causa, se averiase el coche motor de cabeza y, como caso muy extraordinario, tuviese que ser conducido el convoy con el coche de cola, el Jefe de tren y el Motorista procederán de acuerdo con las indicaciones del artículo 111.

También deberán, por los medios más pronto y expeditos que estén a su alcance, los Jefes de los trenes puestos en marcha, dar conocimiento de cualquier accidente que ocurra al Jefe de la estación inmediata.

Artículo 138. Los Motoristas y Jefes de tren, antes de abandonar su servicio por haber terminado las horas que les correspondan en turno, deberán entrevistarse con el agente que les releve, al que explicarán las particularidades o condiciones en que les entreguen el servicio, en la forma siguiente:

Si no hay nada sobre qué llamar la atención, el agente saliente deberá decir al entrante "sin novedad".

Si hay algo sobre qué llamar la atención, el agente saliente explicará rápidamente al entrante, por ejemplo, respecto al Motorista, "he tenido que desconectar el interruptor tal o cual para aislar el coche tal", o bien "la marcha del coche no corresponde bien a los puntos que se dan, marcha demasiado o poco, etc.", y respecto al Jefe de tren o Remolquista, "la puerta tal no funciona bien", "va roto tal cristal", etcétera".

Salvo casos muy extraordinarios y que puedan justificarse debidamente, los Jefes de tren y Remolquistas deben abstenerse en absoluto del manejo de los grifos de los frenos.

Artículo 139. Cuando un tren haya de atravesar una zona de vía parcial o totalmente inundada, el Jefe de tren deberá cerciorarse del espesor máximo que tenga la capa de agua por encima de la cabeza superior de los carriles, y proceder del modo siguiente:

Si la altura máxima del agua sobre los carriles no excede de siete centímetros, deberán continuar el viaje, pero cruzando toda la longitud inundada a "muy pequeña velocidad", para evitar que ni directamente ni por salpicaduras se moje, en ninguno de sus elementos, el equipo eléctrico de los coches.

Si la capa de agua tiene una altura máxima sobre la cabeza de los carriles superior a siete centímetros, el Motorista deberá dejar parado el convoy,

sin cruzarla, y el Jefe de tren deberá cubrirlo reglamentariamente para evitar un accidente e inmediatamente, y por el medio más rápido posible, dirigirse al teléfono más próximo y solicitar la presencia del Jefe de Talleres o del Movimiento, quienes decidirán lo que proceda.

En los casos en que antes de presentarse uno de los dos citados Jefes, las aguas descendieran por debajo de los siete centímetros sobre el carril, el tren deberá reanudar seguidamente su marcha.

Artículo 140. Todo tren de pruebas o de carácter extraordinario que no tenga itinerario prescrito por el Jefe de Movimiento, es decir, que no figure en los cuadros de marcha de trenes ordinarios y extraordinarios establecidos, deberá circular parando en todas las estaciones y apeaderos, salvo en los casos en que se haya anunciado previamente su itinerario a toda la línea, en cuyo caso el Motorista deberá ir provisto de dicho itinerario firmado por el Jefe del Movimiento.

De la falta de cumplimiento de esta Orden será responsable el Motorista.

Artículo 141. Cuando por cualquier motivo haya de separarse de un tren alguno de los vehículos de que se componga, deberá dejarse apartado, calzado y apretado el freno si fuese posible.

Artículo 142. El Jefe de estación impedirá la subida a los carruajes a todo viajero que se encuentre en estado de embriaguez.

Examinará las armas de fuego que lleven los viajeros para cerciorarse de que no están cargadas, sin cuya circunstancia se opondrá a la admisión de ellas en los carruajes, como también a la de hoces, rastrillos, hachas, cuchillas u otros instrumentos agudos o cortantes, que no vayan con sus correspondientes fundas.

Cuidará igualmente de que los viajeros no lleven consigo materias que puedan producir incendios, ni objetos que por su volumen u olor molesten a los demás que vayan en el mismo coche, o compartimento, donde tampoco se admitirán perros, monos y otros animales que no vayan acondicionados de modo que no puedan causarles daño ni molestia.

Artículo 143. Si por falta de tiempo o por cualquier otra causa extraña al servicio de las Compañías, dejara de facturar un equipaje algún viajero, podrá éste marchar sin él, encargándose el Jefe de la estación de remitirlo después en la forma que indique el interesado, en una declaración de expedición, de cuya cuenta serán todos los gastos que para ello se originen.

Artículo 144. Llegada la hora de la salida de un tren, el Jefe de estación hará la señal por medio de un silbido o toque de campana algo prolongado.

Si se trata de un cruce de trenes, con un silbido se dará salida al tren ascendente o sea en dirección a Tarrasa o Sabadell y dos silbidos será la señal para el tren descendente, es decir, con dirección a Barcelona. Por excepción, en la estación término Plaza de Cataluña, que tiene varias vías de andén, con un silbido se dará salida al tren de la primera vía, con dos, al situado en la segunda y así, sucesivamente, hasta el total de vías.

Oída la señal por el agente que tripula el coche de cola del tren, cerrará las puertas y transmitirá la señal de listo a la cabeza del tren, haciendo funcionar el timbre que con este objeto llevan los coches; a continuación, procederá lo mismo el agente que tripule el segundo coche y, por último, el de cabeza, oída cuya última señal por el Motorista, si las señales dan "libre", arrancará el tren.

Artículo 146. En las líneas de "Cataluña", los Jefes de estación, antes de dar la señal de salida al tren, deberán dirigir al Jefe de la inmediata la pregunta: "¿va tren?", que será contestada con "venga tren", si no existe novedad en la línea. De haber ocurrido alguna avería o tuviese el Jefe, al que se le anunciara próximo tren, noticia cierta de haberse presentado desperfectos u obstáculos en la vía, línea aérea, explanación, obras de fábrica, etcétera, que imposibilitaran o fueren un grave peligro para la circulación del mismo, contestará con "no expida tren..." (aquí se indicará exactamente el motivo que obliga a la detención del tren).

De lo ocurrido se dará inmediata cuenta al Jefe del Movimiento o a quien le sustituya, para que ordene lo más conveniente.

Artículo 146. Si por salir indebidamente de la estación o si por evitar un accidente o por cualquier otra causa extraordinaria hubiera de detenerse un tren después de haber emprendido su marcha, el Jefe de estación se apresurará a tratar de conseguirlo:

1.º Tocando o haciendo tocar por un agente el silbato dando repetidos y fuertes silbidos si el tren se encuentra todavía a distancia que pueda oírse.

2.º Agitando el banderín encarnado o farol con ademanos de alarma.

Al percibir el Motorista estas señales, deberá parar inmediatamente, y si fuesen percibidas por un Agente del tren, éste deberá tocar repetidamente el timbre, o el pito, a cuya señal deberá parar el Motorista.

Siendo el Agente del tren que va en el último coche el especialmente encargado de observar dichas señales, deberá prestar gran atención a las mismas, principalmente al arrancar el tren y al atravesar éste una estación en que no haya de pararse.

El Agente que ocupa el primer coche estará siempre atento y dispuesto a repetir las al Motorista con la mayor rapidez posibles.

Artículo 147. A la llegada de cada tren, el Jefe de estación cuidará de que el servicio se haga cual corresponde.

En el caso de que algún viajero hubiera perdido el boletín de equipajes, podrá el Jefe de estación entregarle el equipaje que declare pertenecerle, siempre que sea persona conocida y se comprometa a garantizar a las Compañías en cualquier reclamación que con tal motivo pudiera después presentarse.

Si el viajero no fuese persona conocida, se continuará la entrega de todos los demás equipajes, terminada la cual atenderá y apreciará el Jefe de estación las consideraciones y pruebas que aduzca el interesado para justificar su derecho al equipaje que reclama.

Estas pruebas consistirán principalmente en que las llaves que lleve el viajero abran con facilidad las cerraduras

o candados de los bultos, y en que el interesado declare su contenido, que se podrá comprobar abriéndolos a presencia de los Agentes de la Inspección del Estado, o de testigos extraños al servicio de las Compañías.

En caso de duda, no se le entregará el equipaje si antes no da un recibo detallado de todos los objetos que le constituyen y presenta, además, garantías suficientes para poner los intereses de las Compañías a cubierto de toda reclamación que pudiera hacerse.

Artículo 148. Cuando dejare de retirarse en los plazos reglamentarios alguna expedición de animales o de mercancías susceptibles de averiarse, los Jefes de estación darán inmediata cuenta al Jefe del Movimiento, el cual procederá a su depósito o venta, según los casos, de la manera y con las formalidades prescritas por los Reglamentos del Gobierno y de las Compañías.

Artículo 149. Los Jefes de las estaciones tendrán la obligación de poner de manifiesto a los remitentes todas las tarifas vigentes para el transporte de las mercancías que traten de facturar.

Artículo 150. Cuidarán, por último, de que las declaraciones y talonarios resguardos se llenen con todas las formalidades reglamentarias, a fin de asegurar el transporte y la entrega de las expediciones evitando todo perjuicio al público y toda reclamación contra las Compañías, hasta donde sea posible conseguirlo.

CAPITULO VII

Motoristas.

Artículo 151. Los motoristas dependerán directamente del Jefe del Movimiento en cuanto al cumplimiento de su turno diario de servicio, pero deberán obedecer las instrucciones que, respecto al manejo de los motores, frenos y demás mecanismos les sean dadas por el Jefe de Talleres.

Artículo 152. Los Motoristas deberán tener una estatura que alcance holgadamente todos los aparatos del coche, no tener el más pequeño defecto en la vista, no sufrir enfermedades nerviosas o cardíacas, y no podrán desempeñar dicho cargo sin haber demostrado las condiciones suficientes ante el Jefe de Talleres y el jefe del Movimiento, para el perfecto manejo de los mecanismos del motor y de los frenos, así como poseer nociones del funcionamiento de los mecanismos a su cargo y poder corregir las pequeñas averías o defectos que pudieran presentarse en marcha, así como las precauciones que hayan de tomarse para evitar desgracias personales.

Artículo 153. Los Motoristas deberán tener perfecto conocimiento de los artículos de este Reglamento que se refieren a señales y a la circulación de los trenes.

Artículo 154. Los Motoristas están sujetos a la acción de la Autoridad en los casos de accidentes por causas de imprevisión o descuido; las Compañías, por su parte, podrán, además, imponerles los castigos que crean procedentes.

Artículo 155. Los Motoristas deberán prestar el servicio vistiendo el uniforme correctamente puesto y de-

bidamente aseados y encontrarse puntualmente en la estación. Antes de poner el convoy en marcha, comprobarán que los frenos, llaves y aparatos de mando están en las debidas condiciones.

Durante el servicio, anotarán en el "parte diario del material en servicio" todas las anomalías que observen, y siempre que por su importancia lo considere conveniente pasará inmediato aviso al taller.

El que nombrado para un servicio no se halle en su puesto a la hora que se le haya fijado y no justifique que su ausencia ha dependido de fuerza mayor, se le considerará incurso en falta.

Artículo 156. Se exigirá terminantemente de los Motoristas que efectúen las arrancadas lentamente, es decir, que al maniobrar la manivela del *controleur* lo haga deteniéndose en cada posición de marcha algunos instantes, no pasando a la posición siguiente hasta que el coche haya adquirido la velocidad normal que en cada punto le corresponde.

Queda terminantemente prohibido que para parar se maniobre la manivela del *controleur* hacia atrás, deteniéndose en las posiciones intermedias, sino que deberá hacerse rápidamente de la posición de marcha a la O.

Quando se trate de disminuir solamente la velocidad, deberá procederse del mismo modo, es decir, llevando la manivela rápidamente a la posición O y sólo después podrá aquélla maniobrase hacia adelante hasta la posición de marcha que desee.

Si faltara la corriente, el Motorista colocará enseguida la manivela a O, en cuya posición esperará hasta que aquélla circule de nuevo para iniciar nuevamente la marcha observando las precauciones indicadas anteriormente.

Artículo 157. Los Motoristas son los encargados del buen manejo de los motores que les están confiados y los únicos responsables de la marcha del tren y de la observación de las prescripciones y órdenes relativas a la misma; por consiguiente, jamás perderán de vista que a ellos solamente está encomendada la seguridad del tren que conducen y que directa o indirectamente será responsable de las averías ocasionadas por negligencia o impericia.

Artículo 158. En caso de pequeñas averías los Motoristas procurarán su arreglo para que el tren pueda continuar, por lo menos, hasta Sarriá, para ser entregado a talleres, dándose aviso telefónico de lo ocurrido desde la estación más inmediata al Jefe del Movimiento, que dispondrá lo necesario para sustituir el coche averiado o, si procede, dará las órdenes oportunas para que el servicio se haga con la menor alteración posible, y al terminar su jornada el Motorista dará explicaciones de lo ocurrido y de su actuación antes y después del accidente, y en todos los casos, al ocurrir la avería deberá guardar compostura y serenidad a fin de evitar males mayores y dar ejemplo de tranquilidad.

Artículo 159. El Motorista deberá

hacer sonar la sirena para dar la señal de aviso o de atención en los siguientes casos:

1.º Antes de arrancar el tren, tanto si se trata de empezar o continuar la marcha, como de cualquier operación o maniobra dentro de las estaciones.

2.º Al acercarse a las estaciones, a agujas o empalmes, pasos a nivel, curvas muy cerradas, túneles y en todos los puntos en que existan señales fijas especiales que lo indiquen.

3.º Siempre que por cualquier motivo sospechen que la vía no está completamente expedita o cuando vean las brigadas de conservación o personas sobre la vía.

4.º Cuando haya nieblas densas que no permitan buena visibilidad, deben repetir muy a menudo las señales con la sirena.

5.º Cuando crea que puede sobrevenir algún peligro al tren o a las personas, dará la señal de peligro, consistente en muchos toques cortos y seguidos.

Artículo 160. Una vez salido el tren de la estación de origen, el Motorista no lo abandonará nunca, si por cualquier causa se viera obligado a detenerse en plena vía, y si lo abandonase, incurriría en las responsabilidades que marca la Ley y en las sanciones que le impondrían las Compañías.

Artículo 161. Los Motoristas deberán llevar siempre la cabina cerrada y está terminantemente prohibida la estancia en la misma de otra persona ajena o no a las Compañías que no esté expresamente autorizada para ello por escrito o que por la índole de su trabajo tenga alguna misión que realizar en la misma.

Artículo 162. El Motorista debe siempre mirar adelante, atento a las señales fijas y a las que puedan hacerse en plena vía, extremando su precaución al pasar por aquellos sitios en que, debido a circunstancias especiales, son de temer inundaciones, hundimientos o cualquier otra obstrucción o desperfecto en la vía que pueda interceptar la circulación de los trenes.

Estará siempre dispuesto a actuar con la mayor rapidez y seguridad, sin perder la serenidad y dominio de sí mismo, sobre las manivelas de maniobra y sólo podrá soltar la manivela de regulador de marcha, que no está equipada con "mano muerta", en el punto O, posición normal, incurriendo en falta si la atase, acuñase o se valiese de cualquier otro medio indebido que anule el funcionamiento de la "mano muerta".

Artículo 163. El Motorista nunca abandonará la cabina sin estar seguro de que el tren está completamente parado y bien frenado, y si lo ha de dejar parado sobre una pendiente, además de asegurarse de los frenos, deberá calzar las ruedas con cuñas o maderas.

Artículo 164. En caso de tormenta, el Motorista pedirá el encendido de todas las lámparas del tren, a fin de evitar los efectos de las descargas atmosféricas, y en caso de falta de corriente durante la marcha o dentro de algún túnel, encenderá el alumbrado suplementario alimentado por la batería de acumuladores.

CAPITULO VIII

Inspectores.

Artículo 165. Los Inspectores son subordinados inmediatos del Jefe del Movimiento y estarán siempre en contacto con el mismo, quien nombrará su servicio diario, así como las inspecciones y revisiones que proceda en casos extraordinarios.

Artículo 166. Los Inspectores en servicio son considerados como Jefes de línea delegados del Jefe del Movimiento, debiendo ser acatadas sus órdenes por todo el personal, incluso los Jefes de estación, los que nunca pondrán dificultad alguna a su cometido.

No obstante, los Inspectores tendrán sumo cuidado en no inmiscuirse en el servicio interno de las estaciones, actuando como meros observadores en todo aquello que sea de la exclusiva responsabilidad del Jefe de estación, salvo en los casos en que estén expresamente delegados por el Jefe del Movimiento y todos aquellos en que, por averías o incidentes, se originase perturbación en el servicio.

Artículo 167. Inspeccionarán, cuando el Jefe del Movimiento se lo ordene, toda la documentación de las estaciones, así como la facturación, peso y reposo de las mercancías y encargos, dando parte detallado al Jefe del Movimiento del resultado de sus observaciones.

Artículo 168. Será de su especial incumbencia la inspección de las hojas de recaudación de los Jefes de tren y remolquistas y la revisión total del pasaje que vaya en el tren, como mera inspección o como comprobación de las hojas de servicio del personal. También revisarán las hojas de marcha de los motoristas, así como las mercancías, encargos y equipajes en los trenes que las acepten, comprobando el número de bultos y su peso con los talones que lleve el Jefe de tren o encargado del furgón, ordenando lo que proceda en caso de hallar alguna anomalía, de la que deberán dar conocimiento al Jefe del Movimiento.

Artículo 169. Vigilarán que por todos los agentes de las estaciones, trenes, brigadas de Vía y Obras y línea aérea se hagan las señales al paso de los trenes como proceda y que todas las señales, sin excepción, sean en todo momento atendidas por los motoristas.

También observarán si los motoristas cumplen las prescripciones y órdenes establecidas referentes al buen manejo y marcha de los motores, especialmente en lo que afecta a las arrancadas y a las indicaciones de los discos de marcha.

Podrán hacer las indicaciones que crean oportunas al personal para remediar las deficiencias observadas, comunicándolas al mismo tiempo, por escrito, al Jefe del Movimiento con los datos y detalles precisos.

Artículo 170. En casos de accidentes o averías procurarán personarse en el lugar de la ocurrencia lo antes posible, valiéndose de cuantos medios estén a su alcance para conseguirlo, dando aviso al Jefe del Movimiento por teléfono, con los detalles del accidente y punto kilométrico y todos los datos e indicaciones, determinan-

do si el servicio tendrá que sufrir alguna alteración a consecuencia del accidente.

CAPITULO IX

Jefes de tren y Remolquistas actuando de Revisores.

Artículo 171. La intervención de los billetes en los trenes corresponde a los Revisores, Jefes de tren y Remolquistas cuando actúen como tales, dependiendo del Jefe del Movimiento en cuanto atañe a sus turnos y servicios e indirectamente del Jefe de Intervención y Estadística en lo que se refiere al uso de impresos, talonarios, cartaras y taladros.

Artículo 172. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 83 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878 sobre Policía de ferrocarriles, todo Revisor, puesto el tren en marcha, está a las órdenes del Jefe de éste.

Artículo 173. Los Revisores deberán llevar siempre consigo:

La cartera.
Los "carnets" de recaudación en ruta.

Un taladro.
Un lápiz finta.
Monedas para el cambio.

Las instrucciones que se hayan dado por las Compañías respecto a los billetes en circulación.

Un ejemplar de este Reglamento.
Otro del de Policía de ferrocarriles.
Otro de tarifas para viajeros; y

Una nota del valor de las diferentes piezas del coche, expuestas a ser destruidas o averiadas por los viajeros.

Artículo 174. Los Revisores deberán observar con el público la mayor corrección y contestar con toda urbanidad, pero con la firmeza necesaria, en cualquier cuestión que se suscite, teniendo muy en cuenta que si se propusiesen indebidamente de hecho o de palabra contra alguna persona serán castigados.

Quando los Revisores encuentren algún viajero que se oponga tenazmente al pago de lo que le corresponda con arreglo a los artículos 95 y 96 del Reglamento vigente sobre Policía de ferrocarriles o de lo que sea exigible por otro concepto, o bien que se negase a apearse del carruaje, hallándose comprendido en alguno de los casos previstos en el artículo 100 del mismo Reglamento, procederán con la debida circunspección sin entrar en discusiones enojosas con el público, teniendo, sin embargo, presente que pueden reclamar el auxilio de la Inspección del Gobierno y aun de la Guardia civil que viaje en el tren o se halle situada en las estaciones.

Artículo 175. Mientras permanezcan en los carruajes observarán si alguna destruye alguna pieza de los mismos o si falta a las disposiciones vigentes, y particularmente a los artículos 98 y 99 del Reglamento sobre Policía de ferrocarriles.

Artículo 176. Todo viajero tiene derecho a continuar ocupando hasta el término de su viaje el asiento que a su entrada encontró vacío, sin perjuicio del que existe a las Compañías para quitar los carruajes que no fuesen ya necesarios.

Para hacer valer el derecho declarado anteriormente es precisa que al abandonar momentáneamente un via-

jero el asiento que ha venido ocupando y en el que es su ánimo continuar deje en él una prenda u objeto de su pertenencia.

La falta de una prenda u objeto en un asiento autoriza a cualquier otro viajero para ocuparlo.

En caso de suscitarse cuestión acerca del sitio en que se encontraba un objeto o una prenda, como señal de ocupación de un asiento, hace fe, en defecto de la manifestación de otros viajeros, la aseverancia del dueño de la prenda.

La colocación de un objeto o de una prenda como señal de venir ocupando un asiento, sólo tiene valor en las estaciones siguientes a la de origen de un tren, y nunca en la misma estación de origen, en la cual es indispensable la presencia personal para que se repunte ocupado un asiento.

Artículo 177. Todo bulto que por su tamaño, peso o forma haya de ser dejado sobre el suelo del coche, deberá ser facturado previamente, y si no se ha cumplido este requisito, los Revisores deberán cobrar en ruta el precio de su transporte.

Artículo 178. Está prohibido admitir en los coches de viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones o incendios. El que las remita o lleve fraudulentamente será responsable de los daños y perjuicios que ocasionare.

Artículo 179. En general está prohibido al viajero entrar en los coches llevando consigo armas de fuego cargadas. Las fuerzas del Ejército, Guardia civil, Carabineros, etc., cuando marchen en los ferrocarriles, deben descargar sus armas.

Artículo 180. La revisión tiene por objeto:

1.º Cuidar del exacto cumplimiento de todas las disposiciones vigentes que se refieran a su servicio, a cuyo fin impedirán que se viaje sin billete o permiso, vigilándole muy especialmente entre las estaciones intermedias.

2.º Procurar que el asiento ocupado por los viajeros no sea superior a la clase señalada en el billete o permiso.

3.º Impedir que los viajeros pasen más allá del punto indicado en los respectivos documentos.

Artículo 181. Toda persona que vaya en el tren deberá llevar el correspondiente billete o permiso.

Artículo 182. Los billetes, abonos y pases serán de la forma y colores de que los Revisores tienen conocimiento o de los que se les comuniquen en lo sucesivo; debiendo tener presente sus circunstancias para ver si están cumplidas todas las formalidades, observando además si los que deben llevar indicaciones escritas tienen llenados los claros correspondientes, y asegurándose de que no tienen raspaduras ni señal alguna que indique haber servido, ni tampoco contraseñas que los inutilicen.

Siempre que se les presente algún pase de libre circulación y tengan duda acerca de la identidad de la persona, podrán exigir al portador su firma para comprobarla con la continuada al pie del permiso. Si resultare que este documento había sido librado a favor de otra persona distinta, lo recogerán, considerando al portador como pasajero sin billete, cobrándole el doble del precio de tarifa y presentando al viajero al Jefe de estación a la llegada del tren.

Luego de haber revisado un billete,

deberán marcarlo con el taladro; lo mismo efectuarán con los pases cuando sean para un sólo viaje o expiren en el tren en que sean presentados.

Artículo 183. Los casos que pueden ofrecerse al practicar el reconocimiento son los siguientes:

1.º Que una persona viaje sin billete. En este caso, deberán extender un talón de recaudación suplementaria, cobrándole el doble del precio correspondiente a la clase ocupada, desde el punto de partida del tren si no hubiesen revisado los billetes, o desde donde se hubiese efectuado la última revisión general hasta la estación a que se dirija, a no ser que por medio de un talón de equipaje o de otro modo, justifique cumplidamente su procedencia, en cuya caso sólo se le cobrará desde el punto de su entrada en el tren.

2.º Que presente un billete o pase caducado.—Cuando esto ocurra, obrarán del modo explicado para el primer caso; pero recogiendo el billete o permiso y cuidando de expresar su número en el talón que expidan, y entregando al viajero al Jefe de estación a la llegada del tren.

3.º Que el billete o permiso sea falso o alterado.—En este caso harán apear al viajero en la primera estación y lo presentarán al Jefe de ella, en cuyo poder dejarán el documento que hayan recogido, para proceder a las averiguaciones necesarias, y consignarán el hecho en el parte que diariamente deben dar a Contabilidad.

4.º Que el pasajero presente un billete que no esté librado para el día en que trate de utilizarlo.—Si así fuere, lo recogerán, considerando al viajero como sin billete, y obrarán con arreglo a lo explicado en el caso anterior; pero si hubiera en el sello un número cambiado o invertido, como podría ser una falta del Expendedor, se limitarán a tomar nota del billete e incluirán esta irregularidad en el parte diario.

5.º Que presente un billete de clase inferior a la del asiento ocupado.—En este caso extenderán el mismo recibo y cobrarán del pasajero el doble de la diferencia que haya entre el precio del asiento que ocupe y el del que indique el billete; y como según lo prevenido en el artículo 95 del Reglamento sobre Policía de ferrocarriles, dicha diferencia debe cobrarse por el trayecto correspondiente hasta el punto donde termine su viaje, de ningún modo podrán obligar al pasajero a ocupar el asiento de la clase designada en su billete, después de cobrado el suplemento.

6.º Que presente un pase de clase inferior a la del asiento ocupado.—El pasajero que se encuentre en este caso deberá ser considerado como comprendido en el caso primero y, por lo tanto, deberán cobrarle el doble precio del puesto que ocupe, retirándole el billete si fuera para un sólo viaje o expirase en el que efectúa; y sin que pueda admitirse que pague la diferencia de clase, pues los pases no representan ningún valor y, por lo tanto, no han de descontarse.

Quando se trate del familiar de algún Agente que presente un pase de clase inferior a la del asiento ocupado, y ello sea debido a no poder ocupar la que se consigna en el pase, de-

berá pagar la diferencia de clase o, en caso contrario, apearse del coche, haciendo el viaje en otro que pueda ocupar el asiento de la clase que lleva extendida la autorización.

7.º Que presente un billete para distancia menor de la que recorra.—Cuando esto acontezca se le cobrará el doble de lo que corresponda desde el punto de salida a aquel adonde se dirija, descontando el valor del billete que presente, el cual se recogerá, entregándole un recibo suplementario.

8.º Que presente un permiso para una distancia menor de la que recorra.—En este caso se le considerará como pasajero sin billete, desde el punto en que haya expirado aquél.

Artículo 184. Cuando un viajero ocupe asiento de clase inferior a la que por su billete le corresponde, no tendrá derecho a reclamación alguna, porque todos los trenes son de capacidad limitada y su frecuencia permite al viajero esperar al tren siguiente si no ha encontrado en alguno asiento disponible de su clase.

Artículo 185. Los que teniendo permiso de libre circulación viajen sin este documento deberán ser considerados y tratados como pasajeros sin billete.

Artículo 186. Los niños que viajen gratuitamente por ser menores de tres años deberán ir en brazos de las personas que los acompañen. Los de tres a siete años viajarán con medio billete, pudiendo ocupar asiento entero. Si los Revisores, al subir los pasajeros a los coches, reconocen equivocación manifiesta respecto a la edad de los niños, pedirán el billete a la persona que les acompañe y extenderán el correspondiente talón, cobrando lo que según tarifa corresponda.

Artículo 187. Los niños que viajen con medio billete abonarán, al cambiar de clase, la diferencia que resulte entre el importe del medio billete correspondiente al asiento que ocupen y el de un medio billete de la a que deseen trasladarse. Queda bien entendido que ha de mediar aviso al Jefe de tren o al Remolquista o Revisor, pues en caso contrario se cobrará el doble de la diferencia.

Artículo 188. A los portadores de billetes a mitad de precio que deseen pasar a clase superior a la indicada en su billete se les cobrará la diferencia que resulte entre el precio total de un billete ordinario de la clase ocupada y el de la que deseen ocupar.

A no mediar aviso, se cobrará el doble de esta cantidad.

Artículo 189. Los perros que se encuentren en los coches de los pasajeros deberán haber sido registrados en la estación de salida. Si su dueño no presentase el billete, el Revisor cobrará el doble de la cantidad correspondiente, según tarifa. Si el perro careciere de dueño se le soltará en la primera estación donde pare el tren.

Estas disposiciones se entienden sin perjuicio de lo que se haya ordenado para cuando viajen varios cazadores reunidos y deseen llevar consigo los perros.

Artículo 190. Los Revisores deberán cobrar inmediatamente las cantidades a que dé lugar la intervención.

No pueden cobrar cantidad alguna

que no sea en cambio de su recibo; por lo tanto, toda cantidad que por resultado de su buen celo deba percibirse de los viajeros, ya sea por deterioros que hayan ocasionado, ya por infracción de los Reglamentos relativa a la conducción de bultos o animales en los coches, la ingresarán consignando el hecho en su parte diario.

Artículo 191. Los Revisores de billetes percibirán siempre directamente de los viajeros, con arreglo a las disposiciones vigentes, las cantidades que éstos deban satisfacer por cualquiera de los conceptos comprendidos bajo la denominación de recaudaciones suplementarias. Si por falta de tiempo u otra causa, no fuese absolutamente posible al Revisor efectuar por sí mismo alguna recaudación, lo hará así presente al Jefe de la estación donde se apee el viajero, cuyo Jefe procederá al cobro, entregando al Revisor la suma percibida tan pronto vuelva a pasar éste por la estación y exigiéndole el suplemento, que remitirá luego al Servicio de Contabilidad.

Quando por imposibilidad de efectuar el Revisor directamente el cobro hubiese de procederse como se acaba de explicar, tanto el Revisor de billetes como el Jefe de la estación interesada deberán consignarlo en los respectivos partes diarios para conocimiento de los Servicios de Contabilidad y Movimiento.

Artículo 192. Los Revisores pasarán diariamente un parte al Servicio de Contabilidad y otro al del Movimiento.

Artículo 193. Dirigirán los Revisores el parte diario a Movimiento por medio de una comunicación en que conste:

1.º Todo cuanto hayan observado que más o menos directamente se relacione con la buena marcha, orden y seguridad de los trenes.

2.º El importe total de la recaudación efectuada en el día.

3.º Cuando no haya ocurrido hecho alguno digno de especial mención, se limitarán a expresar: "Sin novedad en los trenes de mi cargo."

CAPITULO X

Servicio eléctrico.

Artículo 194. El servicio eléctrico comprenderá la conservación, reparaciones y funcionamiento de las subcentrales de transformación de la corriente eléctrica, la vigilancia, conservación y reparaciones de la línea de trabajo y de los cables y feeders para su alimentación, de las bobinas de impedancia, señales de block con todas sus conexiones, los enclavamientos eléctricos, los hilos y aparatos de los teléfonos y, en general, todo cuanto sirva para generar, transformar, conducir o emplear la corriente eléctrica en todas sus aplicaciones.

Artículo 195. El Jefe encargado directamente de todos estos servicios es el Jefe de los Talleres de Sarría, que tendrá a sus órdenes el personal obrero especializado que considere necesario y que será nombrado a su propuesta.

Artículo 196. Por excepción, el personal encargado de las subcentra-

Es de transformación podrá depender directamente de la Compañía suministradora del fluido, pero trabajará siempre bajo la asidua inspección del Jefe de Talleres, al que deberá dar parte diario de las horas durante las cuales ha trabajado cada grupo transformador y rectificador de corriente, de los consumos que hayan acusado los contadores y todas las incidencias y particularidades ocurridas.

También deberá dar parte diario del consumo al Jefe de Intervención y Estadística.

Artículo 197. Inmediatamente que ocurra en las subcentrales de transformación alguna avería o se descubran indicios que la puedan hacer temer, el Jefe de Talleres lo pondrá en conocimiento de la Dirección, proponiendo las precauciones o el remedio que, a su juicio, crea conveniente.

Artículo 198. El Jefe de Talleres tendrá siempre organizada una brigada que se denominará "de la línea aérea", que está compuesta de personal idóneo que conozca perfectamente los peligros de la corriente eléctrica, bien acostumbrado a ejecutar operaciones junto a los hilos y en los mismos hilos, estando en tensión, mandada por un encargado o capataz en cuyos conocimientos, práctica y prudencia pueda tenerse absoluta confianza.

Artículo 199. El personal de la línea aérea se dividirá en técnico u operarios y ayudantes o peones.

Los primeros se considerarán como de talleres, a los efectos de comenzar y terminar el trabajo en Sarriá, y los segundos como de Vía y Obras, debiendo ambos someterse a un mismo Reglamento.

Al personal de esta Sección las Empresas proporcionarán indumentaria adecuada para el servicio que realiza, consistente en las siguientes prendas: Una pelliza y un impermeable cada cuatro años y un traje granota cada año.

Las Empresas se reservan el derecho de distribuir los turnos de esta brigada, ya sea haciendo las ocho horas consecutivas o bien en dos fracciones de cuatro horas cada una, pudiendo organizar también turnos ordinarios de noche.

Artículo 200. La brigada de la línea aérea deberá estar permanentemente dispuesta a acudir con urgencia a cualquier punto de la línea donde fuese llamada para reparar las averías que puedan ocurrir en cualquier aparato o elemento de los que corresponden al servicio eléctrico, y sus componentes deberán acudir con la celeridad posible, siempre que fuesen llamados, cualquiera que sea la hora y la ocasión.

Artículo 201. Tan pronto como por cualquier obrero o agente se compruebe o perciba una avería o anomalía cualquiera en los postes, aisladores, hilos o en algún otro elemento de la conducción de electricidad, lo pondrá telefónicamente en conocimiento del Jefe del Movimiento, el cual, en cuanto reciba la noticia, o previo el reconocimiento personal, según los casos, avisará al Jefe de Talleres.

Si la avería ocurriese fuera de las horas normales de trabajo en talleres y la reparación se considerase urgente, el Jefe del Movimiento, o quien le sustituya, al mismo tiempo que avisa al Jefe de talleres avisará telefónicamente o por los medios más rápidos a su alcance al Capataz de la brigada de la línea aérea y a cuantos obreros de la misma pueda reclutar, y aun antes de la comparecencia de éstos procederá con los elementos con que cuente, bajo su responsabilidad y con todas las precauciones debidas para garantía del personal, a mejorar en lo posible la situación en que se encuentren las cosas por efecto del accidente o avería.

Artículo 202. Cuando ocurra una avería en los elementos eléctricos, el Jefe bajo cuyas órdenes deberán trabajar todos los que intervengan será el Jefe de Talleres, si está presente; en ausencia de éste, el Capataz de la brigada de la línea aérea o el personal de la misma, y salvo casos de gran urgencia, podrá tomar el mando el Motorista para ordenar operaciones que dentro de una gran prudencia no puedan ofrecer peligro alguno.

Artículo 203. Las brigadas de Vía y Obras vigilarán los postes y procederán a su recalce y consolidación, siempre que tal trabajo pueda hacerse independientemente y sin modificar la suspensión y posición de los hilos y cables. En el caso de que la operación del empotramiento de un poste afectara a la línea aérea, el Capataz de la brigada correspondiente dará aviso de la necesidad y condiciones de la reparación al Sobrestante, éste a su Jefe y éste al Jefe de Talleres, y ambos, de común acuerdo, organizarán la reparación.

En los casos de urgencia, el Capataz de la brigada de Vía y Obras procederá como su discreción le dicte.

Artículo 204. En los casos corrientes, la renovación y reparación de postes, hilos y aisladores se realizará por la brigada de la línea aérea, con la ayuda de la brigada de Vía y Obras en todo lo que sea necesario.

Artículo 205. Tan pronto como un Jefe de estación, un Motorista o un encargado de enclavamientos observen algún desperfecto o desarreglo en los aparatos telefónicos, señales de "block", o palanca, o motores, lo avisarán al Jefe del Movimiento, y éste, inmediatamente, requerirá al Jefe de Talleres para que proceda a su reparación.

Artículo 206. No debe hacerse uso del teléfono más que para transmitir las noticias y avisos referentes al servicio de las Compañías; la infracción de esta regla hará incurrir en responsabilidad al infractor.

Artículo 207. Aunque sea en servicio de las Compañías, no debe emplearse el teléfono sino para transmitir aquellas órdenes, noticias y avisos que, por su carácter urgente, exijan ser comunicados con una rapidez que no pueda obtenerse por los medios usuales de comunicación. La correspondencia telefónica deberá limitarse, pues:

1.º A noticiar aquellos hechos importantes que, por su naturaleza, puedan afectar a la seguridad de la circulación, como accidentes, salidas de trenes, retardos, trenes extraordina-

rios, obstrucción de la vía, incendios, detenciones de trenes, etc., etc.

2.º A pedir auxilio en los casos convenientes.

3.º Hacer pedidos de material fijo o móvil, de utensilios de piezas de recambio, etc., etc., siempre que todo esto se necesite con urgencia.

4.º A pedir y a dar noticias, cuando haya necesidad urgente de los bul-tos o expediciones extraviados, diferidos que falten, que se hayan encontrado o estén buscándose y, en general, a transmitir los avisos urgentes e indispensables que interesen al tráfico.

5.º A transmitir las órdenes dictadas por los Jefes superiores de las Compañías.

Artículo 208. No se permitirá la entrada en las Subcentrales de transformación y en las dependencias donde se hallen aparatos eléctricos, salvo a las personas debidamente autorizadas.

Artículo 209. Todo el que reciba una orden o aviso telefónico deberá acusar recibo con las palabras "recibido y enterado"; si no lo ha entendido perfectamente, deberá pedir su repetición.

Este acuse de recibo es cosa totalmente independiente de la respuesta que deba darse al telefonema; por tanto, aquél debe darse inmediatamente, aunque éste haya de retardarse.

Artículo 210. Todo el que reciba un telefonema incurrirá en responsabilidad si tolera que no se le acuse recibo del mismo en una u otra forma de las dichas, según corresponda.

CAPITULO XI

Talleres.

Artículo 211. Los talleres que las Compañías tienen establecidos en Sarriá, están destinados a realizar los trabajos de conservación y reparación de todo el material fijo y móvil, y a la construcción y reconstrucción de material nuevo y nuevas instalaciones.

Artículo 212. Anexo a los talleres de reparación y construcción, hay establecida una pequeña fábrica de billeteaje para el servicio particular de las Compañías.

Artículo 213. Al frente de todo el personal de Oficinas, técnico y obrero, habrá un Jefe de talleres encargado de la redacción de los proyectos de su especialidad que se le confíen por la Dirección de ordenar, distribuir y vigilar los trabajos que se ejecuten, de la bondad y perfección de los cuales será responsable ante la Dirección; de cuidar del mejor y más económico aprovechamiento de toda la maquinaria y existencias, de que el personal trabaje en buenas condiciones y dando el máximo rendimiento, de vigilar la contabilidad y el consumo de materiales de todas clases y herramientas y de cooperar en todos los casos al buen servicio de las Compañías.

Artículo 214. En caso de tener que trabajar el personal de talleres en la línea de Calaña, y exigir las Empresas al mismo el terminar y reanudar el trabajo a la hora fijada normalmente en el lugar designado para el trabajo, las Compañías abonarán tres horas sencillas de jornal en concepto de "salida".

Artículo 215. En los casos en que se

trabajen las ocho horas consecutivas, como sucede en los turnos de noche, y en los casos especiales que puedan presentarse, las Compañías concederán un descanso de media hora retribuida durante la jornada, a este personal, siempre que la interrupción no represente peligro para las personas o para las cosas.

Artículo 216. Los operarios de turno de noche, si por motivos de salud lo precisaran, podrán pasar a desempeñar su trabajo durante el día. El cambio de jornada deberá solicitarse a la Dirección por escrito, y justificando los motivos que lo precisan.

Artículo 217. En los trabajos pesados de las Compañías, y a petición de los interesados, cuando aleguen enfermedad o edad excesiva, serán permutados en su Sección por obreros más jóvenes de su misma categoría, y en caso de no poder ser de su misma Sección, de otra, la más similar. En caso de divergencia se resolverá por el organismo que las leyes dispongan.

Artículo 218. Al personal que habitualmente trabaja en los fosos, se le proporcionará por parte de las Empresas trajes-granota, al igual que al personal de la Sección de "trucks". Estos trajes tendrán una duración de un año.

Artículo 219. Los peones que presten sus servicios en esta Sección, tendrán derecho, a los dos años de pertenecer a la misma, a sufrir un examen que solicitarán por escrito al Jefe de talleres, para en caso de aptitud pasar a ocupar la plaza superior de ayudante. El tribunal de examen para designar su capacidad, estará formado por el Jefe de talleres, el encargado de su Sección y el operario más antiguo de la misma. Una vez examinado, si reúne las condiciones necesarias, quedará en disposición de ocupar la primera vacante que se produzca en la Sección a que pertenezca. Estos derechos de examen serán también aplicados a los ayudantes para el ascenso a la categoría superior de operarios.

Caso de no existir en la sección otro operario que pueda formar parte del Tribunal lo sustituirá el más antiguo de la sección más similar, y de no ser posible, uno designado por la Escuela Industrial.

Artículo 220. Los aprendices que entren a prestar servicios en las Empresas no tendrán una edad inferior a los diez y seis años y pasarán a cubrir la primera vacante de ayudante que se produzca, al cumplir los tres años de permanencia en las mismas, siempre que reúna las condiciones y aptitudes necesarias, que deberá demostrar previo examen, al igual que lo previsto en el artículo anterior.

Artículo 221. En casos de accidentes en los trenes, en la línea aérea, en las subcentrales, en la alimentación y, en general, en todo lo que corresponda al servicio eléctrico, el jefe de talleres acudirá al lugar en que se haya producido en cuanto reciba la noticia y se pondrá al frente de los trabajos que hayan de ejecutarse para restablecer la normalidad hasta haberlo conseguido, dejando al servicio de Vía y Obras los que, una vez arreglada la parte eléctrica o despejada la vía del material móvil, le correspondan.

Artículo 222. Por requerirlo la índole de la explotación, el servicio de taller tiene virtualmente el carácter de permanente, a cuyo efecto, durante los días festivos, trabajará o estará de retén para lo que pueda necesitarse el número de obreros que se designen y además todos deberán estar dispuestos a acudir en socorro de las Compañías a cualquier hora, cuando fueren llamados con urgencia con motivo de un accidente en la línea.

Artículo 223. Durante las horas de trabajo y cualquiera que sea el lugar en que se ejecute no se permitirán cantos ni conversaciones que no se refieran exclusivamente a la transmisión de órdenes e indicaciones o consultas respecto al mismo, ni mucho menos discusiones.

CAPITULO XIII

Vías y Obras.

Artículo 224. La conservación y reparación de la explanación, vía, edificios y todas las instalaciones fijas, con la sola excepción de las eléctricas, corresponderán al Servicio de Vías y Obras.

Artículo 225. Al frente de este servicio habrá un Jefe encargado de la redacción de los proyectos de su especialidad, que se le confíen por la Dirección; de vigilar asiduamente la vía en todos sus detalles, y obligar que la vigile también el Sobrestante asenador a sus órdenes y los Capataces de las brigadas; de ordenar los trabajos conducentes al mantenimiento constante de la solidez y buen asiento de la vía y del buen estado de las agujas y aparatos de cruce de vías o desvíos en general; de la buena conservación de todas las instalaciones y todo el material fijo, procurando siempre con su celo y buen ejemplo, el máximo de rendimiento del personal.

Artículo 226. En caso de cualquier accidente, deberá acudir al lugar en que haya ocurrido, en cuanto reciba el aviso, para cooperar personalmente, y con su gente, al restablecimiento de la normalidad y restablecer, bajo su dirección, la vía libre, en cuanto haya sido reparado o retirado el material móvil.

Artículo 227. Propondrá a la Dirección el cuadro de personal y su distribución en brigadas que como mínimo fijo sea indispensable para los servicios que le están encomendados, y tomará y despedirá los obreros temporeros que, a su propuesta y previa la autorización de la Dirección, sean necesarios para ejecutar trabajos extraordinarios, y al despedir este personal temporero, procederá por turno de los más modernos, dentro de cada especialidad.

Artículo 228. Tendrá organizados turnos de retén o vigilancia durante los días festivos o de lluvia, que, convenientemente distribuidos a lo largo de la vía, puedan acudir rápidamente y en todo momento al punto donde cualquier accidente pudiera hacerlos necesarios.

Artículo 229. Será responsable, ante la Dirección, del acierto y esmero con que se ejecuten todos los trabajos por sus brigadas y personal, y lle-

vará con exactitud y minuciosidad la estística de todos los materiales que sus brigadas empleen o consuman, haciendo constar el lugar y el objeto.

Artículo 230. Dará cuenta a la Dirección, inmediatamente que se observase una anomalía, avería, o defecto que pudiera afectar a la seguridad de las circulaciones, proponiendo su corrección o remedio a reserva de tomar, desde luego, bajo su dirección y responsabilidad las determinaciones o ejecutar los trabajos que la urgencia del caso aconsejara según su criterio, como más convenientes. Fuera de estos casos especiales y urgentes, formulará semanalmente un parte a la Dirección detallando cuanto sea digno de mencionar respecto a su servicio, y proponiendo las cosas que necesiten autorización superior y que estime beneficiosas para las obras que le están encomendadas.

Artículo 231. Propondrá los premios y castigos a que se haga acreedor el personal a sus órdenes.

Artículo 232. El personal de Vía y Obras, además del Jefe, se compondrá de un Sobrestante montador, de los Capataces y peones que constituyan las brigadas fijas encargadas de la conservación de la vía y de los obreros de plantilla y temporeros dedicados a trabajos especiales.

Artículo 233. El personal de esta sección tendrá preferencia para ocupar las vacantes de mozo, guarda-agujas y guarda-pasos de la Sección de Movimiento, siempre que reúna las debidas condiciones y aptitudes, que deberán acreditar mediante examen.

Artículo 234. Los pagos en esta Sección se verificarán durante las horas de trabajo, y en el lugar en que estuvieren las brigadas o albañiles.

Artículo 235. La conservación de las vías, terraplenes, obras de arte, y en general todas las dependencias de la línea, estarán a cargo de las brigadas de conservación, compuesta cada una de ellas de un Capataz y del número de peones que, según las circunstancias, se estime necesario. Cada brigada tendrá ordinariamente a su cargo una determinada porción de línea que llevará el nombre del trozo.

Artículo 236. Las brigadas están obligadas a proteger la vía con las señales convenientes, así en los casos que señale el presente Reglamento, como en cualquier otro en que sean requeridas por los empleados de los trenes, o de las estaciones. Deben, pues, tener todas perfecto conocimiento del Reglamento de Señales, para hacer de éstas el uso debido.

Artículo 237. Las brigadas deberán también vigilar las líneas eléctricas, pero se abstendrán de tocarlas, limitándose a dar aviso de la anomalía observada al Jefe de la estación más próxima, destacando al efecto un peón que marche con la celeridad posible.

Artículo 238. Cuando una brigada observare que algún poste de sostenimiento de la línea aérea se haya inclinado o esté defectuosamente hincado, procederá en seguida a consolidarlo, si sus trabajos no han de afectar a la línea aérea, o dará aviso al Jefe de talleres, solicitando su intervención, en caso contrario.

Artículo 239. Los Capataces y peones de las brigadas podrán ponerse,

en determinados casos, a la disposición de un Jefe de estación, o del de Talleres, mediante una orden especial del Jefe de Vía y Obras. Los Jefes de estación no podrán reclamar el auxilio de las brigadas sin hallarse autorizados para ello por el Jefe del Movimiento.

Artículo 240. Cuando le ocurra un accidente a un tren o a una grúa, las brigadas y trabajadores que se hallen próximas, aunque no estén de servicio, deberán ponerse a disposición de los Motoristas, o Jefes de tren, si su presencia no es indispensable en otra parte, ejecutando lo que ellos dispongan, según las necesidades del caso.

Artículo 241. Cuando se ejecuten trabajos de reparación, el Jefe de Vía y Obras deberá dar las instrucciones convenientes a los Capataces de brigada y demás empleados permanentes de la vía, así como, si hay caso, a los empresarios, destajistas y trabajadores ocupados temporariamente, para evitar que se entorpezca la circulación de los trenes y alejar toda eventualidad de peligro.

En este concepto, deben prescribir las señales que hayan de hacerse, según las circunstancias, para detener los trenes o aminorar su marcha, y disponer, si conviene, la colocación de señales fijas.

Artículo 242. Los Capataces de las brigadas serán responsables de las medidas que tomen y de las omisiones que cometan en la vigilancia de la vía y al ejecutar los trabajos de conservación y reparación, en todo lo que abarque el distrito de su cargo. En los casos de ausencia justificada del Capataz, hará sus veces y tendrá, por tanto, las mismas atribuciones y deberes, un peón que estará designado previamente, con la aprobación del Jefe de Vía y Obras de la Sección, y que se denominará peón primero.

Artículo 243. Los peones de las brigadas deben obediencia al Capataz; y, en su consecuencia, la deben también al peón designado para substituirle.

Quando un peón incurra en falta, el Capataz obrará en consecuencia, y lo pondrá en conocimiento de su Jefe inmediato para que, por quien corresponda, se resuelva lo más conveniente. Los Capataces serán responsables de las faltas y negligencias de los peones de su brigada, excepto cuando se hallen ocupados en trabajos que no estén a su vista.

Artículo 244. Todos los empleados de las brigadas de conservación y los cualquiera negligencia o falta de vigilancia de la vía, serán responsables de cualquiera negligencia o falta de vigilancia en que puedan incurrir, así como de la inobservancia de las leyes o reglamentos que conciernan al servicio que les está confiado.

Artículo 245. Los trabajos ordinarios de las brigadas de conservación, comprenden:

La rectificación, asiento y nivelación de las vías.

La reposición del balasto y la limpieza de la vía.

El cambio de carriles, cojinetes, planchas de unión, clavijas, pernos, cuñas, corazones de vía, agujas, etc., y en general, de todas las piezas que constituyen las vías, según el sistema a que pertenecan.

El depósito en las líneas y el transporte por las mismas de los materiales necesarios para los trabajos.

La limpieza de las cunetas, la conservación de las banquetas y taludes y la reparación de los desprendimientos.

La conservación de los setos vivos y cierres secos.

Quando convenga, se encargará también de la colocación de las vías nuevas y de las variaciones que hayan de hacerse en las vías de las estaciones.

Artículo 246. En los días de grandes lluvias no deben las brigadas apartarse de la línea, antes al contrario, deben recorrerla para ver que el balasto no haya sido arrastrado por las aguas, dejando las traviesas tan decarnadas que puedan ofrecer peligro o que no haya ocurrido algún otro desperfecto que pueda también ofrecerlo.

Artículo 247. Al personal de las brigadas de esta Sección, que trabajen bajo las inclemencias del tiempo, las Compañías le proporcionarán trajes impermeables y botas de agua.

Artículo 248. Los turnos de trabajo de noche de las brigadas de Vía y Obras, se establecerán en forma que, en ningún día natural, o sea desde las cero a las veinticuatro horas, el trabajo exceda de ocho horas, y el descanso de jornada a jornada no sea inferior a diez horas, pudiendo por disposición de las Compañías, el día de cambio de turno, trabajar menos de las ocho horas, percibiendo el jornal ordinario de las ocho horas. Fuera de este trabajo ordinario, se considerará extraordinario el que se ejecute fuera de las ocho horas por día, considerando el día de descanso semanal como día de trabajo ordinario.

Artículo 249. Todos los trabajos de conservación que haya de realizarse en la vía y no puedan ejecutarse con seguridad durante las horas de circulación de trenes, sin ocasionarles un retraso apreciable, deberán ejecutarse en turno de noche, que se organizarán entre las mismas brigadas y por el tiempo que dure aquél, y cuando los que se ejecuten sean de naturaleza que no exija que se proteja con las señales de alto la sección de línea que abarquen, las brigadas y trabajadores que en ellos se ocupen deberán apartar de la vía las herramientas, materiales y demás objetos que hayan de emplear, de modo que no puedan alcanzar las banquetas de los coches, ni ningún hierro o aparato.

En su consecuencia, se prohíbe terminantemente que entre los dos carriles de una misma vía se depositen tierras, materiales, ni objetos de ninguna clase. En la parte exterior de las vías no podrán tampoco formarse depósitos ni dejarse objeto a menos de 40 centímetros de distancia de los carriles.

En la parte exterior de las vías podrán formarse depósitos:

1.º A la distancia de 50 centímetros o más, hasta llegar a un metro, formando plano inclinado que empiece a nivel de la vía.

2.º A más de un metro y 50 centímetros de los carriles, podrán hacerse a cualquier altura, mientras lo permita la inclinación de los taludes, sin producir desprendimientos.

Artículo 250. Aunque el Servicio de Vía y Obras tiene el carácter de permanente, a los individuos de sus brigadas que les corresponda trabajar en domingo, harán en lo posible un trabajo más sencillo que el ordinario.

Artículo 251. Cuando se haya de proceder al alzamiento de la vía, las brigadas procurarán no alzarla de una vez más que unos siete u ocho centímetros, en una longitud de 20 metros, por lo menos. En los días de lluvia, procurarán no dejar la vía descubierta y nunca se apartarán de ella al terminar la jornada, en los trabajos ordinarios de reparación, sin haber acabado de calzar las traviesas y de arreglar el balasto, y, si es necesario, sin haber dispuesto lo conveniente para que se presente a los trenes la señal de precaución.

Artículo 252. Por ninguna razón, se emprenderá en la vía trabajo alguno que pueda afectar a la circulación de los trenes, sin que esté presente el Capataz de la brigada o el que haga sus veces, y sin que el mismo se haya asegurado de que está debidamente protegida la circulación.

Artículo 253. El peón o empleado cualquier encargado de cubrir el punto en que esté reparando la vía cualquier brigada, no debe nunca retirar las señales colocadas sobre la vía que protegen, sin haber recibido orden expresa para ello del Capataz o del que haga sus veces.

Artículo 254. Los Capataces de brigada deben calcular aproximadamente las horas en que hayan de pasar los trenes por el punto en que trabajen, a cuyo efecto, llevarán siempre consigo los itinerarios de los trenes, cuidando de reclamarlos cuando no se les haya dado, o cuando, por extravío u otro motivo, carezcan de ellos.

Artículo 255. Los Capataces deben calcular prudentemente, y teniendo en cuenta todas las dificultades, el tiempo que podrá durar el trabajo que hayan de emprender, y procediendo de manera, a no mediar un caso urgentísimo, que puedan tener la vía expedita por lo menos cinco minutos antes de la hora en que haya de pasar algún tren. Sin embargo, no deberán fiar en las horas reglamentarias de los trenes ni en las fijadas en los avisos relativos a la circulación de trenes extraordinarios, puesto que, pudiendo expedirse los unos y los otros sin previo aviso, en caso de necesidad, no deben olvidar que han de tomar siempre y en todos momentos las precauciones debidas como si hubiese de pasar un tren.

Artículo 256. Cuando por el estado de la vía sea necesario que los trenes pasen lentamente por un tramo determinado de la línea, se procederá del modo siguiente: La señal de precaución se presentará a todos los trenes a 300 metros del punto en que empieza el trayecto que hayan de recorrer con poca velocidad. Esta distancia deberá aumentarse hasta 500 metros en las pendientes que exceden de 15 milímetros por metro.

Artículo 257. A no mediar una necesidad extrema, no se emprenderá ningún trabajo que pueda exigir una modificación en la marcha de los trenes, sin que por el Servicio del Movimiento, a instancia del Jefe de Vía y

Obras, se haya circulado la orden oportuna.

Artículo 258. No puede establecerse ninguna nueva aguja sin una orden escrita del Director de las Compañías.

Artículo 259. En casos extraordinarios y muy urgentes, podrán emprenderse los trabajos, tomando en el acto y sobre el terreno las disposiciones convenientes para que se entorpezca lo menos posible la marcha de los trenes y quede su circulación asegurada. Estas disposiciones deberán ser tomadas de común acuerdo por los empleados presentes de mayor categoría, en cada uno de los Servicios del Movimiento, de Vía y Obras y Talleres.

Artículo 260. Los cangrejos, o vagoncillos movidos a mano que sirven para transportar los materiales cuando se establezcan, estarán bajo la custodia y mando de los Capataces de brigada, y, en su ausencia, del Peón primero. Estos vehículos no podrán colocarse nunca en la vía sino cuando lo ordenen los Capataces o aquellos que debidamente les substituyan, y siempre bajo la vigilancia y dirección de los mismos.

Artículo 261. Los hombres encargados de cubrir la vía no deben retirar la señal de alto, sino por el contrario, presentarla siempre de modo que pueda verse bien, hasta que el Capataz les dé la orden de hacerlo.

Artículo 262. A no ser en un caso de extrema necesidad, no podrán expedirse trenes para los trabajos de la vía sin que por una orden del Servicio del Movimiento, se haya hecho saber:

1.º El día en que deberán empezar a prestar servicio dichos trenes.

2.º Las estaciones o puntos de la línea entre los cuales habrán de circular los referidos trenes.

3.º Las horas en que deberán terminar su circulación diaria.

Esta orden deberá formularse a instancia del Jefe de Vía y Obras, o, en su nombre, por el Sobrestante y comunicarse a todos los empleados de los diferentes Servicios, que puedan tener interés en saber los trayectos que dichos trenes hayan de recorrer y los itinerarios a que se sujete su marcha.

Si en esta orden no pudiese fijarse el día en que hayan de cesar estos trenes, deberá hacerse saber con la posible oportunidad a todos los empleados a quienes interese tener esta noticia.

Artículo 263. Toda grúa o tren de transportes destinado al servicio de la vía, deberá estar encargado a un Motorista, quien se pondrá de acuerdo con el Sobrestante o Capataz de Vía y Obras para la dirección de los transportes.

El Capataz de la brigada a cuyas órdenes haya de trabajar la grúa, o el Sobrestante en casos especiales, designará el Peón que haya de acompañar la grúa en sus viajes de ida y vuelta al trabajo para efectuar las señales o maniobrar las agujas que fueran necesarias.

El Motorista estará bajo las órdenes de los Jefes de estación en lo referente a la circulación por la línea y estacionamiento del tren en las estaciones, y

del Sobrestante o Capataz de Vía y Obras, en lo tocante a la carga y descarga.

Artículo 264. Los empleados de la vía deben recoger cuidadosamente todos los objetos que caigan de los trenes, tanto si son piezas de las máquinas y carruajes, como si son parte de las mercancías transportadas u objetos perdidos por los viajeros o los empleados de los trenes. Recogidos que sean, los entregarán con toda la brevedad posible al Jefe de la estación más próxima, quien deberá librarles recibo.

Artículo 265. Todos los empleados de la vía y de los demás Servicios de las Compañías que tengan obligación de circular por las líneas, deben observar las prescripciones siguientes:

1.º En cuanto divisen un tren o grúa a menos de un kilómetro de distancia, deberán apartarse de la vía, y en cuanto sea posible, a un metro y 50 centímetros, por lo menos del carril más próximo, absteniéndose de cruzar la línea. En los túneles, deben refugiarse en los burladeros o nichos abiertos en los mismos, evitando a toda costa, hallarse en los puentes al paso de los trenes. Por excepción, en las líneas de doble vía, si tienen la seguridad de que no han de cruzar en el punto en que se encuentren en aquel momento, podrán situarse en la vía opuesta a la que recorra el tren, o bien fuera de ella, pero del mismo lado.

2.º Cuando los empleados se vean precisados a caminar por la misma vía, si la línea la tiene doble, deberán seguir aquella por donde los trenes hayan de circular en el sentido opuesto a la dirección que ellos lleven, y, si es de una sola vía, deberán estar muy alerta, mirando a menudo en ambos sentidos, para no ser sorprendidos por los trenes o grúas que pueden llegar por cualquiera de ellas.

Artículo 266. Cuando hayan de efectuarse los trabajos de noche, los empleados de la vía no deberán dejar su puesto hasta que hayan llegado los que deban reemplazarles, a quienes enterarán de las órdenes, instrucciones o avisos que hayan recibido, dándoles noticia de los trenes que hayan pasado y de los que todavía se esperan.

Artículo 267. Cada brigada debe llevar consigo los siguientes objetos:

- 1.º Dos banderines rojos.
- 2.º Dos banderines amarillos.
- 3.º Un banderín amarillo y otro encarnado colocados en una misma asta.
- 4.º Dos faroles de señales que puedan presentar, alternativamente, la luz amarilla y encarnada.
- 5.º El Reglamento de señales.
- 6.º El presente Reglamento en lo que les atañe.

CAPITULO XIII

Guarda-pasos.

Artículo 268. El personal de los pasos estará bajo las órdenes del Jefe de la estación más próxima. Pondrán sumo cuidado en la vigilancia de la vía, en especial al paso de los trenes, cuidando de cerrar las barreras con la prudente antelación, avisando al Motorista del tren que pase, con el banderín de día y con el farol de señales por la noche, si la vía está expedita u ofrece algún peligro.

Artículo 269. No permitirán la entrada ni apacentamiento del ganado en toda la extensión de la vía que esté confiada a su vigilancia; el tránsito de éstos y de los vehículos y viandantes se hará precisamente por el paso a nivel y en la forma que se disponga para aquel paso, cuidando de no alterar ni detener la marcha de los trenes si no es por inminente peligro. Cuantas irregularidades notaren sobre estas disposiciones, las pondrán en conocimiento del Jefe de estación.

Artículo 270. Los guarda-pasos deberán:

1.º Mantener las ranuras de los pasos perfectamente limpias sacando la tierra, arena, piedras, nieve o granizo que, según los casos, en ella se introduzca, a fin de que puedan pasar sin el menor entorpecimiento las pestañas de las ruedas de los vagones.

2.º Tener siempre limpios y barridos los pasos en toda su extensión.

Artículo 271. Los guarda-pasos deben estar dispuestos a hacer las señales correspondientes, según convenga, a tenor de lo preceptuado en el presente Reglamento y en el de señales, para lo cual dispondrán de un banderín rojo y otro amarillo, un farol para señales y un pito de alarma.

CAPITULO XIV

Señales.

Artículo 272. Las señales mediante las cuales los agentes de la vía, de las estaciones y de los trenes se transmiten las órdenes o avisos que interesen a la seguridad y regularidad con que debe verificarse la marcha de los trenes, pueden efectuarse en puntos determinados de la vía o en cualquier parte de la misma, tener lugar durante las horas del día como de la noche y ser perceptibles por medio del oído o de la vista.

Las señales de oído se hacen, según los casos, por medio de campana o timbre eléctrico, de pito y de la bocina o sirena de los coches automotores.

Las señales de vista se hacen con banderines, faroles, discos y, en casos excepcionales, con los brazos.

Artículo 273. *Señales de oído.*

A) Con la campana o timbre eléctrico se hacen dos señales:

1.º Un toque prolongado avisa al público, en las estaciones y apeaderos en que el servicio de taquillas no es permanente, que ésta se abre para el despacho de billetes para el próximo tren.

2.º Un toque algo prolongado previene que el tren que está parado en el andén debe ponerse en marcha.

Cuando en una estación se hallan dos trenes a causa de tener lugar un cruce, un solo toque dará salida al tren ascendente, o sea el que lleva dirección a Tarrasa o Sabadell, y con dos toques se ordenará la salida al tren descendente, es decir, el que va en dirección a Barcelona.

B) Con el pito se hacen dos señales:

1.º Un silbido algo prolongado tiene la misma significación que la acabada de expresar en el apartado 2.º para el toque de campana o timbre eléctrico.

2.º Varios silbidos, breves y repeti-

tidos, indican que el tren debe detenerse inmediatamente.

C) Con la bocina o sirena de los automotores se hacen tres señales:

1.ª Un sonido breve es atención y sirve de aviso de que el coche automotor o tren se pone en marcha.

2.ª Dos sonidos cortos y seguidos sirven al Motorista para llamar al agente del primer coche para que acuda a la cabina de mando.

3.ª Muchos toques cortos y seguidos son señal de alarma o de un peligro inminente.

Artículo 274. Señales de vista.

Estas señales se distinguen por su color. El verde indica que la vía está expedita y que los trenes pueden circular sin peligro. El amarillo es precaución y prescribe disminución de velocidad y llama la atención. El color rojo o encarnado, es peligro y manda parada absoluta e inmediata.

A) Se usarán dos banderines de mano, uno amarillo y otro encarnado.

Todo banderín desplegado sostenido con la mano, hincado al lado de la vía, sujeto a los postes que sostienen la línea aérea o en cualquier otro objeto que se halle junto a la vía, indica precaución, y prescribe disminución de velocidad si es amarillo, y es señal de peligro inmediato y, por consiguiente, alto absoluto si es de color encarnado.

El lado en que se coloque el banderín es indiferente tratándose de vía sencilla; pero en los trayectos con doble vía, deberá situarse siempre a la derecha de la misma en el sentido de la circulación, y en aquellos casos que no sea posible por utilizarse como soporte los postes situados en la entrevía, el banderín se atará en los mismos inclinado y de modo que la parte desplegada quede recayente sobre la vía que exige la señal.

B) De noche, en los túneles y estaciones subterráneas, se emplearán faroles con tres clases de colores: verde, amarillo y encarnado, que, como se ha dicho anteriormente, indican, respectivamente, vía libre, precaución, o sea, que disminuya la velocidad, y peligro, con orden de hacer alto inmediatamente. Dichos faroles se llevarán en la mano o se colocarán en postes, hincados en la orilla de la vía y a la altura que resulten bien visibles para el Motorista.

C) Con los discos indicadores de posición de las agujas, que tienen por objeto dar a conocer a distancia a los Motoristas, así como al personal de los trenes y de las estaciones cuál es la vía que se halla preparada por las agujas de un cambio para el paso de los trenes, se hacen dos señales:

1.ª Cuando el disco se presenta de canto, o sea, paralelo a los carriles, significa que el paso está previsto por la vía general o principal del cambio.

2.ª Colocado el disco de frente, perpendicular a los carriles, señala que las agujas del cambio se hallan dispuestas para la vía desviada o secundaria del mismo.

En aquellos discos que convienen también indicación de noche, llevan en el disco de rotación, y sostenido en su extremo superior, un farol de cuatro caras, dos a dos, provistas con cristales verdes y amarillos, dispuestos de modo que la luz verde coincida con la posición de paso por

la vía general o principal del cambio, y la luz amarilla corresponda con la situación de las agujas dispuestas para la vía desviada o secundaria del desvío.

D) En caso de necesidad, los empleados de la vía y estaciones, harán a los Motoristas advertencias con los brazos:

1.ª Un hombre parado con el brazo derecho extendido horizontalmente, en sentido de la marcha del tren, indica vía libre.

2.ª Con el brazo extendido por encima de la cabeza, se prescribe disminución de velocidad.

3.ª Con los brazos en cruz, y aún mejor, violentamente agitados y mirando al tren, indica parada absoluta.

Estas señales con los brazos sólo se emplearán cuando se carezca de banderines o faroles propios para hacerlas.

Artículo 275. Señales de los trenes.—Todo tren, automotor o grúa que marche de noche o en tiempo de niebla, deberá llevar un farol con luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte posterior del vehículo de cola.

Artículo 276. Señales para comunicarse entre sí los Agentes de un tren. El agente que tripule el coche de cabeza comunicará al Motorista la orden de listo o marche el tren, mediante el timbre instalado en los coches, previas las formalidades previstas en el artículo 44.

Estando el tren en marcha, el funcionamiento de dicho timbre por los agentes del tren, mandará hacer alto al Motorista, parada que deberá ser lo más rápida posible cuando, con el referido timbre y mejor aún, con el pito que deben llevar todos los agentes del tren, se hagan varios toques cortos y seguidos, cual corresponde a la señal de alarma o peligro inminente.

Artículo 277. Discos indicadores de marcha.—Para conseguir que la marcha del tren sea regular y sensiblemente uniforme, adecuada al perfil longitudinal de la línea y la más conveniente para el buen funcionamiento de los motores, se han señalado, a lo largo de la vía, los puntos en que, debido a cambios de rasante o por iniciarse una parada, el motorista debe quitar o dar marcha.

Dichas señales situadas a la derecha de la vía en el sentido de la circulación, están constituidas por un disco de chapa pintado de blanco en cuyo centro se ha marcado en negro una A o una C, que quiere decir, respectivamente, *abrir* y *cerrar* el regulador ("controleur").

Artículo 278. Block eléctrico automático.—Las señales de circulación de trenes o de Block están establecidas a la derecha de la vía en el sentido de la marcha de los trenes; son luminosas, permanentemente encendidas de día y de noche, y presentan a los trenes luz roja, luz amarilla o luz verde.

Todos los Motoristas y Jefes de tren y estaciones deberán conocer perfectamente la situación que en la vía ocupan dichas señales.

Artículo 279. La apariencia roja ordenará siempre y de un modo ab-

soluto y riguroso, alto al tren que se dirija a ella, y el motorista no deberá rebasarla por ningún motivo ni en ningún caso, cualesquiera que sean las demás órdenes o indicaciones de cualquier clase que haya recibido al emprender el viaje, y una vez realizada la parada del tren, deberá obedecer las órdenes que le sean dadas por el Jefe de estación o agente que en su delegación o directamente en la del Jefe de Movimiento actúe en el punto de parada.

El motorista podrá exigir que dichas órdenes le sean dadas por escrito.

En el caso de que después de cinco minutos de parada no se presentara ningún agente especialmente delegado para ordenar lo que haya de hacer el tren, el Jefe del mismo dispondrá el avance a la velocidad del paso de un hombre, hasta encontrar el motivo de la señal de alto o una nueva señal de vía libre.

Artículo 280. Cuando la apariencia de luz presente color blanco, debido al caso fortuito e improbable de rotura del cristal, también indicará alto al tren, y el Motorista deberá pararlo junto a la señal, sin rebasarla, y una vez parado deberá descender de su cabina y tratar de comprobar de qué color era el cristal roto y proceder en consecuencia, continuando la marcha si fuese el verde o amarillo y avisando lo ocurrido al Jefe de la próxima estación en que pare el tren.

Cuando un Motorista encuentre una señal apagada o que centellee, haciendo dudosa su interpretación, deberá también interpretarla como roja y parar sin rebasarla, y después de parado el tren, deberá reanudar la marcha con lentitud y precaución, hasta que encuentre algún motivo que aconseje no seguir más allá o hasta la señal próxima, debiendo, como en el caso anterior, dar conocimiento al Jefe de la primera estación que encuentre.

Artículo 281. La apariencia amarilla indicará precaución al tren, que deberá observarla hasta que reciba la indicación de una nueva señal.

La apariencia verde indicará al Motorista que la vía está expedita.

Artículo 282. Deberes de los Motoristas y otros agentes respecto a las señales.—En cuanto el Motorista divise la señal de precaución, debe hacerse dueño de la velocidad del tren, cerrando la marcha y actuando sobre los frenos para llegar a la señal con velocidad muy reducida y tal, y que le permita parar el tren en caso necesario en menos de cincuenta metros de distancia.

Cuando el estado de la vía sea tal que sólo permita circular a marcha lenta o a paso de hombre, el encargado de su vigilancia hará señal de alto y dará instrucciones verbales al Motorista.

Artículo 283. Ante la señal de alto, el Motorista deberá, por cuantos medios estén a su alcance, hacerse dueño del tren, de modo que pueda pararlo lo antes posible, cerrando inmediatamente la marcha, apretando los frenos y dando contramarcha si se hiciera necesaria medida tan extrema.

Artículo 284. Al aproximarse a un

cambio de vía provisto de indicador de posición de agujas, el Motorista se fijará en la señal que marque dicho indicador, para cerciorarse de cuál es la vía que se encuentra preparada por las agujas del cambio.

En el caso de que la señal dé a conocer que las agujas se encuentran dispuestas para la vía distinta de aquella en que el tren es recibido habitualmente, el Motorista se hará dueño de la velocidad del tren, reduciéndola en todo lo necesario para que, al llegar a las agujas, pueda realizar la parada ante las señales que se le hagan o ante cualquier obstáculo que pueda encontrar en la vía.

Artículo 285. Los agentes de la vía y de las estaciones deberán estar siempre prontos a hacer las señales necesarias, para lo cual dispondrán en todo momento, en sitio de fácil acceso y en estado de inmediata utilización, de día el banderín y de noche el farol.

Artículo 286. Los aparatos de señales deben conservarse en perfecto estado por los Agentes a quienes estén confiados, los cuales serán responsables del abandono en su entretenimiento y conservación.

Artículo 287. Todo agente que vea u ocasione un obstáculo en la vía está obligado, bajo su responsabilidad, a hacer las señales para prevenir accidentes.

Artículo 288. Ningún empleado de estas Compañías podrá ser nombrado de plantilla sin que demuestre conocer el significado de las diferentes señales y hallarse en condiciones de hacerlas en caso de necesidad.

Artículo 289. Este Reglamento tendrá una duración de dos años a partir de esta fecha, pudiendo prorrogarse por igual, y así sucesivamente, siempre que las representaciones patronal u obrera no propongan un mes antes de finalizar los plazos alguna modificación.

Barcelona, 21 de Febrero de 1933.

El presente Reglamento ha sido aprobado por mayoría en esta fecha, sin perjuicio de entablar la representación de las Compañías los correspondientes recursos a varios artículos.

Ilmo. Sr.: Ha sido elevada por la Junta Consultiva de Seguros, en virtud de la facultad de iniciativa que le concede el Reglamento de 1912, una moción pidiendo la modificación del Decreto de 31 de Marzo de 1932, en el punto referente a la creación del Cuerpo de Corredores Jurados de Seguros, y

Considerando que no procede dicha moción, y

Vista la propuesta de Subsecretaría con la que el Ministro se halla conforme,

Vengo en decretar:

Que procede, por ahora, que la Comisión Permanente y la Junta Consultiva se limiten a la elaboración de un proyecto de reglamentación de los Agentes de Seguros, en la que se precisen las normas según las cuales pue-

den ser admitidos en la profesión y la forma en que han de ejercerla.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 9 de Marzo de 1933.

FRANCISCO L. CABALLERO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente de "La Vasco Navarra, S. A.", Riesgos diversos, Pamplona, este Ministerio ha resuelto, de conformidad con el dictamen emitido por la Comisión Permanente de la Junta Consultiva de Seguros, inscribir a la entidad "La Vasco Navarra, S. A.", Pamplona, en el ramo de Riesgos diversos, con aprobación de la tarifa, póliza y demás documentación que al expediente aporta.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 13 de Mayo de 1933.

FRANCISCO L. CABALLERO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente de "Garantía de Portugal", Sociedad Anónima, portuguesa, Ramo de seguros marítimos, con domicilio en Madrid, en liquidación.

Resultando que la Inspección en reciente visita comprueba que se han cumplido todos los trámites que preceden a la declaración de extinción y se hallan extinguidas sus obligaciones contractuales en España:

Considerando que procede poner término al proceso de liquidación,

Este Ministerio, de conformidad con el dictamen de la Junta Consultiva de Seguros, ha tenido a bien disponer que se extinga la entidad "Garantía de Portugal, S. A.", eliminándola del Índice de las que se hallan en liquidación, y que por el Banco de España en Madrid se devuelva a quien acredite su propiedad el depósito constituido a nombre de dicha entidad, según resguardo núm. 5.238, fecha 21 de Julio de 1925, importante 139.000 pesetas nominales en 278 obligaciones del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 16 de Mayo de 1933.

FRANCISCO L. CABALLERO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Vista la documentación remitida por la entidad "Fomento de

la Pequeña Propiedad", de Oviedo, en solicitud de obtener la inscripción de la misma en el Registro de entidades particulares de Ahorro, así como los depósitos constituidos por la citada entidad, y

Vistos asimismo los informes emitidos por el Inspector del Cuerpo técnico de Seguros y Ahorros, en funciones de Interventor del Estado en la expresada Sociedad, y por las Secciones correspondientes del Servicio de Inspección de Seguros y Ahorros, de este Ministerio, en cuanto a la nota técnica presentada y demás extremos relacionados con dichas Secciones,

Este Ministerio de Trabajo y Previsión, se ha servido disponer:

1.º Que se inscriba a la Sociedad civil cooperativa "Fomento de la Pequeña Propiedad", domiciliada en Oviedo, calle de Melquiades Alvarez núm. 6, como entidad de objetivos y finalidades especiales, en el Registro especial de entidades particulares de Ahorro, creado por el art. 54 del Estatuto especial de entidades particulares de Ahorro, capitalización y similares, de 21 de Noviembre de 1929, declarado ley de la República por la de 9 de Septiembre de 1931, por hallarse de acuerdo con dicho precepto legal vigente la nota técnica y Estatutos sociales presentados, aprobándose la designación del nuevo Director gerente en la persona de D. Antonio Rodríguez Ponga, y

2.º Que en el plazo de los dos meses siguientes a la terminación del semestre en curso y en relación con el número de asociados que integran la entidad en esta fecha, el Consejo de Administración completará el depósito de garantía constituido con arreglo al art. 85 del citado Estatuto especial del Ahorro, para el caso en que el número de socios exceda de mil, según lo dispuesto por la Orden de este Ministerio de 19 de los corrientes.

Madrid, 26 de Mayo de 1933.

FRANCISCO L. CABALLERO.

Señor Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN

Ilmo. Sr.: En ejecución del Decreto de 29 de Noviembre de 1933,

Este Ministerio se ha servido disponer:

El Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de la capital de la provincia marítima o el del puerto de más importancia por razón de su

tráfico, si en aquélla no la hubiere, asumirá la función de Jefe de Puertos de la provincia, con las facultades y atribuciones que la Ley de 20 de Mayo de 1932 confiere a los Jefes de Obras públicas dentro de sus respectivas demarcaciones. Si no hubiere Junta de Puertos en la provincia, dichas funciones las asumirá el Ingeniero Director del Grupo de Puertos correspondiente.

Madrid, 5 de Junio de 1933.

INDALECIO PRIETO

Señor Director general de Puertos.

ADMINISTRACION CENTRAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

DIRECCION GENERAL DE MARRUECOS Y COLONIAS

Esta Dirección, en uso de la facultad que le concede la base 5.ª del concurso anunciado en la GACETA DE MADRID de 23 de Marzo último, para el suministro de tubería de fundición de hierro con destino al abastecimiento de aguas de Santa Isabel de Fernando Poo, y en atención a lo dispuesto en la Ley de 14 de Febrero de 1907 y Reglamento de 26 de Julio de 1917 sobre protección a la producción nacional, después de examinadas las proposiciones presentadas ha decidido declarar nulo el concurso.

Madrid, 5 de Junio de 1933.—El Director general interino, Fernando Duque.

Concurso para el suministro de tubería de fundición de hierro con destino al abastecimiento de aguas de Santa Isabel de Fernando Poo.

BASES

1.ª El suministro comprende la siguiente tubería recta, con juntas de enchufe y cordón:

De 250 milímetros de diámetro, 1.200 metros útiles.

De 150 ídem ídem, 850 ídem ídem.

De 100 ídem ídem, 2.000 ídem ídem.

De 70 ídem ídem, 4.000 ídem ídem.

Más las piezas especiales que, con arreglo al catálogo de la fábrica suministradora, se determinarán después de adjudicado el concurso.

2.ª El material suministrado se ajustará el pliego de condiciones de este concurso, que estará expuesto al público en la Dirección general de Marruecos y Colonias, los días laborables, de once a una de la mañana.

3.ª Las proposiciones se presentarán en la Dirección general de Marruecos y Colonias o se remitirán por correo, extendidas en papel timbrado o en papel común, reintegrado con póliza de 1,50 pesetas, y deberán tener entrada en el Registro antes de las doce del día 10 de Julio, redactán-

dose con sujeción al siguiente modelo:

Don ..., enterado del anuncio publicado en la GACETA DE MADRID y del pliego de condiciones del suministro, se comprometo a suministrar la tubería de fundición de hierro requerida c. i. f. Santa Isabel de Fernando Poo, a los siguientes precios:

Tubería de 250 milímetros (...) pesetas tonelada.

Ídem de 150 ídem (...) ídem ídem.

Ídem de 100 ídem (...) ídem ídem.

Ídem de 70 ídem (...) ídem ídem.

Piezas especiales (...).

Los tubos serán fabricados, en caso de aceptarse esta proposición, por ..., en ...

A la proposición se acompañará poder o documento que acredite la personalidad de quien firme la proposición como representante de la entidad que ha de fabricar la tubería.

También se acompañará un catálogo de tubos y piezas especiales.

Las proposiciones se presentarán bajo sobre cerrado y lacrado.

4.ª Los pliegos se abrirán públicamente media hora después de terminar el plazo de admisión, levantándose acta de las proposiciones presentadas y efectuándose la apertura de pliegos ante el Tribunal que designe el Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

5.ª El Director general de Marruecos y Colonias resolverá el concurso adjudicando el suministro a la proposición que crea más conveniente, pudiendo rechazarlas todas y declarar el concurso desierto.

En la adjudicación del suministro se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley de 14 de Febrero de 1907, y en su virtud solamente serán admitidas las proposiciones en que se ofrezcan artículos o efectos de producción nacional.

6.ª El material será embarcado en el plazo de tres meses, a contar de la fecha de adjudicación.

7.ª Las condiciones de pago serán: 60 por 100 contra conocimiento de embarque del material; 40 por 100 a la llegada del material, conforme, a Santa Isabel.

8.ª En el caso de existir tubos rotos o rajados con parte aceptable, con arreglo al pliego de condiciones, se hará una liquidación provisional del 40 por 100, abonándose el resto al llegar de la Colonia la liquidación definitiva del suministro conforme.

9.ª Los tubos se reconocerán al ser desembarcados; las roturas y pérdidas ocasionadas en el desembarco serán de cuenta de la Administración.

10. Por la Casa suministradora se presentará a su costa un certificado del Bureau Veritas o de otra entidad análoga de reconocimiento y pruebas; pero la Dirección general de Marruecos y Colonias podrá designar a su costa persona que reconozca el material, quien tendrá libre entrada para ello en la fábrica.

11. El adjudicatario se comprometerá a constituir una fianza del 5 por 100 del importe de los tubos rectos adquiridos, en el plazo de ocho días, a partir de la fecha en que se publique la adjudicación en la GACETA, calculándose a este efecto el peso de la tubería con arreglo al catálogo de la

fábrica adjudicataria. En el caso de que esta fianza no sea constituida en ese plazo, la Dirección general de Marruecos y Colonias podrá adjudicar el suministro, sin nuevo concurso, entre las demás Casas concursantes.

12. El adjudicatario quedará sujeto a la jurisdicción administrativa vigente en la Península y Territorios españoles del Golfo de Guinea en cuantas cuestiones puedan surgir sobre la interpretación, cumplimiento y efectos del contrato; entendiéndose que, en caso preciso, se procederá contra él ejecutivamente, siendo a su costa cuantos gastos y perjuicios se ocasionen.

Madrid, 5 de Junio de 1933.—El Director general interino, Fernando Duque.

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCION GENERAL DE PROPIEDADES Y CONTRIBUCION TERRITORIAL

En la GACETA DE MADRID del día 6 de los corrientes y en su página 1.743, se inserta un anuncio de concurso para traslado entre Aparejadores, que habiendo sufrido error, queda anulado, siendo válido el siguiente:

“Existiendo vacantes dos plazas de Aparejador del Catastro de la Riqueza urbana, una en la sexta Región, con capitalidad en Madrid, y otra en la séptima, de la que lo es Valencia, y teniendo en cuenta lo dispuesto en la Orden ministerial de 11 de Octubre último, referente a los traslados del personal facultativo de dicho Servicio,

Esta Dirección general ha acordado que salgan a concurso dichas vacantes, publicándose en la GACETA DE MADRID, debiendo solicitarlas los funcionarios a quienes interese mediante instancia dirigida a esta Dirección general, acompañada de relación de méritos, debiendo obrar en ella en el plazo de quince días, contados a partir del siguiente al de su publicación, según se expresa en la citada Orden ministerial.

Madrid, 6 de Junio de 1933.—El Director general, P. D., Manuel de Luxán.”

DIRECCION GENERAL DEL TIMBRE, CERILLAS Y EXPLOSIVOS

Habiendo solicitado la Sociedad Anónima de la Dinamita la clasificación de los explosivos “Goma número 1 especial”, “Goma número 1”, “Goma número 2 especial”, “Goma número 2”, “Goma número 2 especial B”, “Goma número 3”, “Dinamita número 1”, “Dinamita especial roja”, “Dinamita especial negra” y “Dinamita número 3”, con arreglo a lo dispuesto en la Orden ministerial de 25 de Mayo de 1932, se ha incoado expediente en la Dirección general del Timbre, Cerillas y Explosivos, en el que constan los resultados de los ensayos de potencia y análisis químicos efectuados, de los cuales se deduce la siguiente clasificación:

Explosivos de baja potencia.

"Dinamita número 3", con la composición siguiente: Humedad, 0,17; nitroglicerina, 22,05; nitrato sódico, 64,39; carbón 13,39.

Explosivos de media potencia.

"Goma núm. 2 especial", con la composición siguiente: Humedad, 1,68; nitroglicerina, 37,32; nitrocelulosa, 2,39; nitrato amónico 17,92; nitrato sódico, 28,03; harina, 12,66.

"Goma número 2", con la composición siguiente: Humedad, 17,92; nitroglicerina, 47,20; nitrocelulosa, 2,35; nitrato sódico, 36,62; harina, 12,53.

"Dinamita número 1", con la composición siguiente: Humedad, 0,55; nitroglicerina, 74,85; guhr, 24,09; carbonato sódico, 0,51.

"Dinamita especial roja", con la composición siguiente: Humedad, 0,40; nitroglicerina, 70,86; guhr, 28,74.

"Dinamita especial negra", con la composición siguiente: Humedad, 0,36; nitroglicerina, 23,24; nitrato sódico, 62,45; carbón, 13,95.

"Goma núm. 3", con la composición siguiente: Humedad, 1,44; nitroglicerina, 23,77; nitrato amónico, 22,08; nitrato sódico, 45,24; harina, 7,47.

Explosivos de gran potencia.

"Gema número 1 especial", con la composición siguiente: Humedad, 0,40; nitroglicerina, 69,43; nitrocelulosa, 4,44; nitrato amónico, 22,38; celulosa, 3,35.

"Goma número 1", con la composición siguiente: Humedad, 0,17; nitroglicerina, 69,88; nitrocelulosa, 5,16; nitrato potásico, 23,96; celulosa, 0,83.

"Goma número 2 especial B", con la composición siguiente: Humedad, 0,26; nitroglicerina, 24,80; dinitrotolueno, 10,78; nitrocelulosa, 1,86; nitrato amónico, 61,45; celulosa, 0,85.

A tenor de lo dispuesto en el apartado 5.º de la Orden ministerial de 25 de Mayo de 1932, quien se considere perjudicado con la clasificación que antecede, puede proponer nuevos ensayos a la Dirección general del Timbre, Cerillas y Explosivos, en un plazo de diez días.

Madrid, 5 de Junio de 1933.—El Director general, A. Viñuales.

Habiendo solicitado la Sociedad Anónima Española de la Dinamita la clasificación de los detonadores número 3, número 5, número 6, número 7 y número 8, con arreglo a lo dispuesto en la Orden ministerial de 25 de Mayo de 1932, se ha incoado expediente en la Dirección general del Timbre, Cerillas y Explosivos de los ensayos realizados, de los cuales se deduce la siguiente clasificación:

Detonadores corrientes.

Detonadores número 3, conteniendo

una carga mixta de fulminato de mercurio y trilita de 0,55 gramos de peso.

Detonadores energicos.

Detonadores número 5, conteniendo una carga mixta de fulminato de mercurio y trilita de 0,72 gramos de peso.

Detonadores número 6, conteniendo una carga mixta de fulminato de mercurio y trilita de 0,74 gramos de peso.

Detonadores número 7, conteniendo una carga mixta de fulminato de mercurio y trilita de 1,11 gramos de peso.

Detonadores número 8, conteniendo una carga mixta de fulminato de mercurio y trilita de 1,21 gramos de peso.

A tenor de lo dispuesto en la Orden ministerial de 25 de Mayo de 1932, quien se considere perjudicado con la clasificación que antecede puede proponer nuevos ensayos a la Dirección general del Timbre, Cerillas y Explosivos en un plazo de diez días.

Madrid, 6 de Junio de 1933.—El Director general, A. Viñuales.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION**DIRECCION GENERAL DE SANIDAD**

En armonía con el anuncio publicado en la GACETA DE MADRID, de fecha 11 de Febrero último, para la provisión en propiedad de la plaza de Médico titular-Inspector municipal de Sanidad, del Ayuntamiento de Mequinenza (Zaragoza), que ha de tener lugar por oposición, ante Tribunal especial, éste quedará constituido, según acuerdo del Ayuntamiento, en la siguiente forma:

Presidente, el Inspector provincial de Sanidad.

Vocales: D. Fausto Gómez, Jefe de Sección del Instituto de Higiene; don Guillermo Gil García, Subdelegado de Medicina de La Almunia de Doña Godina; D. Gustavo Martínez Bazán y D. Ramón Montagut Cuadrat, Médicos titulares-Inspectores municipales de Sanidad de Epila y Morés, respectivamente.

Secretario, D. Máximo Morer Baguer, Secretario del Ayuntamiento de Mequinenza.

Suplentes.

Presidente, el funcionario en quien delegue el Inspector provincial.

Vocales: Un Subdelegado de Medicina en propiedad en la provincia, por no haber más personal médico en el Instituto provincial de Higiene, el cual será designado por el Ayuntamiento; D. José Payno Marchante, Subdelegado de Medicina de Ateca; D. Elisardo Pardo Germes y D. Mariano Cardillo Rodríguez, Médicos titulares-Inspectores municipales de Sanidad, de Magallón y Ainzón, respectivamente.

Secretario, el que designe el Ayuntamiento.

Lo que se hace público para general conocimiento, a los efectos oportunos. Madrid, 31 de Mayo de 1933.—El Director general, P. D., S. Ruesta.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES**DIRECCION GENERAL DE BELLAS ARTES****CUERPO FACULTATIVO DE ARCHIVEROS, BIBLIOTECARIOS Y ARQUEOLOGOS****REGISTRO GENERAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL**

Obras inscritas en este Registro general durante el cuarto trimestre del año 1931.

(Continuación.)

64.682.—Album Ramos. Contiene: 1.º Amor y licor (pasodoble). 2.º Don Justito (pasodoble). 3.º Cosas de Triana (baile). 4.º Begoña (pericón). 5.º Florecitas (baile)), por Federico Barea Magaña.

Ejemplar manuscrito.—Folio con ocho hojas. (932.)

64.683.—Los apuros de Txilibistro (monólogo), por Julián López de Arcaute y Lapazarán.

Ejemplar escrito a máquina.—27 y medio por 21 y medio centímetros, con ocho hojas. (933.)

64.684.—Composiciones Jiménez.—Cuaderno 3. Contiene: Los belipendios (pasodoble). Tovar (galop), por Lope Jiménez Torres.

Ejemplar manuscrito.—Folio, apaisado, con cuatro hojas. (1.489.)

64.685.—Composiciones. Cuaderno primero. Contiene: Olé, salero (pasodoble). Pensando en ti (vals) y Mi marcha (marcha), por Angel Javierro Cabarrús.

Ejemplar manuscrito.—Folio, apaisado, con seis hojas. (1.490.)

64.686.—La Choli (pasodoble humorístico, por José Páez Fernández, de la música, y Fernando Marín Valenzuela, de la letra.

Ejemplar manuscrito y escrito a máquina.—En 3.º, apaisado, con dos hojas de música y una de letra. (40.745.)

64.687.—Torraento, canción española, por Santiago Aguilar Oliver, de la letra, y Joaquina Ortiz Berthelot, de la música.

Ejemplar manuscrito.—Cuarto apaisado con dos hojas. (40.746.)

64.688.—Mi noche de mujer, vals-canción; por Santiago Aguilar Oliver, de la letra, y Joaquín Ortiz Berthelot, de la música.

Ejemplar manuscrito.—Octavo apaisado con dos hojas. (40.747.)

64.689.—Mujer misteriosa, canción romántica; por Santiago Aguilar Oliver, de la letra, y Joaquina Ortiz Berthelot, de la música.

Ejemplar manuscrito.—Cuarto apaisado con dos hojas. (40.748.)

64.690.—O amanecer n'a Peregrina, gallegada; por Joaquina Ortiz Berthelot.

Ejemplar manuscrito.—Cuarto apaisado con dos hojas. (40.749.)

64.691.—Album Charrillo. Contiene los cuplés siguientes: 1.º Singin in the rain (adorno a la lluvia); 2.º That you baby (madrecita); 3.º Dothe nlak bottom wilirme (El yate); por Miguel Jo Ferrer.

Ejemplar escrito a máquina.—Octavo

con cuatro páginas y dos de cubierta. (2.521.)

64.692.—Album Madrid (cuaderno 14) de canciones y cuplés. Títulos: Con ser blanca la azucena (colombiana), Clavelles como tus labios (colombiana), El rocío de tus flores (milonga); por Fidel Prado Duque.

Ejemplar escrito a máquina.—Octavo con cuatro hojas. (40.751.)

64.693.—Album Madrid. Cuaderno 15, de canciones y couplets. Títulos: El navío de la muerte, La Cruz de guerra; música de E. P. Requena; por Fidel Prado Luque.

Ejemplar escrito a máquina.—8.º con cuatro hojas. (40.752.)

64.694.—Album Madrid. Cuaderno 16, de canciones y couplets. Títulos: Una apache bien, ¡No tiene nada!, Marquesa tirana, Casualidades; música de Modesto Romero; por Fidel Prado Duque.

Ejemplar escrito a máquina.—8.º con cinco hojas. (40.753.)

64.695.—Catorce de Abril; por José Pla Serrano.

Valencia. José Pla, 1931.—8.º con 16 páginas. (2.522.)

64.696.—Método A. S. teóricopráctico para la enseñanza del Idioma árabe; por Antonio Iglesias Seisdedos.

Tetuán-Tánger. La Papelera Africana, 1931.—8.º con 32 páginas, más 170. (40.755.)

64.697.—Llegaste tarde, tango; por Carlos Escanilla de Simón.

Ejemplar manuscrito.—8.º apaisado, con dos hojas. (40.756.)

64.698.—¡Me acuesto a las ochol, historieta cómicovodevilescas en dos actos, divididos en ocho cuadros y un telegrama, original; música del Maestro Francisco Alonso; por Joaquín Vela Galino y José L. Campúa (José López Campúa)

Madrid. Gráfica Victoria, 1931.—8.º con 69 páginas. (40.757.)

64.699.—Album Carmen. Comprende: número 1, Los camilleros, pasodoble; número 2, El camelo, tango; número 3 Primero de Octubre, pasodoble; por Francisco Guillén Marco.

Ejemplar manuscrito.—Folio, con cinco hojas. (40.758.)

64.700.—Album Mi huerto. Comprende: número 1, Mi torero, pasodoble; número 2, Paquita, gavotta; número 3, Vida apache; número 4, La patá, foxtrot; por Jesús Gambín Talón.

Ejemplar manuscrito.—8.º apaisado, con seis hojas. (40.759.)

64.701.—¡Viva España redimida!, himno republicano socialista; por Manuel Martínez y Martínez, de la letra, y Leopoldo Cardo Irigaray, de la música.

Ejemplar manuscrito.—8.º apaisado, con dos hojas. (40.760.)

64.702.—Mujeres hermosas, pasodoble; por Emilio Enrique Pardo Ballester.

Ejemplar manuscrito.—Folio, con dos hojas. (40.761.)

64.703.—Quereres (canción cómica andaluza); por Gaspar Vivas Gómez y Manuel Pecci Contreras, de la letra, y Gaspar Vivas Gómez, de la música.

Ejemplar manuscrito.—8.º apaisado, con dos hojas. (40.762.)

64.704.—Colección Bregel-Herrera. Comprende: número 1, Fox cañí; número

2, Fox brujo; número 3, Bakering; por Enrique Bregel González y Samuel Herrera Callejo.

Ejemplar manuscrito.—8.º apaisado, con cuatro hojas. (40.763.)

64.705.—Al arte de fumar en pipa; por Joaquín Verdaguer Traveri, del texto, y José Pons Fran, de los dibujos.

Palma de Mallorca.—Imprenta Guasp, 1931.—Octavo con XIV más 135 páginas y una hoja. (538.)

64.706.—Album de tres piezas musicales: Número 1, Sky Blue, pasodoble; número 2, The Scheriff, foxtrot; número 3, Justicia, marcha; por José Casademunt Tello.

Ejemplar manuscrito.—Octavo apaisado con cinco hojas y cubierta. (40.764.)

64.707.—Besar; por Manuel Durán Valiño, de la letra, y Gustave Benoit Urbain e Hipólito Rossy Cornelio, de la música.

Ejemplar manuscrito.—Octavo apaisado con dos hojas. (40.765.)

64.708.—Colección Ibáñez Fandiño y Moras. Comprende: número 1, Pasión; número 2, Huertana; número 3, Alma gaucha; número 4, Sensaciones; número 5, Tu ru tu; por Miguel Ibáñez Martínez, Ricardo Fandiño Sabater y Manuel Moras Serrapi, de la letra y de la música.

Ejemplar manuscrito.—Octavo apaisado con 12 hojas. (40.766.)

64.709.—Fuera estorbos (rumba); por Pedro Martínez Vidal, de la letra, y Manuel Celdrán Riquelme, de la música.

Ejemplar manuscrito y escrito a máquina.—Folio apaisado con tres hojas más una. (511.)

64.710.—El talle, pasacalle; por Federico Delgado Rey y Francisco Delgado Rey (seudónimo de Francisco Yer), de la letra y de la música.

Ejemplar manuscrito y escrito a máquina. Folio con dos hojas de música y una de letra. (40.767.)

64.711.—Infancia; por Nemesio Montero Pérez.

Valladolid. Imprenta de San Martín, 1931.—16 con una hoja y 55 páginas. (595.)

64.712.—Coplas de Andalucía.—Cantares, colombiana, guajiras; por Pablo Obelar López.

Ejemplar escrito a máquina.—Octavo con 10 hojas y cubierta. (40.768.)

64.713.—¡Siempre adelante!, pasodoble (de Ni a la ventana te asomes); por Eduardo Giménez Arderius.

Madrid. Litografía de E. Durán, 1931.—Cuarto apaisado con dos hojas. (40.769.)

64.714.—La satisfacción de un pueblo, drama social; por Bienvenido Martínez Salas.

Ejemplar escrito a máquina.—28 ½ por 22 centímetros, con 27 páginas, más 24 más 15. (934.)

64.715.—¡Juanita...!, vals; por Herminio Garcerán López.

Ejemplar manuscrito.—Cuarto con dos hojas. (40.770.)

64.716.—Jaque Mate, tango; por Herminio Garcerán López.

Ejemplar manuscrito.—Octavo apaisado con dos hojas. (40.771.)

64.717.—A Hollivood me voy, foxtrot; por Juan E. Fau (Juan Enrique Fau Ardura), de la letra, y Juan Ghirlanda (Juan Ghirlanda Sarrail), de la música.

Madrid. Talleres Umeqa, S. A., 1931.

Folio con dos páginas y portada. (40.772.)

64.718.—Avelina, bostón sonoro; por Manuel Pizarro Conte y Juan Chirlanda Sarrail, de la música, y Juan E. Fau (Juan Enrique Fau Ardura), de la letra.

Madrid. Talleres Umeqa, S. A., 1931. Folio con dos páginas y portada. (40.773.)

64.719.—Nocturno en "la" bemol; por Joaquín Larregla Urbieta.

Madrid. Imprenta Echevarría, 1888. Folio con seis páginas. (40.774.)

64.720.—"Son deu noies casar" (Son diez niñas a casar); por Joan Llongueras Badia, de la letra catalana y de la música.

Barcelona. Lit. de A. Boileau, 1920. Folio con cuatro páginas. (40.775.)

64.721.—"Au anem cap a la fira" (Anda, vamos a la feria); por Joan Llongueras (Juan Llongueras Badia), de la música y de la letra catalana.

Barcelona. Lit. de A. Boileau, 1921. Folio con cuatro páginas. (40.776.)

(Continuará.)

JUNTA DE LA CIUDAD UNIVERSITARIA

31 CONCURSO DE OBRAS

La Junta de la Ciudad Universitaria de Madrid abre un concurso para la construcción, con arreglo a los planos del proyecto y pliego de condiciones generales, facultativas y económicas redactadas por la oficina técnica, hasta su completa terminación, del edificio destinado a Escuela de Arquitectura. Dichos documentos podrán ser examinados por los señores concursantes, en las oficinas de la Junta (Moncloa), desde la publicación del presente anuncio hasta el día 30 de Junio del corriente año, de cinco a ocho de la tarde, todos los días laborables.

Podrán tomar parte en este concurso los constructores, entidades o Empresas españolas que por lo demás cumplan los requisitos señalados en el artículo 1.º del pliego de condiciones generales para la contratación de las obras de construcciones civiles.

Por la Oficina técnica de la Ciudad Universitaria se facilitará a los señores concursantes que lo soliciten copia de los planos del proyecto que pueda interesarles, así como también el pliego de condiciones facultativas y económicas, previo pago, en ambos casos, de la cantidad que se señale como gasto que esas copias hayan de originar.

Las proposiciones se ajustarán en su redacción al modelo que se entregue en las mismas oficinas a los concursantes que lo soliciten, quedando éstos en libertad para ofrecer los precios unitarios de las diversas unidades de obra, cuyo número aproximado queda indicado por la Oficina Técnica en el modelo de proposición.

Las proposiciones deberán ser acompañadas del recibo de depósito en efectivo constituido en la Tesorería de la Junta de la Ciudad Universitaria, por la cantidad de 40.000 pesetas, para la oferta relativa a las obras objeto de este concurso, pudiendo ingresar previamente dicha cantidad en la cuenta corriente que la mencionada

Junta tiene abierta en la Central del Banco de España, y presentar el resguardo correspondiente. Se acompañará además la declaración de jornales mínimos y demás requisitos que prescribe el Real decreto-ley número 744 de 6 de Marzo de 1929 y la certificación de no existir ninguna de las incompatibilidades que señala el Real decreto de 24 de Diciembre de 1928.

Las proposiciones estarán suscritas por personas o entidades españolas, debiendo mostrar los representantes de éstas los documentos que les acrediten como tales. Se unirá también a la proposición una relación de las obras que los proponentes tengan ejecutadas, de los elementos técnicos y económicos de que disponen.

En las proposiciones se fijará libremente el tiempo en el cual se obliga el que la suscribe a ejecutar y dejar ultimados todos los trabajos que en el proyecto se hallan comprendidos; teniendo presente que la rapidez en la ejecución será tomada en consideración para la elección de la propuesta, al propio tiempo que las demás condiciones.

Las proposiciones deberán presentarse bajo sobre cerrado y lacrado, dirigidas al señor Secretario de la Junta de la Ciudad Universitaria, entregándose en las oficinas de la misma antes de las diez y siete horas del día 1.º de Julio de 1933.

La Comisión de Obras se reunirá en una Junta, a la que podrán asistir los interesados que lo soliciten o sus apoderados, a las diez y ocho horas del mismo día, procediéndose en ella a la apertura de los pliegos presentados ante un señor Notario, que levantará acta correspondiente.

El adjudicatario queda obligado a elevar a escritura pública, en el plazo más breve posible, el oportuno contrato de adjudicación de las obras, así como a depositar en la Tesorería de la Junta de la Ciudad Universitaria, antes de la firma de la escritura, la fianza definitiva, en metálico o en valores de cualquiera de las Deudas del Estado, computadas con arreglo a la cotización oficial del día de la firma del contrato. Al depositar esta fianza podrá el adjudicatario retirar la fianza provisional o dejarla como parte integrante de la fianza definitiva.

Correrá a cargo del contratista el pago de la escritura de contrato y su copia y el de los Derechos reales que pudieran devengarse, y cuantos gastos e impuestos se establecieren por razón de las obras que se contraten, sin que por estos conceptos pueda exigirse pago alguno a la Junta de la Ciudad Universitaria.

La Junta de la Ciudad Universitaria se reserva la facultad de elegir libremente entre las proposiciones presentadas, las que juzgue más conveniente, pudiendo igualmente desecharlas todas.

A los señores concursantes, cuyas proposiciones no hayan sido aceptadas, se les dará aviso tan pronto como recaiga esta resolución, y les será devuelto el depósito exigido para tomar parte en este concurso, en un plazo no mayor de diez días después del aviso.

Madrid, 5 de Junio de 1933.—El Secretario accidental, M. López Otero.

JUNTA NACIONAL DE LA MUSICA Y TEATROS LIRICOS

PRESIDENCIA

Expirado el plazo concedido en la convocatoria que publicó esta Junta en la GACETA de 18 de Mayo último para que presentaran solicitudes los que aspirasen a ser empresarios de la temporada de ópera del Teatro Lírico Nacional, y no habiéndose presentado ningún solicitante, se abre nuevo concurso libre por un plazo de quince días naturales, a partir del siguiente a la publicación de este anuncio en la GACETA.

Los aspirantes expondrán en sus pliegos las condiciones en que se encargarán de esa temporada, siendo libre la Junta de rechazarlas todas si considerara que ninguna es aceptable, pero advirtiendo que será condición de preferencia el aproximarse en lo económico y en lo artístico al pliego de condiciones publicado, como antes se dice, en la GACETA de 18 de Mayo; debiendo tener en cuenta los firmantes de los pliegos que por obligación que imponen las disposiciones por que se rige la Junta ha de darse preferencia a las obras de autores españoles.

Las proposiciones para tomar parte en el concurso podrán presentarse de cinco a ocho de la tarde, durante el plazo que antes se indica, en el local de la Junta Nacional de la Música, Velázquez, 29, Madrid.

Se entregarán bajo sobre cerrado y firmado por la persona que aspire a ser concesionario del Teatro Lírico Nacional, acompañando un resguardo de la Caja de Depósitos por valor de 10.000 pesetas y las señas del domicilio del solicitante, numerándose en el acto de entregarlo y extendiéndose el correspondiente recibo de la proposición y del resguardo.

Concluido el término para admitir proposiciones, a las doce del día siguiente al de su terminación se procederá a la apertura pública de los pliegos que las contengan, ante una Comisión integrada por el Comité ejecutivo de la Junta, asistido de un Notario que extenderá el acta correspondiente, y dentro de los cuatro días siguientes la Junta hará la adjudicación, devolviéndose entonces a los aspirantes a este concurso que quedaran excluidos el resguardo del depósito que hubiesen presentado.

La resolución de la Junta en el concurso será inapelable e irrevocable.

Hecha la adjudicación, el adjudicatario, en término de cuatro días, como máximo, procederá a completar hasta 25.000 pesetas de fianza e inmediatamente después de hecho el depósito se procederá al otorgamiento de la correspondiente escritura, siendo de cuenta del adjudicatario todos los gastos, con inclusión de los de las dos copias destinadas al Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes y a la Junta Nacional de la Música para su archivo y los derechos de publicación del anuncio del pliego en la GACETA DE MADRID.

La aprobación del contrato, previo examen de la escritura y de la tramitación seguida en el concurso, se hará por el Ministerio de Instrucción pública, oyendo a la Asesoría jurídica, de

conformidad con lo ordenado en el artículo 2.º del Decreto de 9 de Marzo de 1933.

Quando el concursante sea una Sociedad o Compañía deberá acompañar a la solicitud para tomar parte en el concurso la escritura de constitución de la entidad y un poder bastante con la designación de un representante legal que habrá de estar domiciliado en Madrid, a los efectos de la validez y eficacia de todos los actos que haya de efectuar el adjudicatario en cumplimiento del contrato, documentos que podrán ser sometidos al bastanteo de la Asesoría jurídica.

El concesionario cumplirá todas las disposiciones del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes y de la Junta Nacional de la Música y Teatros Líricos.

Los Tribunales de Madrid serán los competentes para resolver cualquier problema contencioso que pudiera plantearse en la interpretación de este contrato.

Madrid, 5 de Junio de 1933.—El Presidente, Oscar Esplá.

La Junta Nacional de la Música y Teatros Líricos, en cumplimiento de uno de sus fines y para aplicación del crédito consignado en la vigente ley de Presupuestos, abre concurso entre los empresarios de España con objeto de otorgar dos premios: uno de 50.000 pesetas y otro de 25.000.

Podrán aspirar al premio de 50.000 pesetas los empresarios de los teatros líricos de Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla, y al de 25.000 los de las restantes ciudades españolas.

Se entenderá como mérito al modo como hayan secundado los planes que la Junta Nacional de la Música va realizando por el fomento y dignificación de la zarzuela y de la ópera españolas, y se tomará como plazo de tiempo para apreciar esta labor el comprendido entre el otoño de 1932 y el 31 de Mayo de 1933.

El Jurado que ha de otorgar estos premios estará constituido por el Presidente de la Junta Nacional de la Música y Teatros Líricos, que ejercerá también en aquél la función presidencial, y por seis Vocales: dos autores (uno libretista y otro músico), designados por la Sociedad general de Autores de España; dos actores líricos, designados, uno por el Sindicato de Actores Españoles y otro por la Asociación de Actores Españoles, y dos empresarios, designados, uno por la Sociedad general Española de Empresarios y otro por la Asociación de Empresarios de Cataluña, domiciliadas estas dos últimas en Madrid y Barcelona, respectivamente.

Los empresarios que se crean con méritos suficientes para optar a estos premios podrán presentar sus instancias, acompañadas de cuantos documentos estimen pertinentes para justificar la labor por ellos organizada, en la Junta Nacional de la Música y Teatros Líricos, Velázquez, 29, Madrid, hasta el día 15 del mes actual, de cinco a ocho de la tarde.

Madrid, 3 de Junio de 1933.—El Presidente, Oscar Esplá.

MINISTERIO DE AGRICULTU

DIRECCION GENERAL DE GANADERIA E INDUSTRIAS

En armonía con lo dispuesto en el Decreto de 26 de Febrero de 1932, se anuncian para

MUNICIPIOS QUE INTEGRAN EL PARTIDO VETERINARIO	CAPITALIDAD DEL PARTIDO	PROVINCIA	PARTIDO JUDICIAL	CAUSA DE LA VACANTE
Pozalmuro, Hinojosa y Villar del Campo y Tajahuerce.....	Pozalmuro	Soria	Agreda	Renuncia
Campanet	Campanet.	Baleares	Inca	Interina
Becerreá	Becerreá	Lugo	Becerreá	Nueva creación.....
Herramelluri y Ochanduri.....	Herramelluri	Logroño	Santo Domingo de la Calzada	Desierta
Montorio, Nidáguila, Masa, Quintanilla-Sobresierra, Acedillo y Huérmedes	Montorio	Burgos	Villadiego	Defunción
Abejar y Cabrejas del Pinar.....	Abejar	Soria	Soria	Nueva creación.....

Las instancias, en papel de octava clase, se dirigirán por los interesados al Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento, en oportunos como justificantes de mérito.

Madrid, 29 de Mayo de 1933.—El Inspector general, Jefe de la Sección, A. Benito.—V.º B.º: El Director general, C. S. Calzada.

En armonía con lo dispuesto en el Decreto de 26 de Febrero último, se anuncian para

MUNICIPIOS QUE INTEGRAN EL PARTIDO VETERINARIO	CAPITALIDAD DEL PARTIDO	PROVINCIA	PARTIDO JUDICIAL	CAUSA DE LA VACANTE
Villalcón, Población de Arroyo, Terradillos de Templarios, Moratinos y Ledigos	Villalcón	Palencia	Frechilla	Renuncia
Telde (primera plaza).....	Telde	Las Palmas.....	Telde	No haber sido cubierta
Idem (segunda plaza).....	Idem	Idem	Idem	Idem
Idem (tercera plaza).....	Idem	Idem	Idem	Idem
Jerez de la Frontera.....	Jerez de la Frontera.....	Cádiz	Jerez de la Frontera.....	Defunción
Peralta de Alcofea, El Tornillo y Terres de Alcanadre.....	Peralta de Alcofea.....	Huesca	Sarriena	Renuncia

Las instancias, en papel de octava clase, se dirigirán por los interesados al Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento, en oportunos como justificantes de mérito.

Madrid, 2 de Junio de 1933.—El Inspector general, Jefe de la Sección, A. Benito.—V.º B.º: El Director general, C. S. Calzada.

A, INDUSTRIA Y COMERCIO

ECUARIAS, HIGIENE Y SANIDAD VETERINARIA

provisión en propiedad las plazas de Inspectores municipales Veterinarios siguientes:

Censo de población.	Dotación anual por servicios veterinarios. — Pesetas.	Censo ganadero. — Cabezas.	Reses porcinas sacrificadas en domicilios.	Servicio de mercados o puestos.	OTROS SERVICIOS PECUARIOS	DURACIÓN DEL CONCURSO	OBSERVACIONES
1.274	1.800,00	5.295	300	No.	No	Treinta días.....	Residencia en Pozal- muro.
3.075	2.450,00	2.023	»	No.	No	Idem	Servicios unificados.
9.628	2.087,50	25.868	275	No.	Sí	Idem	Idem.
873	1.470,00	1.576	135	No.	No	Idem	Idem.
2.102	2.202,00	4.766	314	No.	Ferías	Idem	Residencia en Mon- torio.
1.317	1.700,00	12.151	250	No.	Paradas	Idem	Residencia en Abejar.

capitalidad del partido, acreditando sus condiciones profesionales, pudiendo remitir a su vez cuantos documentos esti-

provisión en propiedad las plazas de Inspectores municipales Veterinarios siguientes:

Censo de población.	Dotación anual por servicios veterinarios. — Pesetas.	Censo ganadero. — Cabezas.	Reses porcinas sacrificadas en domicilios.	Servicio de mercados o puestos.	OTROS SERVICIOS PECUARIOS	DURACIÓN DEL CONCURSO	OBSERVACIONES
1.927	1.750	11.383	196	No.	No	Treinta días.....	Servicios unificados.
16.589	3.850	50.099	375	Sí.	No	Idem	Veterinario Jefe.
16.589	2.100	50.099	375	Sí.	No	Idem	»
16.589	2.100	50.099	375	Sí.	No	Idem	»
72.647	3.000	42.697	»	Sí.	Sí	Idem	Servicios unificados.
2.150	2.680	15.282	Sí.	No.	Parada	Idem	Residencia en Peral- ta de Alcofea.

capitalidad del partido, acreditando sus condiciones profesionales, pudiendo remitir a su vez cuantos documentos esti-

DIRECCION GENERAL DEL INSTITUTO DE REFORMA AGRARIA

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 1.100 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Gonzalo Vázquez Macho y otros y doña Francisca Vázquez Pérez y procedente del Jurado mixto de Badajoz, acordó resolverlo como sigue:

Que procede confirmar la rebaja acordada para la renta correspondiente al año 1930-31 por el fallo recurrido.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 3.628 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Antonio Comas Ferré y D. Adrián Rabada y procedente del Juzgado de Valls, acordó resolverlo como sigue:

Que procede confirmar el fallo recurrido.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 3.716 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Lorenzo Fernández Díaz y D. Juan Bernardo Salcedo y procedente del Jurado mixto de Trujillos, acordó resolverlo como sigue:

Que procede revocar la sentencia apelada y fijar la rebaja del 30 por 100 de la renta pactada.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 3.821 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Tiburcio Ignacio Mendoza y D. Manuel Landecheo y procedente del Juzgado de Madridejos, acordó resolverlo como sigue:

Que procede revocar la sentencia apelada, fijando una rebaja del 15 por 100 de la renta pactada.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso núm. 4.383 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Feliciano Jiménez Alvarez y D. Mariano Martín y procedente del Juzgado de Hellín, acordó resolverlo como sigue:

Que procede revocar el fallo recurrido, fijando la rebaja de la renta en el 20 por 100 de la pactada.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso núm. 4.409 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Magín Trillas y otros y D. Pedro Cantóns y otros y procedente del Juzgado de Vendrell, acordó resolverlo como sigue:

Que procede confirmar la sentencia apelada.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso núm. 4.417 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. José Boronat Ruil y otros y D. José Roig y otros y procedente del Juzgado de Vendrell, acordó resolverlo como sigue:

Que procede revocar el fallo recurrido, en cuanto a José Bronat y Juan Vivar, fijando la rebaja en el 20 por 100 de la renta pactada, y confirmarlo en los demás.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso núm. 4.591 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Jesús Pacheco Hernández y otro y D. Rafael Bernardo de Quirós y procedente del Juzgado especial de Salamanca, acordó resolverlo como sigue:

Que procede revocar el fallo apelado, fijando una rebaja en toda la renta del 35 por 100 a Manuela Benito y del 30 por 100 a favor de D. Jesús Pacheco.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 4.745 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Manuel Frías Varela y otros y D. Manuel Pérez Alonso y procedente del Juzgado especial de Cáceres, acordó resolverlo como sigue:

Que procede revocar la sentencia apelada y fijar la distribución de frutos en un tercio para el arrendador y dos tercios para el colono.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 5.869 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Benito Cermán Romero y Herederos de José Sandoval y procedente del Juzgado de La Roda, acordó resolverlo como sigue:

Que procede confirmar la sentencia apelada.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 6.224 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. José Martín y otros y D. Felipe Fusteguer Vergues y procedente del Juzgado de Tortosa, acordó resolverlo como sigue:

Que procede confirmar la sentencia apelada.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

Visto por la Sección de la Propiedad rústica de la Comisión mixta arbitral agrícola el recurso número 6.755 sobre revisión de renta de finca rústica seguido entre D. Miguel Renés y otros y doña Manuela Satorras y procedente del Juzgado de Palma, acordó resolverlo como sigue:

Que procede confirmar la sentencia apelada y devolver el expediente al Juzgado para que continúe la tramitación del juicio.

Madrid, 27 de Abril de 1933.—El Presidente, Gregorio Villarias.

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