

yectos de los precitados contratos los preceptos del artículo 67 de la propia ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, ya que, aun cuando el gasto en definitiva comprenda un lapso de tiempo superior al de vigencia de un ejercicio económico, como se trata de una atención permanente de la que no puede prescindirse, el crédito para dicho servicio habrá de figurar necesariamente en todos los presupuestos del Ministerio de la Guerra.

Por estas razones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto-ley.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,  
JOSÉ CALVO SOTELO.

REAL DECRETO-LEY

Núm. 810.

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

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se exceptúan de los requisitos de autorización previa, por Real decreto y dictamen del Consejo de Estado, los contratos de abastecimiento de aguas a cuarteles y edificios militares cuando sólo exista un solo proveedor, cuyos importes no excedan de 50.000 pesetas, o de 10.000 las entregas que deban hacerse anualmente, siempre que éstas no rebasen de 10, y a ese efecto se declara en vigor el artículo 68 del Reglamento para la contratación administrativa en el ramo de Guerra, aprobado por Real orden de 6 de Agosto de 1909. Asimismo no será necesario en los referidos contratos el cumplimiento de las prescripciones estatuidas por el párrafo tercero del artículo 67 de la propia ley de Contabilidad.

Dado en el Alcázar de Sevilla a veintinueve de Abril de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de Hacienda,  
JOSÉ CALVO SOTELO.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

EXPOSICION

SEÑOR: La mayoría de los vecinos de los pueblos de Cadiñanos, Santolís y Virnes, del Ayuntamiento de Valle de Tobalina, iniciaron expediente para segregarse de éste y agregarse al

de Trespaderne, ambos de la provincia de Burgos.

Fundan su petición en la distancia que los separa del actual Ayuntamiento, que es de 12, 11 y 10 kilómetros, respectivamente, por muy mal camino, distando sólo cuatro, tres y dos del de Trespaderne por carretera del Estado, recibiendo de éste su correspondencia, y con él tienen formado partido médico, farmacéutico y veterinario, no teniendo estos pueblos mancomunidad alguna de gastos con los demás que forman el Ayuntamiento.

El de Trespaderne acordó por unanimidad la admisión de los tres pueblos, con la obligación de pagar la parte de deuda que tengan al segregarse.

El de Valle de Tobalina, reconociendo que tiene algún fundamento la petición de que se trata, acordó oponerse a la segregación porque se le irrogarían grandes perjuicios por razón de titulares, contingentes y empleados, y que accedería si los solicitantes constituyeran un depósito de 350 pesetas por vecino en garantía de que en el plazo de cinco años se habrían de levantar las cargas.

En el expediente se han observado las formalidades y trámites establecidos en los artículos 19, 22 y 23 del Estatuto municipal y en los 16, 24, 27, 28 y 29 del Reglamento sobre población y términos municipales, apareciendo justificada la razón de la segregación y agregación solicitada, la que es reconocida por el Ayuntamiento de Valle de Tobalina, y la razón de su negativa referente a las cargas queda desvirtuada por haberse acreditado que en la actualidad no existe deuda alguna, según documento que reclamó la Dirección general de Administración, la cual, así como el Consejo de Estado, constituido en Comisión permanente, han informado favorablemente la pretensión de que se trata.

Por todo lo cual, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la sanción de V. M. el adjunto proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 28 de Abril de 1927.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,  
SEVERIANO MARTÍNEZ ANIDO

REAL DECRETO-LEY

Núm. 811.

De conformidad con el Consejo de Estado y de acuerdo con el de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se accede a la segregación solicitada por los pueblos de

Cadiñanos, Santolís y Virnes del Ayuntamiento de Valle de Tobalina y su agregación al de Trespaderne, ambos de la provincia de Burgos.

Artículo 2.º La demarcación, deslinde y amojonamiento de los nuevos términos municipales se efectuará con arreglo a lo dispuesto en los artículos 27, 28 y 29 del Reglamento sobre población y términos municipales de 2 de Julio de 1924, y servirá de base el plano-proyecto que se acompaña al expediente.

Dado en Sevilla a veintinueve de Abril de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,  
SEVERIANO MARTÍNEZ ANIDO.

EXPOSICION

SEÑOR: La totalidad de los vecinos que integran la parroquia de San Adriano del Monte han formulado expediente para segregarse del Ayuntamiento de San Adriano e incorporarse al de Grado, ambos de la provincia de Oviedo.

Fundan su pretensión en que pertenecen a la misma región geográfica natural y en que son fáciles sus comunicaciones con el Ayuntamiento de Grado y en que existe una verdadera solución de continuidad entre ellos y el Concejo a que el actual pertenecen, por cuyo causa, para ir a la capitalidad de éste, tienen que atravesar terrenos del de Grado y del de Provenza.

En la tramitación del expediente se han observado cuantas formalidades exigen para los de su clase las disposiciones vigentes, y que, formulada la petición a que el mismo se contrae, se acredita en ella la realidad de la vida común, e incluso la colindancia con el término a que se ha de agregar, razones por las que debe concederse la segregación, más aún teniendo en cuenta que al no tener colindancia no constituyen un Municipio en la forma definida en el artículo 4.º del Estatuto Municipal, o sea, como "asociación natural de personas y bienes determinada por la necesaria relación de vecindad dentro del término a que alcanza la jurisdicción de un Ayuntamiento", habiéndose sido informado favorablemente por la Dirección general de Administración y por la Comisión permanente del Consejo de Estado.

Por lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter

a la sanción de V. M. el adjunto proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 28 de Abril de 1927.

SEÑOR:

A. L. R. P. de V. M.,  
SEVERIANO MARTÍNEZ ANIDO

REAL DECRETO-LEY

Núm. 812.

De conformidad con el Consejo de Estado y de acuerdo con el de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se accede a la segregación solicitada de la parroquia de San Adriano del Monte, del Ayuntamiento de Santo Adriano y su agregación al de Grado, ambos de la provincia de Oviedo.

Artículo 2.º La demarcación, deslinde y amojonamiento de los nuevos términos municipales, se efectuará con arreglo a lo dispuesto en los artículos 27, 28 y 29 del Reglamento sobre población y términos municipales de 2 de Julio de 1924, y servirá de base el plano proyecto que se acompaña al expediente.

Dado en Sevilla a veintinueve de Abril de mil novecientos veintisiete.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,  
SEVERIANO MARTÍNEZ ANIDO.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR: La mejora de los medios de comunicación ha sido motivo de constante preocupación para este Gobierno, a quien no se le oculta que hay todavía mucho que hacer para ponerlos en relación con las necesidades del tráfico, siempre creciente a consecuencia del rápido desarrollo que afortunadamente se observa en la industria y el comercio.

Dentro de esta orientación era de interés fundamental atender a la mejora de la red ferroviaria, cuya eficacia es decisiva para lograr la normalidad de las comunicaciones interiores a grandes distancias, puesto que las fluviales se puede decir que no existen ni es fácil establecerlas y los caminos ordinarios no son utilizables, en condiciones económicas, más que para transportes de cortos recorridos o como auxiliares de los ferrocarriles.

Preparada con arreglo al Estatuto ferroviario la reforma de las líneas

en explotación que constituía la atención más apremiante, y en curso de ejecución, con arreglo a un programa bien determinado, tanto las obras como los suministros de material móvil y de tracción que son precisos para aumentar la capacidad de los ferrocarriles en la medida necesaria, procedía acometer la ampliación de la red cuyo desarrollo no corresponde a la extensión territorial ni a las necesidades comerciales, según se ha puesto de manifiesto repetidas veces.

Para proceder con método, como era preciso, si se había de asegurar el éxito en la resolución de un problema tan complejo y de tanta trascendencia, el Gobierno creyó conveniente destacar, entre los proyectos de ferrocarriles de mayor interés, aquellos que por sus circunstancias especiales estaban llamados a constituir, en unión de las principales líneas en explotación, las grandes arterias de comunicación entre las distintas regiones de la Península, formando de este modo las mallas principales de una red robusta y acomodada a las necesidades geográfico-comerciales, a las que fácilmente se pudieran ir ligando después los demás ferrocarriles que convenga construir en lo sucesivo.

A esta finalidad respondió la formación del Plan de urgencia, aprobado por Real decreto-ley de 5 de Marzo de 1926.

Acceptado el principio de que los ferrocarriles comprendidos en este plan de urgencia se construyesen por cuenta del Estado, tanto por estar inspirado en ese criterio el Estatuto ferroviario, como porque no hubiese sido fácil proceder de otra manera si se habían de comenzar las obras con la celeridad que deseaba el Gobierno, se encuentran ya en ejecución una parte muy importante de las líneas que integraban aquel plan y muy adelantados los trabajos de estudios y replanteos que son precisos para sacar a concurso la construcción del resto, en condiciones de poderlos poner en explotación en breve tiempo.

La ejecución de este plan de urgencia, que comprende el complemento de la red arterial de los ferrocarriles nacionales y que el Estado ha de construir por su cuenta, no solamente no excluye ni aleja el interés de los ferrocarriles regionales, sino que por el contrario pone de relieve su utilidad e importancia y la necesidad de que esas vías de afluencia a las redes generales aporten a éstas los productos y los frutos que las nue-

vas explotaciones y riqueza a crear pueda proporcionar.

No sería sin embargo criterio aceptable, ni las disponibilidades del Tesoro lo permitirían, que estas líneas de interés regional o local se construyesen sólo a expensas del Estado, si bien será muy justo que ante el interés que para éste representa y los beneficios indirectos que le han de proporcionar, coopere con su auxilio eficaz a su construcción; tal fué el espíritu de las Leyes de 1908 y 1912 y es el principio en que se funda este Decreto-ley, sin más variación que lograr entre el auxilio y el coste de las obras el equilibrio preciso para el carácter práctico de su aplicación y el concepto de compensación lógico que al Estado debe corresponderle.

Será, por tanto, el procedimiento más práctico y razonable recabar la cooperación del interés privado, recogiendo las iniciativas industriales de los particulares que soliciten la concesión de esos ferrocarriles, que suelen ser de porvenir comercial y de un coste que les hace asequible a las disponibilidades económicas de muchas Empresas, y, al propio tiempo, facilitar su realización mediante la concesión de los auxilios y aportaciones precisas para hacerla posible, con lo cual se conseguirá la ventaja de extender a mayor número de regiones la aplicación de los recursos del Estado, que son siempre limitados, y alcanzar así más rápidamente la ampliación de la red.

La cuantía de la subvención directa, que antes venía a significar un 30 o 35 por 100 del coste de la línea, se prevé pueda llegar hasta el 50 por 100, como proporción normal necesaria, toda vez que está prácticamente comprobada la insuficiencia de la que hasta ahora se ha venido concediendo. Esta proporción se podrá rebasar únicamente en casos muy extraordinarios, en que, después de resultar desiertas dos subastas de concesión, se compruebe que existen circunstancias especiales que justifiquen la necesidad de construir el ferrocarril y de aumentar, por consiguiente, la subvención, que habrá de concederse precisamente con el carácter de reintegrable y por acuerdo del Consejo de Ministros, después de consultados los Consejos de Obras públicas y Superior de ferrocarriles.

Sólo una parte de estas subvenciones fijas se entregarán a fondo perdido. El resto debe ser reintegrado por el concesionario en forma parecida a la establecida en algunas dis-