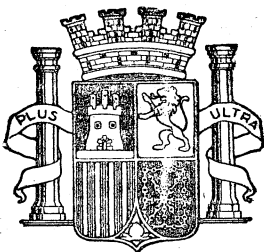


**DIRECCION ADMINISTRACION**  
Calle del Carmen, núm. 23, entresuelo.  
Teléfono núm. 12322.



**VENTA DE EJEMPLARES**  
Ministerio de la Gobernación, planta baja.  
Número suelto, 0,50.

# GACETA DE MADRID

## DIARIO OFICIAL DE LA REPÚBLICA

### SUMARIO

#### Ministerio de Estado.

Ley ratificando el Convenio relativo a la protección de los trabajadores ocupados en la carga y descarga de los buques, contra los accidentes. Página 147.

#### Ministerio de Hacienda.

Ley concediendo un crédito extraordinario de 117.876,76 pesetas al vigente presupuesto del Ministerio de Comunicaciones, con destino a satisfacer el importe de las horas extraordinarias devengadas por el personal de Correos durante el mes de Diciembre de 1933.—Página 147.

Otra ídem id. id. de 399.493,18 pesetas al vigente presupuesto del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, para pago de asignaciones de residencia de Agosto a Diciembre de 1933 al personal docente y administrativo dependiente de este Ministerio destinado en Canarias y Norte de Africa.—Página 147.

Otra ídem id. id. de 8.820 pesetas al vigente presupuesto del Ministerio de Marina.—Páginas 147 y 148.

#### Ministerio de la Gobernación

Ley autorizando a la Comisión gestora de la Diputación provincial de Valencia para concertar la operación financiera más conveniente para atender al pago de las obligaciones ordinarias anteriores al corriente ejercicio de 1934.—Página 148.

#### Ministerio de Marina.

Decreto autorizando al Ministro de este Departamento para que presente a las Cortes un proyecto de ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas. — Páginas 148 a 167.

#### Ministerio de Justicia.

Decreto nombrando Magistrado del Tribunal Supremo a D. Miguel Torres Roldán, Presidente de la Sala segunda de la Audiencia de Madrid. Página 167.

Otro ídem Presidente de la Sala segunda de la Audiencia territorial de Madrid a D. Francisco Zurbano del Val, Magistrado de la expresada Audiencia.—Página 167.

Otro ídem para la plaza de Magistrado de la Audiencia territorial de Madrid a D. Blas Senent Ferrer, Presidente de la Audiencia provincial de Avila.—Página 167.

Otro ídem para la plaza de Presidente de la Audiencia provincial de Avila a D. Evaristo Piquer Arilla, Magistrado de la Audiencia provincial de Castellón.—Página 168.

Otro ídem Presidente de la Audiencia provincial de Jaén a D. José Miura Casas, Presidente de la provincial de Sevilla.—Página 168.

Otro ídem Presidente de la Audiencia provincial de Sevilla a D. Antonio Astola Guardiola, Magistrado de la de Córdoba.—Página 168.

Otro ídem para la plaza de Teniente fiscal de la Audiencia provincial de Lugo a D. Leopoldo Garrido Caverro, Fiscal de la provincial de Alicante. Página 168.

Otro ídem para la plaza de Fiscal en la Audiencia provincial de Alicante a D. Francisco de A. Segrelles Niguez, Fiscal en la de Castellón.—Página 168.

#### Ministerio de la Guerra.

Decretos promoviendo al empleo de General de brigada al Coronel de Ingenieros D. José Boch y Atienza y al de Artillería D. Manuel Cardenal Dominicus.—Página 168.

#### Ministerio de Hacienda.

Decreto nombrando, por traslación, Delegado de Hacienda en la provin-

cia de Vizcaya a D. Enrique Asensi Bernabéu, que lo es de la de Tarra-gona.—Página 168.

Otro declarando jubilado a D. Federico Botella Reyero, Jefe superior de Administración del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública.—Página 168.

Otro nombrando Delegado de Hacienda en la provincia de Navarra a D. Pedro Martínez Pérez, afecto a la Delegación de Hacienda de Santander.—Página 168.

Otro ídem Jefe superior de Administración del Cuerpo Pericial de Aduanas, por ascenso en comisión, a don Mariano Vázquez Ateret, Jefe de Sección de la Dirección general de Aduanas.—Página 169.

Otro ídem Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo Pericial de Aduanas, por ascenso en comisión, a D. Abelardo Balaguer Cal-dés, Inspector de Muelles de la Aduana de Málaga.—Página 169.

Otro ídem segundo Jefe de la Aduana de Bilbao a D. Gregorio Pumarejo Mier, Interventor del Depósito Franco de Bilbao.—Página 169.

Otro fijando en cinco enteros con treinta y una centésimas por ciento la cifra relativa de los negocios en España de la Sociedad holandesa "Transoceanic Trading Company" para el trienio que se indica y a los efectos de las imposiciones de la Contribución sobre las Utilidades de la riqueza mobiliaria. — Página 169.

#### Ministerio de Obras públicas.

Decreto creando, con el título de Comisión de Enlaces ferroviarios de Zaragoza, un organismo encargado de estudiar el plan de enlace y unificación de servicios de las líneas férreas que afluyen a dicha capital. Página 169.

Otros nombrando en ascenso de escala Presidentes de Sección del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, a D. Ignacio Fernán-

dez de la Somera Guzmán, D. Baldomero Aracil Carbonell, D. Antonio Prieto Vives y D. José Rodríguez de Rivera y Gastón.—Páginas 169 y 170.

Otro ídem id. id. Consejero Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, a don Justo Villar y David.—Página 170.

Otro ídem id. id. a D. José González y Fernández.—Página 170.

Otros ídem id. Ingenieros Jefes de primera clase del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, a D. Domingo Mendizábal Fernández y D. José María Pérez de Pettito y Landa.—Página 170.

Otro ídem id. id. Ingenieros Jefes de gunda clase del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, a D. Emilio Alberto Kowalski y don Juan de la Cruz Bustamante y Martínez.—Página 170.

### Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión.

Decreto concediendo la Gran Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, con distintivo blanco, a D. Eliseo Migoza y Torre, Presidente de la Confederación Española de Cajas de Ahorro Benéficas.—Página 170.

Otro disponiendo se agregue el párrafo que se inserta al artículo 47 del Estatuto para las Cajas generales de Ahorro Popular.—Páginas 170 y 171.

### Ministerio de Industria y Comercio.

Decreto declarando sometidos a régimen de contingentes de importación los productos que se aforan por la partida 912 del vigente Arancel de Aduanas.—Página 171.

Otro concediendo al Ayuntamiento de Valencia la utilización del manantial de aguas mineromedicinales, de propiedad del Estado, alumbrado en el pozo artesiano existente en el paseo de la Alamedo, de dicha ciudad.—Página 171.

Otro declarando en situación de jubilado, por imposibilidad física, a don Roberto Baamonde y Robles, ex Director general de Abastos y de Comercio y Abastos.—Página 171.

### Presidencia del Consejo de Ministros.

Orden disponiendo que los Departamentos ministeriales concedan permiso para ausentarse de su residencia oficial a los empleados de la Administración Central y provincial que lo soliciten, desde el día 15 del mes actual al 15 del mes de Septiembre próximo, estableciéndose al efecto dos turnos.—Página 171.

### Ministerio de la Guerra.

Orden circular resolviendo peticiones formuladas en relación con la aplicación de los beneficios de especial invalidación de notas desfavorables concedidos por el artículo 7.º del Decreto de indulto de 18 de Diciembre de 1931 a los militares retirados.—Página 171.

Otra ídem ampliando hasta el día 10 del mes actual el plazo fijado para

efectuar el ingreso en las Delegaciones de Hacienda del importe del segundo plazo de la cuota de los acogidos a los beneficios del capítulo XVII del vigente Reglamento de Reclutamiento.—Página 172.

Otra concediendo los beneficios de libertad condicional a los corrientes que se mencionan.—Página 172.

### Ministerio de Marina.

Orden resolviendo la instancia que se indica de D. Felipe Llinares Pérez, concesionario de la almadraba denominada "Isla de Tabarca".—Página 172.

Otra desestimando instancia de D. Ginés Murcia Martínez, solicitando autorización para el establecimiento de una almadraba en el freu menor de Escomperas.—Página 172.

Otra ampliando en el sentido que se indica la Orden de 21 de Marzo de 1934 (D. O. número 70).—Página 172.

Otra nombrando Mozo de la Subdelegación de Pesca de Javes a D. Federico Martínez Guzmán.—Página 172.

### Ministerio de Hacienda.

Orden reconociendo a D. Agapito Velasco, como tiempo de servicios, el que estuvo separado del mismo por la Real orden de 26 de Julio de 1926.—Páginas 172 y 173.

Otra declarando que no puedan considerarse incluidas dentro de los términos del Decreto de 20 de Mayo de 1931, las reclamaciones que se indican de doña Evangelina López y otras, Auxiliares de la Delegación de Hacienda de Málaga.—Páginas 173 y 174.

Otra organizando el Registro general de Penados por faltas de contrabando y defraudación.—Páginas 174 y 175.

Otra fijando en 300.000 kilogramos por igual entre las dos provincias de Canarias el cupo de azúcar destinado a usos industriales que puede importarse en dichas islas, con exención de arbitrios, durante el período comprendido entre el 1.º de Agosto y el 31 de Diciembre del año actual.—Páginas 175 y 176.

### Ministerio de la Gobernación.

Orden resolviendo la instancia que se indica del Comandante de la Guardia civil D. Gregorio Vázquez Mascardí.—Página 176.

Otra disponiendo sean dados de baja en el Instituto de la Guardia civil los individuos de tropa de referido Instituto que figuran en la relación que se publica.—Páginas 176 y 177.

### Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Orden autorizando a D. S. Cástor Patiño, Maestro del Grupo escolar "Goya", de Madrid, para realizar con 13 niños y un Maestro un viaje a León, Oviedo, Covadonga y Gijón.—Página 177.

Otra resolviendo el expediente que se indica incoado por el Director de la Escuela nacional graduada de Almazora (Castellón).—Página 177.

Otra resolviendo peticiones de los Inspectores de Primera enseñanza de Ronda (Málaga) y Salamanca solicitando autorización y auxilio del Estado para realizar un viaje con Maestros de sus zonas con fines pedagógicos.—Página 177.

Otra resolviendo el expediente que se menciona incoado por varios Maestros de Sección del Grupo "Aniceto Sela", de Mieres (Oviedo).—Páginas 177 y 178.

Otra admitiendo a D. Diego Zaforteza Musoles la renuncia del cargo de Vicedirector de la Escuela Profesional de Comercio de Palma de Mallorca.—Página 178.

Otra resolviendo el expediente incoado por el Ayuntamiento de La Vid (Burgos) sobre modificación del Arreglo escolar.—Página 178.

Otra encargando al Maestro de Lalin (Pontevedra), D. Manuel Ribero, la organización de una colonia escolar.—Página 178.

Otra disponiendo se cumpla en sus propios términos la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo en el pleito interpuesto por D. Galo Recuero García contra la Orden de este Ministerio de 22 de Enero de 1932.—Página 178.

Otra concediendo la excedencia voluntaria a D. José Martín Franco, Auxiliar de primera clase de este Ministerio.—Página 178.

Otra autorizando a doña Patrocinio Munilla Pilarte para el desempeño interino de una plaza de Maestra de Sección en los Asilos de San Juan y Santa María del Orfanato Nacional de El Pardo.—Páginas 178 y 179.

Otra concediendo la consideración de pensionado de la Dirección general de Enseñanza Profesional y Técnica a D. Anselmo Carretero y Jiménez, Ingeniero Industrial.—Página 179.

Otra resolviendo el concurso previo de traslado anunciado para proveer la plaza de Profesor numerario del grupo 7.º "Electrotecnia", vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Tarrasa.—Páginas 179 y 180.

Otra ídem id. id. vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Villanueva y Geltrú.—Página 180.

### Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión.

Ordenes relativas a bajas, ceses, dimisiones y nombramientos de los señores que se mencionan en los cargos de los Jurados mixtos que se indican.—Páginas 180 a 182.

Otra disponiendo sean considerados baja los Vocales obreros del Jurado mixto de la Madera de Ternel, y que dentro del plazo de veinte días se verifiquen las elecciones para la designación de los Vocales obreros de que se trata.—Página 182.

### Ministerio de Industria y Comercio.

Orden disponiendo que las elevaciones arancelarias establecidas con carácter de anti-dumping por Decreto inserto en la GACETA de 26 de Abril del año actual, no se apliquen a las mercancías que se mencionan.—Página 182.

**Ministerio de Comunicaciones.**

Orden concediendo noventa días de licencia para asuntos propios a don José Iglesias Presa, funcionario del Cuerpo técnico de Correos.—Página 182.

**Administración Central.**

ESTADO.—Subsecretaría.—Dirección de Política.—Anunciando que ha sido depositado el Instrumento de adhesión por Finlandia al Convenio Internacional sobre el régimen fiscal de vehículos automóviles extranjeros, firmado en Ginebra el 30 de Marzo de 1931.—Página 182.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Dirección general de Primera enseñanza.—Resolviendo instancias de los Maestros nacionales que se mencionan sobre reconocimientos de servicios y de antigüedad.—Página 183.

Concediendo el reintegro en el Magisterio Nacional a los Maestros que figuran en la relación que se inserta. Página 183.

TRABAJO, SANIDAD Y PREVISIÓN.—Subsecretaría.—Concurso-oposición a plazas de Delegados provinciales de Trabajo (restringida).—Disponiendo se publique la relación de opositores que tienen la documentación incompleta.—Página 184.

INDUSTRIA Y COMERCIO.—Dirección general de Comercio y Política Arancelaria.—Rectificaciones al Decreto de 13 de Junio del año actual, in-

serto en la GACETA del 20 de dicho mes, por el que se refundieron las disposiciones preliminares para la aplicación de los vigentes Aranceles de Aduanas.—Página 184.

ANEXO ÚNICO.—BOLSA.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ANUNCIOS DE PREVIO PAGO de la Ordenación de pagos de la Caja general de Depósitos; Monte de Piedad y Caja de Ahorros; Líneas Aéreas Postales Españolas (L. A. P. E.); Compagnie du Soleil (El Sol); "La Baloise"; Compagnie l'Aigle (El Águila); El Mediterráneo, S. A.; Juzgado de primera instancia número 2, de Bilbao; Juzgado de primera instancia de Cabuerniga; Juzgado de primera instancia de Cádiz; Juzgados de primera instancia números 6, 8, 9, 10, 12, 13, 19 y 21, de Madrid.—EDICTOS.

**MINISTERIO DE ESTADO**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

**LEY**

Artículo único. Se ratifica el adjunto Convenio, relativo a la protección de los trabajadores ocupados en la carga y descarga de los buques contra los accidentes, adoptado en la sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra el año 1932, y se autoriza al Gobierno para que registre esta ratificación en la Secretaría de la Sociedad de las Naciones, de acuerdo con lo que dispone la Constitución.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,  
J. JOSÉ ROCHA GARCÍA.

(El texto de este Convenio fué publicado en la GACETA DE MADRID correspondiente al 19 de Abril de 1934.)

**MINISTERIO DE HACIENDA**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

**LEY**

Artículo 1.º Se concede un crédito extraordinario de 117.876,76 pesetas a un capítulo adicional del vigente presupuesto de gastos de la Sección 18, "Ministerio de Comunicaciones", con destino a satisfacer el importe de las horas extraordinarias devengadas por el personal de Correos durante el mes de Diciembre de 1933.

Artículo 2.º Asimismo se concede un suplemento de crédito de 240.943,28 pesetas al figurado en el capítulo 8.º, artículo único, "Personal de todas clases"; concepto 10 del vigente presupuesto de gastos de la Sección 18, "Ministerio de Comunicaciones", para satisfacer atenciones de igual naturaleza que las indicadas en el artículo anterior, devengadas por el mismo personal de Correos durante el primer trimestre del año en curso.

Artículo 3.º El importe de los antedichos créditos extraordinario y suplemento de crédito, que se elevan a 358.820,04 pesetas, se cubrirá en la forma que determina el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 1.º de Julio de 1911.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Hacienda,  
MANUEL MARRACO Y RAMÓN.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

**LEY**

Artículo 1.º Se concede un crédito extraordinario de 399.493,18 pesetas a un capítulo adicional del vigente presupuesto de gastos de la Sección 8.ª de Obligaciones de los Departamentos ministeriales "Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes", que figurará con la expresión: "Para pagos de asignaciones de residencia devengadas de Agosto a Diciembre de 1933, ambos inclusive, por el personal docente y administrativo dependiente de este Ministerio destinado en Canarias y Norte de Africa."

Artículo 2.º El importe del antedicho crédito extraordinario se cubrirá en la forma determinada en el artículo 41 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Hacienda,  
MANUEL MARRACO Y RAMÓN.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

**LEY**

Artículo 1.º Se concede un crédito extraordinario de 8.820 pesetas, equivalentes, a la par intrínseca, a 350 libras esterlinas, imputable a un capítulo adicional que figurará en el vigente presupuesto de gastos de la Sección 5.ª de Obligaciones de los Departamentos mi-

nisteriales "Ministerio de Marina"; Subsección 2.ª, "Marina civil", con la siguiente expresión: "Para satisfacer al Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica la cuota correspondiente a España en el ejercicio de 1932-33, según el artículo 37 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 31 de Mayo de 1929.

Artículo 2.º El importe del antedicho crédito extraordinario se cubrirá en la forma determinada por el artículo 41 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 1.º de Julio de 1911.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid, tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Hacienda,  
MANUEL MARRACO Y RAMÓN.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ESPAÑOLA,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed:

Que las CORTES han decretado y sancionado la siguiente

### LEY

Artículo 1.º Se autoriza a la Comisión gestora de la Diputación provincial de Valencia para concertar la operación financiera más conveniente, ya sea préstamo bancario o empréstito por título, con cuyo producto habrá de atender al pago de las obligaciones ordinarias anteriores al corriente ejercicio de 1934.

Artículo 2.º La autorización a que se refiere el artículo anterior queda subordinada al cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 1.º del Real decreto de 2 de Abril de 1930 y Real orden de 18 de Junio siguiente.

Artículo 3.º Los ingresos pendientes de cobro y las obligaciones pendientes de pago procedentes de ejercicios anteriores al corriente de 1934, que hayan prescrito, serán baja en los correspondientes capítulos de resultas del presupuesto refundido vigente en la fecha de promulgación de la presente Ley.

La prescripción de tales ingresos y obligaciones se ajustará a cuanto establece el Estatuto provincial en su libro II, título 3.º, capítulo 4.º, artícu-

los 288 y 289, y adaptará en lo posible al párrafo segundo del 30 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Artículo 4.º Cifrados los ingresos pendientes de cobro realizables y las obligaciones pendientes de pago exigibles, después de acordada las prescripciones legales, se formará un presupuesto extraordinario de liquidación, nivelado con el producto de la operación financiera autorizada al efecto, siendo de aplicación a dicho presupuesto el artículo 11 del Decreto de 4 de Diciembre de 1931.

Artículo 5.º El Ministerio de la Gobernación queda autorizado para dictar las órdenes oportunas, a fin de que tenga su debido cumplimiento la presente Ley.

Por tanto,

Mando a todos los ciudadanos que coadyuven al cumplimiento de esta Ley, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la hagan cumplir.

Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de la Gobernación,  
RAFAEL SALAZAR ALONSO.

## MINISTERIO DE MARINA

### DECRETO

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

Vengo en autorizar a aquél para que presente a las Cortes el adjunto proyecto de ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas.

Dado en Madrid a treinta de Junio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Marina,  
J. JOSÉ ROCHA GARCÍA.

### A LAS CORTES

Agotada ya la eficacia de la Ley de 1909 y de los Decretos de 1925, que regularon cuanto se relaciona con las industrias y comunicaciones marítimas, es necesario establecer normas legislativas inspiradas en la experiencia, como las demás naciones han hecho en estos últimos tiempos, ya que es imposible imaginar que una prórroga de la legislación vigente, con los preceptos en cierto modo anacrónicos, puede remediar la depresión actual.

No se han escatimado en el intento que tal criterio representa esfuerzos de ninguna clase. Se redactó un anteproyecto por la Subsecretaría de la Marina civil; informó la Comisión especial

de Protección del Consejo superior de Servicios marítimos; se abrió una información pública, con la que el Gobierno pudo escuchar la opinión de cuantos quisieron aportarla, y, finalmente, dió su dictamen una Comisión que tuvo presentes los resultados de la información pública antes expresada.

El adjunto proyecto de ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, que recoge las opiniones de técnicos, entidades e intereses de toda especie, pretende comprender en un conjunto armónico cuantas medidas corresponde adoptar al Estado para salvar a la Marina Mercante nacional del colapso en que se encuentra a consecuencia de la crisis mundial de los transportes por mar, agravada para nuestros buques por las condiciones específicamente desfavorables con que comparecen en el terreno de la dura competencia internacional que se desarrolla en la esfera de los negocios marítimos.

La posición geográfica de España determina, en efecto, una situación de debilidad y desventaja para la Marina Mercante nacional, nacida de que los buques extranjeros navegan en el curso de sus viajes a lo largo de nuestro litoral, situado en el punto de cruce de las dos grandes rutas marítimas del mundo, y al pasar aquellos buques ante nuestras costas, sin necesidad de desviarse de sus derrotas, y apenas sin incurrir en gastos específicos, tocan en los puertos españoles, en los que toman y dejan carga y pasajeros, aprovechan picos para rellenos de sus bodegas y ofrecen fletes a precios envilecidos, cuando les faltan en sus tráficos propios; en una palabra, compiten ventajosamente en todos los terrenos con los buques nacionales que arrancan y rinden viaje en los puertos españoles.

Por otra parte, nuestros buques de comercio carecen de dos elementos poderosos que alimentan los tráficos marítimos de otros países: el imperio colonial y una gran masa de exportaciones de productos del suelo y del subsuelo que les sirve de flete de salida a sus buques, como es el carbón para la Marina inglesa y la madera para la de los países escandinavos. En España las exportaciones más interesantes, las de los productos agrícolas, disminuyen incesantemente por la política de contingentes, por el celoso nacionalismo económico de los países que son nuestros consumidores y porque careciendo la Marina Mercante nacional de buques fruteros, los agrrios de Levante y los plátanos y tomates de Canarias van siendo expulsados suce-

sivamente de sus mercados clásicos por los de otras procedencias, impulsados a su vez por el instrumento más eficaz para la conquista y conservación de un mercado de cualquier producto, cual es el buque conductor. Así contemplamos que mientras nuestra exportación por vía marítima fué de 9.955.000 toneladas en 1930, disminuyó a 6.639.000 toneladas en 1931, para reducirse a 5.810.000 toneladas en 1932, disminución que no se ha contenido en 1933.

Pero donde nuestra Marina Mercante se encuentra en condiciones más desventajosas, respecto a sus competidoras extranjeras, es en el terreno de los auxilios estatales: Francia, Italia, los Estados Unidos, Alemania y el Japón prestan eficazísima ayuda a sus Marinas de Comercio con subsidios que, en algunas de ellas, no distan mucho de la cifra de 400 millones de pesetas anuales. En cuanto a la Gran Bretaña y los países escandinavos, tradicionalmente opuestos a la política de subsidios a la Marina Mercante, han tenido que arriar la bandera antiproteccionista, después de sus fracasados esfuerzos en la Conferencia Económica de Londres. Convencida la opinión inglesa de que tales esfuerzos se estrellaban contra la unánime negativa de las demás naciones marítimas, consideró que no quedaba abierto otro camino que el de "hacer frente a los subsidios con subsidios". Y en los países escandinavos se reclama enérgicamente la adopción de análogas medidas. "Ningún país merece el pan que se come, si se deja que su Marina Mercante sea barrida de los mares por los buques subvencionados de otros países." Así se expresa la "Scandinavia Shipping Gazette" en su número del 13 de Diciembre de 1933.

Mientras que en España se destinan siete millones de pesetas anuales para las primas o subsidios a la navegación libre o "tramping", en Francia se aplicará para el mismo concepto, como resultado de la ley Tasso, una suma que se aproxima a los 100 millones de francos. Los buques italianos disfrutan de primas a la navegación que son cuatro veces superiores a las que perciben los barcos españoles.

Todas las circunstancias expuestas tienen como consecuencia el que nuestra Marina mercante sufra con angustias no igualadas por las de otros países la crisis de la navegación.

El tonelaje amarrado de nuestra Marina alcanza cifras desconsoladoras y aumenta de modo alarmante, mientras que en los demás países marítimos o disminuye o permanece estacionario.

Consecuencias dolorosas de la disminución progresiva de nuestro tonelaje activo son:

El paro forzoso de miles de trabajadores del mar de todas clases y categorías.

La crisis de la industria de Construcción naval y de las que le son coarxenas, con la misma secuela del paro.

El desnivel de la balanza comercial a causa de las importaciones invisibles por compra de fletes a las Marinas extranjeras por valor de unos 300 millones de pesetas oro al año, pues de los 10 millones de toneladas de mercancías que en el momento actual importamos y exportamos por vía marítima, sólo un 25 por 100 se mueve en bodegas españolas.

El adjunto proyecto de Ley contiene un plan general de política marítima nacional, que se aspira a que satisfaga cumplidamente los designios políticos y económicos que ha de servir, pero condicionado a la necesidad de conciliar dos factores esencialmente contrapuestos: de un lado, la más austera economía en los gastos, en razón a la modestia de nuestra Hacienda, y de otro, la eficacia para que se cumplan aquellos designios, siquiera también modestamente.

Comprende las siguientes materias:

- 1.º Disposiciones generales.
- 2.º Estatuto Fiscal del Buque.
- 3.º Comunicaciones trasoceánicas rápidas regulares.
- 4.º Primas a la navegación libre o "tramping".
- 5.º Líneas regulares comerciales.
- 6.º Comunicaciones de Soberanía.
- 7.º Compensaciones a la Construcción Naval.
- 8.º Crédito Naval, más un capítulo adicional.

Es de advertir que es tan íntima la correlación de las diversas materias que comprende cada uno de los capítulos, que cualquiera de ellos promulgado separadamente carecería de toda eficacia.

Así, sin la institución del Crédito Naval, sería inútil todo intento de reconstrucción de nuestra Marina. Sin las medidas de protección indirecta, contenidas en el Estatuto Fiscal del Buque, no podrían desenvolverse las líneas y servicios proyectados. Sin las compensaciones a la construcción naval, se haría imposible el navegar a los buques construídos en España, porque sus precios de coste, a causa de la protección arancelaria elevadísima de los productos siderúrgicos y metalúrgicos, los situaría fuera de toda competencia con los buques de los demás países.

El estudio de los impuestos a la navegación contenidos en el Estatuto fiscal del Buque se ha hecho sobre la base de que, sin representar en ningún

caso un derecho diferencial de bandera, constituyan una protección indirecta a los buques nacionales, que son los que en su mayor parte toman en nuestros puertos más de la mitad de la carga y pasaje que conducen.

Las variaciones establecidas sobre los tipos actuales vienen a representar algo más de cinco millones de pesetas de aumento al año, para el rendimiento de estos impuestos.

En cuanto a los tipos de buques para las líneas trasoceánicas rápidas regulares, se ha estimado que en el momento económico actual estaría fuera de todo tino el pensar en esos colosos del lujo y la velocidad que otras naciones poderosas sostienen sobre los mares a costa de enormes sacrificios económicos.

Nuestras posibilidades están muy lejos de tales dispendios. Se proyectan para dichas líneas buques modestos y económicos en su construcción y explotación, que lleven con decoro el pabellón nacional a los países de habla española. Si en el curso de los años venideros mejorasen de tal modo las condiciones económicas del mundo, que resultase conveniente elevar la categoría suntuaria de los buques de alguna línea trasoceánica, siempre tendríamos en los que ahora se proyectan unas magníficas unidades rápidas, mixtas de carga y pasaje, de las que carecía nuestra marina, y cuyas características son las de los buques de carga que hoy se construyen en los demás países, cada día más orientados hacia las líneas regulares.

Esta tendencia se recoge en el capítulo V del proyecto de Ley, tal vez el de mayor importancia para los intereses comerciales y agrícolas del país, por cuanto establece una protección especial para aquellas líneas de carácter comercial que han de servir las corrientes de nuestra exportación y, en algunos casos, favorecer la apertura de nuevos mercados para los frutos de Levante y Canarias.

En lo concerniente a las condiciones económicas de las líneas subvencionadas, es evidente que las empresas de servicios marítimos contratados no son, ni pueden ser, absolutamente independientes de toda relación con el Estado. Estos servicios, que en muchos casos han de atender a designios políticos con preferencia a los económicos que puedan prestar, limitados a sus propios medios, no podrían sostenerse; pero siendo indispensable su prestación para el interés público, el Estado acude a auxiliarlos económicamente. Este incuestionable principio es, sin embargo, muy distinto del que, aduciendo la razón necesaria de los servicios, pretende confundirlos con

una unión más estrecha del Estado con el servicio mismo.

Se trata de posiciones completamente distintas, y la fórmula de su separación y de su armonía consiste en que el Estado fiscalice, investigue gastos, ingresos, etc., pero que no administre ni disponga y, sobre todo, que no responda y deje a las Empresas todas las iniciativas comerciales y todas las responsabilidades económicas de su gestión.

En el proyecto de ley que se acompaña queda establecido el principio de que los buques que hayan de servir las líneas de comunicaciones subvencionadas habrán de ser de construcción nacional.

Como norma general, tal condición es inexcusable. Pero al mismo tiempo se estimó que era necesario prevenir posibles abusos por parte de los astilleros nacionales y evitar, a todo trance, que éstos pudieran, en un momento determinado, prevalerse de una situación de absoluto monopolio y elevar de tal modo el precio de los buques, en relación con los que rijan en el extranjero, que en vez de ser aquellas unidades instrumentos eficientes para la lucha en el terreno internacional y para la adecuada explotación de las líneas, sean, por el contrario, desde el primer momento, pesada carga financiera que imposibilite la vida de las Empresas o imponga insostenibles sacrificios al Estado.

Esto en cuanto se refiere a la absoluta necesidad de que el precio de los buques construidos en astilleros nacionales no exceda considerablemente al de los extranjeros con que aquéllas han de competir. Pero no es esta sola consideración la que ha inducido a establecer, a manera de freno, un tope o límite, rebasado el cual puedan los navieros españoles encargar sus buques fuera de España.

Es evidente que sólo beneficios puede reportar a los astilleros nacionales el obligarles a ponerse en condiciones de competir económicamente con los establecimientos similares extranjeros, porque una industria que, además de estar fuertemente subvencionada, no pueda vivir más que al amparo de un régimen de monopolio, no es tal industria: es, simplemente, un parásito, asilado perpetuo del Erario público.

Porque no debe olvidarse que las primas a la construcción las reciben nuestros astilleros por las desventajas que les ocasiona la obligación (impuesta por el Arancel) de adquirir en España los materiales que entran en la construcción del buque. No hay, pues, motivo alguno para que los astilleros nacionales no puedan compe-

tir en precio con los extranjeros; en todo caso, deberán aventajarlos en este terreno.

Por estas razones, es de esperar que no habrá de llegarse nunca al caso de que sea necesario acudir al extranjero para la construcción de los buques, máxime con el procedimiento que se establece para el examen y concesión de la excusas. Pero se insiste en considerar indispensable, en beneficio de todos y, en definitiva, de los intereses del Estado, el imposibilitar maquinaciones que eleven indebidamente el precio de los buques construidos en España. Y no hay para ello otro procedimiento que establecer en la Ley, como freno y amenaza siempre latente, el derecho para los navieros de ir a construir al extranjero, cuando los astilleros nacionales pretendan exceder los justos precios que correspondían a los buques.

Constituye una novedad el procedimiento que se propone para la subvanciación de las excusas. El seguido hasta ahora carece, en absoluto, de eficacia, puesto que cuando, después de una penosa tramitación, venía a resolverse una petición de esta naturaleza, ya habían sufrido sensibles variaciones los valores relativos de las monedas y los niveles de precios en España y en el extranjero, y, por lo general, la resolución no correspondía a las circunstancias del momento en que se dictaba.

A demás, el sistema adolecía de falta de flexibilidad, pues podía darse el caso de que por una mínima diferencia de precio, no rectificable en la rigidez del procedimiento, se perdiera para la industria nacional el encargo de algún buque. En el capítulo concerniente al Crédito Naval se han tenido en cuenta las enseñanzas de la práctica de su funcionamiento en Francia, Italia, Alemania, Japón, Estados Unidos y los Países Escandinavos. En Inglaterra no hay organismo especial para el Crédito Naval, porque considera a la Marina mercante como una de sus instituciones básicas, y los buques se acogen a las ventajosas crediticias establecidas por el "Trade Facilites Act.", con el mismo derecho con que puede hacerlo una fábrica o cualquier otra industria establecida en tierra.

El importe total de la protección a las industrias y comunicaciones marítimas, tal como se propone en este proyecto, es bien modesto, en comparación con la suma que otros países destinan al mismo fin, y sólo excede en unos tres millones de pesetas a lo que se gastaba en España antes de la rescisión del contrato con la Compañía Trasatlántica, cuando no había ni

flota eficiente, ni servicios eficaces, ni política marítima definida. Entre los problemas a cuya resolución se aplica el Gobierno, pocos habrá que excedan en importancia y en trascendencia económica y social a este de la Marina mercante nacional, ni que puedan ser satisfactoriamente resueltos a tan poca costa.

Fundado en los motivos que preceden, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a las Cortes el adjunto

#### PROYECTO DE LEY

### CAPITULO PRIMERO

#### Disposiciones generales.

Artículo 1.º Los servicios de comunicaciones marítimas en general tienen por misión el progreso de la economía nacional y, en consecuencia, la determinación de sus características estará en especial función de las exigencias de la última.

Artículo 2.º Son consecuencia de estos principios:

1.º El mantenimiento de relaciones comerciales lo más intensas posibles con todos los países, a base de una política arancelaria apropiada.

2.º La nacionalización del flete en los servicios que supongan las relaciones de importación y exportación esenciales de nuestra producción.

3.º La nacionalización de la construcción naval por el consiguiente estímulo al capital y al trabajo español; y

4.º El progreso de las industrias de pesca en las especies de mayor consumo en el país y en las propias de la exportación.

Artículo 3.º Son asimismo finalidades de los servicios marítimos el cumplimiento de los designios nacionales siguientes:

a) Mantener relaciones rápidas y constantes entre las provincias peninsulares e insulares y entre España y las Colonias y Protectorado.

b) Mantener servicios regulares de altura con los países hispanoamericanos y con Filipinas.

c) Implantar y sostener líneas regulares comerciales que sirvan los caudales mercantiles establecidos y servidos por la bandera nacional y extranjera, e implantar las nuevas líneas que constituyan instrumento útil para favorecer nuestra exportación.

d) Servir con nuestra bandera la navegación libre en tráfico exterior y extranacional para aportar con servicios marítimos saldos favorables a nuestra economía en la balanza de pagos internacional de España.

Artículo 4.º El cumplimiento de la presente Ley deberá, además, atender a que se cumplan las exigencias de tipo económico siguientes:

Coordinación del ferrocarril y de los servicios marítimos en régimen de tarifas y de transportes combinados; organización comercial de los puertos, coordinación de cabezas de líneas, itinerarios y zonas y puertos francos, para que éstos puedan convertirse en centros receptores, transformadores y distribuidores de mercancías, y creación de zonas económicas marítimas por acumulación de servicios comerciales, con facilidad de transportes por tierra y por mar, para el pasaje y la carga con nuestros medios nacionales.

Artículo 5.º Por los Ministerios de Hacienda e Industria y Comercio, así como por todos los organismos que intervengan en la negociación de los Tratados de comercio, la financiación de mercancías, cambio de productos y demás operaciones y negociaciones análogas se favorecerá la consecución de los objetos que persigue esta Ley, sin establecer derechos diferenciales de bandera, condenados por el Convenio Internacional de Comunicaciones y Tránsito.

A estos efectos se establece la obligación de que en todas estas negociaciones y operaciones sea oído previamente el organismo oficial competente de la Marina civil.

Artículo 6.º El Estado, las regiones, las provincias, los Municipios, las Juntas de Obras de puerto, las Empresas concesionarias de monopolios o servicios públicos de todas clases y las que tengan contratos con las entidades públicas relacionadas, vienen ineludiblemente obligadas a efectuar todas las importaciones y exportaciones que vean por vía marítima entre los puertos que sirvan o puedan servir los buques nacionales, utilizando con preferencia los de las líneas subvencionadas, siempre que los tipos de flete no excedan de más del 15 por 100 del que ofrezcan las líneas extranjeras y el servicio se preste en análogas condiciones que por estas últimas. Esta obligación se extiende, bajo las mismas condiciones, al transporte, cambio de productos, aplicación de contingentes o de cualquier otro régimen especial de protección.

Este margen a favor de los fletes por buques españoles se elevará al 20 por 100, cuando se trate de mercancías a la exportación o importación, por puertos que no sean los de la escala normal de las líneas regulares subvencionadas.

Artículo 7.º Por los Ministerios com-

petentes se dictarán las disposiciones necesarias para facultar a las Autoridades centrales de la Subsecretaría de la Marina civil, según los casos, a fin de que dentro de los Convenios internacionales, y debidamente asesoradas por las Autoridades de Emigración y Sanidad exterior, puedan obligar a los buques nacionales y extranjeros dedicados al transporte de emigrantes, a efectuar las modificaciones, reformas o reparaciones que estimen indispensables para la seguridad, comodidad o higiene de aquellos pasajeros, así como para realizar en dichos buques los reconocimientos y desinfecciones que estimen precisos, pudiendo incluso exigir para llevarlos a efecto debidamente, el que los buques queden a plan barrido. Esta última facultad será privativa de las Autoridades centrales de la Subsecretaría de la Marina civil, por propia iniciativa o a propuesta de los Delegados marítimos.

Para que los buques, tanto nacionales como extranjeros, puedan dedicarse a la conducción de emigrantes españoles, habrán de estar provistos necesariamente de una patente, expedida por la Subsecretaría de la Marina civil, siendo condición indispensable para su concesión a los buques extranjeros, la adopción, por el país de su bandera, de un régimen de completa reciprocidad en la materia.

Artículo 8.º El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional entre puertos españoles, queda reservado para los buques de bandera y construcción nacionales; pero cuando se trate de alguna línea regular comercial, que por determinación de esta Ley haya entrado en la categoría de cabotaje, se celebrará el concurso con la condición preferente de la construcción nacional, y caso de no haber así posterior, se admitirá para el exclusivo servicio de esta línea la proposición más ventajosa, aunque sus buques no sean de construcción nacional, con limitación de un año en el plazo para introducción de los mismos.

El carácter de dicha navegación subsistirá siempre entre puertos españoles, aunque ella se extienda a otros extranjeros en el curso del viaje inicial.

Para los buques trasatlánticos nacionales que en curso de sus viajes de navegación de altura toquen en puertos españoles, será lícito sólo el tráfico de pasajeros de cámara y sus equipajes en navegación de cabotaje nacional.

Artículo 9.º Los servicios de puerto de todas clases, incluso los pontones para depósitos flotantes, bien sean privados, bien públicos o del Estado, quedan reservados exclusivamente para los buques y artefactos navales de bandera y construcción nacionales o nacionali-

zados con anterioridad a la fecha de la promulgación de esta Ley.

Las entidades de todas clases que se dediquen a obras de puerto o a trabajos de dragado, deberán disponer de trenes de trabajo de buques y artefactos navales, construídos en España, y sin demostrar esta condición no podrán tomar parte en los concursos o subastas para efectuar obras o trabajos de esta clase.

Será condición ineludible para que tenga efecto la adjudicación de dichos concursos o subastas, que la Subsecretaría de la Marina civil haya informado que el material flotante ofrecido por el adjudicatario reúne las condiciones establecidas por esta Ley, a cuyo fin, el Ministerio de Obras públicas le comunicará los datos precisos en tiempo y forma oportunos.

De acuerdo los Ministerios competentes con el de Industria y Comercio y la Subsecretaría de la Marina civil, dictarán las excusas estrictamente indispensables, que por la naturaleza específica del trabajo, excepcionalmente pueda tener el cumplimiento de este artículo; siendo necesario este acuerdo para conceder toda admisión, temporal o importación de material de esta naturaleza, exclusivamente a los contratistas que posean ya otros instrumentos normales de trabajo nacionalizados.

Antes de resolver estas excusas se dará audiencia a los contratistas poseedores de material de construcción nacional.

Artículo 10. El salvamento en aguas jurisdiccionales españolas es libre, si bien las operaciones del mismo quedan sometidas a las leyes de la nación.

En los puertos, bahías, radas, canales, rías y ríos, el salvamento de buques queda reservado a las embarcaciones de pabellón y construcción españolas, salvo razones de urgencia o incapacidad con relación al material español, previamente apreciadas por la autoridad en cada caso.

Los remolques en aguas jurisdiccionales o navegación de cabotaje, estarán reservados a la bandera y construcción nacionales, salvo razones de urgencia o incapacidad, autorizados en cada caso y con la excusa de aumento superior al 15 por 100 en el precio del servicio con relación a otros extranjeros.

Artículo 11. Los navieros españoles y las entidades oficiales o particulares que tengan a su cargo servicios de líneas subvencionadas trasoceánicas o de cabotaje (excepto las subvencionadas que sirvan líneas de soberanía) de pesca litoral o de puerto, podrán obtener excusas del cumplimiento de las obligaciones respecto a la construcción nacional de los buques y artefactos impues-

tos por esta Ley en los siguientes casos:

a) Cuando los buques, embarcaciones y artefactos navales que hayan de destinarse a aquellos servicios, tuvieran que ser indispensablemente construidos en el extranjero por razones técnicas, a juicio de la Subsecretaría de la Marina civil.

b) Cuando comparados en igualdad de condiciones el precio de la construcción nacional y el de la extranjera, computando en el primero las compensaciones a la construcción y las ventajas de reducción de interés en los préstamos que para ellas se concedan y en el segundo los derechos arancelarios, el precio nacional exceda del extranjero en más del 15 por 100 de éste.

c) Cuando en el buque adquirido en el extranjero teniendo menos de diez años de vida, se efectúen en España obras de reconstrucción o reparación que no puedan ser consideradas como de entretenimiento, y cuyo importe no sea inferior a los dos tercios del valor total del buque, una vez reconstruido o modificado.

Estas últimas excusas no podrán nunca concederse para buques destinados al servicio de líneas trasoceánicas subvencionadas.

El Reglamento señalará las normas o procedimientos a seguir en el régimen de excusas.

Estas se tramitarán ante un Tribunal arbitral, que funcionará permanentemente en la Subsecretaría de la Marina civil, bajo la presidencia del Subsecretario.

Este Tribunal se acomodará en su constitución y en su funcionamiento a lo que disponga el Reglamento para la ejecución de esta Ley.

Los fallos del Tribunal serán ejecutivos de no interponerse recurso contra los mismos en el plazo de un mes, a contar de la fecha de su notificación. Los recursos se presentarán ante el Ministro, quien con los asesoramientos que estime necesarios los resolverá de plano en el plazo máximo de ocho días. Las resoluciones pondrán fin al asunto en vía gubernativa, quedando expedito a los interesados el procedimiento de lo contencioso-administrativo, si con arreglo a las leyes que lo regulan hubiere lugar a ello.

Artículo 12. Los buques y embarcaciones de bandera nacional que, aun siendo de construcción extranjera, estaban autorizados desde antes de la vigencia de esta Ley para efectuar determinados tráficó, podrán continuar realizándolos en lo sucesivo, hasta su inutilización definitiva.

Artículo 13. Las Compañías ferroviarias intervenidas y las Empresas na-

vieras subvencionadas, las que reciben subsidios del Estado y las de cabotaje, quedan obligadas a estar coordinadas en el régimen de tarifas para el transporte por mar y por ferrocarril, por medio de un organismo de tipo de empresa privada, bajo la esfera del Consejo Superior de la Economía Nacional. Este mismo organismo tendrá la misión de atender al servicio de transportes combinados, por medio de talones, conocimientos y billetes de pasaje corridos entre el interior y el litoral español y puertos extranjeros.

Las tarifas de transporte no serán diferenciales según el tráfico marítimo se haga con bandera nacional o extranjera.

Se entenderán extensivas las prescripciones de este artículo a las empresas de transporte por carretera que disfruten de concesión exclusiva, auxilio o subvención del Estado.

Artículo 14. Se organizará la explotación de los puertos con carácter comercial, distinguiendo esta característica de las de su construcción y reparación.

Se concederán puestos fijos de atraque y almacenes a las líneas de carácter regular y, en general, las estaciones comerciales portuarias se organizarán sobre las bases que estudie el Consejo Superior de la Economía Nacional, partiendo del tipo de organización de empresa de orden privado, solamente inspeccionada por el Estado cuando sea imprescindible.

Artículo 15. El ejercicio de la industria nacional de la pesca marítima dentro de las aguas jurisdiccionales es exclusivo de los españoles, con buques de bandera y construcción nacionales. Estas condiciones serán también obligatorias para los buques que verifiquen indistinta o simultáneamente la pesca litoral, la de altura y la de gran altura.

Las autorizaciones vigentes al implantarse esta Ley que fueron concedidas, eximiendo del cumplimiento del precepto anterior, serán respetadas hasta la inutilización definitiva de tales buques.

Artículo 16. El pescado capturado por españoles con buques nacionales, en pesca costera de altura o gran altura y los residuos de dicho pescado obtenidos a bordo e introducidos directamente en España frescos o en cámaras frigoríficas, o con el hielo y la sal necesarios para su conservación provisional a bordo por buques nacionales, estarán exentos de toda clase de derechos arancelarios y obventionales, previa la justificación de la procedencia citada, en la forma que para cada caso determinen los Minis-

terios de Hacienda y el competente de la Marina civil.

Artículo 17. El régimen administrativo de la Marina mercante se acomodará a la reglamentación y legislación contenida en los Convenios internacionales, y lo que no se hubiere establecido en los mismos se acomodará a las prácticas observadas por los principales países marítimos, a fin de que nuestros buques no se encuentren en condiciones de inferioridad respecto a los de las demás Marinas mercantes.

## CAPITULO II

### *Estatuto Fiscal del Buque.*

Artículo 18. Los buques de vapor y motor, nacionales y extranjeros, en viajes de navegación de altura, que hagan escala en los puertos españoles de la Península o islas Baleares, con procedencia de puertos extranjeros o con destino a ellos, satisfarán en el primer puerto nacional donde efectúen operaciones de tráfico de carga o pasajeros, un impuesto de 0,75 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Dicho impuesto quedará reducido y liquidado al tipo de 0,375 pesetas por tonelada de registro neto, siempre que el buque toque en cada uno de sus viajes de ida o de vuelta, por lo menos, en tres puertos españoles, si no rellena o queda exhausto en el primero o segundo y las operaciones que el buque realice en puertos españoles excedan, bien sea en el pasaje, bien en la carga, de la mitad de la capacidad de transporte en peso de mercancías o número de pasajeros con que entrara en el primer puerto español.

Podrán los armadores optar entre el pago de la cuota del impuesto cada vez que les corresponda, y el abono anticipado del mismo impuesto por un año, a razón de cuatro pesetas por tonelada de registro neto, en concepto de cuota ordinaria y en sustitución del gravamen establecido en el párrafo primero de dicho artículo, o de dos pesetas por el mismo concepto, en relación con el que señala el párrafo segundo.

Quedan exentos de este impuesto los buques que tengan su cabeza de línea en un puerto español, los de recreo, los de exposiciones españoles flotantes y los que con pasajeros de cámara no hagan operaciones de carga y descarga en nuestros puertos, limitándose a embarcar y desembarcar pasajeros de primera clase y sus equipajes.

Los navieros o armadores de los bu-



ques que hayan satisfecho el impuesto por abono anticipado podrán sustituir reglamentariamente uno o varios de dichos buques durante el plazo de duración del abono por otro u otros de análogo tonelaje, siempre que el sustituido no se pueda utilizar por naufragio o avería, y pagarán la diferencia por exceso cuando la hubiere.

Artículo 19. Los buques nacionales y extranjeros satisfarán el impuesto de tráfico marítimo en los puertos españoles, con arreglo a las siguientes cuotas:

#### MERCANCIAS

*Cabotaje.*—En cargamentos a granel, 0,10 pesetas por tonelada de peso, y en las demás clases de carga, 0,25 pesetas por tonelada de peso.

*Gran cabotaje.*—Tanto en régimen de importación como de exportación, el gravamen será de pesetas 0,70 por tonelada de peso.

*Altura.*—La cuota será de una peseta por tonelada de peso, tanto a la importación como a la exportación.

#### PASAJEROS

*Cabotaje.*—A razón de 0,10 pesetas por pasajero, excepto para la travesía a Baleares, que será de 0,50, y a Canarias, que se aplicará la de 2 pesetas.

*Gran cabotaje.*—A razón de 2 pesetas por pasajero.

*Altura.*—A razón de 5 pesetas por pasajero.

Las cuotas contributivas de este impuesto, tanto de mercancías como de pasajeros, se reducirán y liquidarán por la mitad en las navegaciones de gran cabotaje y altura, abonables en cada puerto español de escala para los buques nacionales y extranjeros que toquen en tres, y en caña uno de sus viajes de ida o vuelta, si no rellenan o quedan exhaustos en el primero o segundo, y cuyas operaciones en dichos puertos nacionales excedan, ya en el pasaje, ya en la carga, de la mitad del peso de mercancías o del número de pasajeros con que el buque haya entrado en el primer puerto español.

Artículo 20. Se exime totalmente del impuesto de transporte marítimo el desembarque en tráfico directo por buques nacionales y extranjeros, en navegación de altura, sobre las mercancías que se citan a continuación, siempre que el desembarque se efectúe en viaje de retorno de buques que realicen viaje redondo con procedencia exclusiva de puertos españoles, de la Península e islas Baleares, o bien con escalas en Gibraltar, Portugal y Norte de Africa, y con destino a aque-

llos nacionales (admitiendo las mismas escalas), como término de viaje redondo a la vuelta, siempre que al preparar la partida de España esté el buque a plan barrido y aun cuando no tome carga en el viaje de ida, y quede en España también a plan barrido al término del viaje de regreso.

Se reducirá y liquidará este impuesto al tipo de su mitad, en tráfico directo por buques nacionales y extranjeros, en navegación de altura, que desembarquen las mercancías que a continuación se expresan, siempre que las operaciones que el buque realice en los puertos nacionales excedan, ya sea en el pasaje, ya en la carga, de la mitad del peso de mercancías o número de pasajeros con que el buque haya entrado en el primer puerto español.

Las mercancías exentas o desgravadas, a su desembarque, del impuesto de transporte en las condiciones fijadas en los párrafos anteriores serán las siguientes: algodón en rama, yute, abacá, pita y demás fibras vegetales en rama; caucho, gutapercha, cueros y pieles sin curtir, sebos y otras grasas animales; tripas y otros despojos; palos tintóreos, duelas y maderas salitres, fosfatos de cal y abonos amoniacales; guanos y demás abonos orgánicos, alquitranes y parafinas, simientes de sésamo, lino y otras oleaginosas, palmiste, coquillo, basabú e ilipo; café, té, cacao y tabaco en rama y elaborado.

Se establece la exención de este impuesto al embarque en puertos nacionales de los frutos frescos o secos, en los viajes redondos de navegación de gran cabotaje y altura, siempre que al preparar la partida de España esté el buque a plan barrido y quede también en España a plan barrido al regreso.

Del mismo modo, se establece la desgravación de la mitad del tipo de este impuesto al embarque de los frutos frescos o secos, en puertos nacionales, en navegaciones de gran cabotaje y altura, siempre que las operaciones que el buque realice en puertos españoles excedan de la mitad de la capacidad total de la carga o del número total de pasajeros que pueda conducir.

Artículo 21. La exención de impuestos establecida en la actualidad para las utilidades que obtienen en España las consignaciones de buques y Empresas navieras extranjeras no tendrán efecto más que en el caso de que en los respectivos países de nacionalidad de dichas Empresas esté establecida o se establezca, a son de reciproca igualdad, la misma exención para las agen-

cias o representaciones que las Empresas navieras españolas.

Artículo 22. Cuando por la operación comercial de fletamento subsista la póliza y el conocimiento de embarque, sólo reintegrará la primera el impuesto del Timbre, como documento original, y todos los ejemplares del conocimiento de embarque, como si fueran copias.

Artículo 23. Todos los actos y contratos referentes a constitución, disolución y transformación de Compañías y Sociedades que se realicen por Compañías Navieras españolas, con motivo de la aplicación de esta Ley y dentro de los dos primeros años de vigencia, quedarán exentos de los impuestos de Derechos reales, Timbre, utilidades u otro cualquier impuesto, arbitrio o tasa que se estableciera, sea por el Estado, sea por las regiones autónomas, por las provincias concertadas o por los Municipios.

Artículo 24. Los buques de las líneas de comunicaciones marítimas subvencionadas por el Estado español o que presten servicios regulares comerciales, oficialmente establecidas y subvencionadas, así como aquellos destinados a la expansión y propaganda de los productos españoles, disfrutará de las siguientes ventajas:

a) Exención de las décimas de recargo establecidas sobre obvenciones consulares.

b) Exención de derechos consulares por los visados de la Patente de Santidad.

c) Exención de toda clase de derechos establecidos o que puedan establecer las Regiones, Provincias o Municipios.

d) Exención de derechos de reconocimiento y fijación de placas de Santidad.

e) Reducción de las obvenciones reglamentarias de los funcionarios de todas clases y de los derechos de los Arquitectos, Peritos e Ingenieros Inspectores de buques, Inspectores de radiotelegrafía, de material náutico y, en general, de los derechos de todas clases de inspecciones y reconocimientos.

f) Reducción de las tarifas de practicas y de los servicios de impuestos de todas clases de las Juntas de Obras de Puerto.

g) Reducción al 50 por 100 de la tasa telegráfica en los tramos nacionales para asuntos de la navegación.

Artículo 25. Los pasajeros que se trasladen desde el extranjero a puertos de España en buques nacionales o extranjeros que hagan tres escalas en puertos españoles se beneficiarán de una rebaja del 50 por 100 de los derechos de pasaportes, visados, cédulas necesarias para el viaje y demás docu-

mentos de identidad en relación con el mismo, expedidos por los Cónsules españoles.

Artículo 26. La nacionalización de los buques extranjeros continuará sujeta al pago de los derechos arancelarios vigentes en la época en que se efectúe el abanderamiento.

Sobre los derechos arancelarios exigibles a la importación de los buques extranjeros se establecen los siguientes recargos:

De un 30 por 100, para los de más de cinco años y menos de ocho, a partir de su fecha de inscripción.

Y de un 50 por 100, para los de más de ocho años y menos de diez, computados de la misma manera.

Queda prohibida la importación de buques de más de diez años de edad.

Para que los buques extranjeros puedan ser nacionalizados deberán estar comprendidos en la primera categoría del Registro nacional español, y mientras no exista, en la primera clasificación de las entidades extranjeras reconocidas oficialmente en España.

Artículo 27. Se igualarán las exigencias de orden fiscal y aduanero en la navegación de cabotaje y en el transporte ferroviario.

Los gastos de puerto, especialmente los de naturaleza social y los de la Administración del Estado, se rebajarán, organizándose el trabajo con costes comparables de tráfico marítimo y el ferroviario.

### CAPITULO III

#### *Comunicaciones trasoceánicas rápidas regulares.*

Artículo 28. Las líneas trasoceánicas subvencionadas, se ajustarán a asegurar las comunicaciones rápidas y regulares con los principales países de la lengua española, con arreglo al plan siguiente:

Línea número 1.—Doce expediciones al año, como mínimo, del Cantábrico a Cuba-Méjico, con facultad para tocar al regreso en Nueva York, y de prolongación al retorno a puertos de Inglaterra y de la costa francesa del Atlántico.

Línea número 2.—Doce expediciones al año, del Mediterráneo a Centro-América.

Línea número 3.—Diecisiete expediciones al año, del Mediterráneo a Brasil-Río de la Plata, con facultad de prolongación al retorno a Marsella y Génova.

Línea número 4.—Doce expediciones al año, como mínimo, del Cantábrico a Brasil-Río de la Plata, con facultad de prolongación al retorno a puertos del Mar del Norte.

Línea número 5.—Doce expediciones

al año, de Barcelona a Filipinas y Extremo Oriente, por el Canal de Suez, con extensión a puertos españoles del Cantábrico y europeos del Mar del Norte.

Línea número 6.—Doce expediciones al año, de Barcelona y puertos españoles del Mediterráneo y Cantábrico, a Nueva York, Cuba y Méjico.

Cuando las circunstancias lo aconsejen, a juicio del Gobierno, se establecerá una prolongación a los puertos subamericanos del Pacífico por el Canal de Panamá.

El número y condiciones de los buques afectos a las líneas antes mencionadas serán, en período inicial de explotación de las líneas, los siguientes:

Línea número 1.—Dos buques no menores de 9.500 toneladas de registro bruto, con cámaras para pasajeros de primera y clase única, por lo menos, y una velocidad mínima de 18 millas por hora en pruebas a media carga.

Línea número 2.—Dos buques no menores de 9.500 toneladas de registro bruto, con cámaras para pasajeros de primera y clase única, por lo menos, y una velocidad mínima de 15 millas por hora, en pruebas a media carga.

Línea número 3.—Tres buques no menores de 12.000 toneladas de registro bruto, con gran capacidad de carga, cámara de pasajeros de primera clase y cámara de clase única de gran capacidad, y una velocidad mínima de 18 millas por hora en pruebas a media carga.

Línea número 4.—Tres buques de la misma característica de los de la línea número 3.

Línea número 5.—Tres buques no menores de 9.500 toneladas de registro bruto, gran capacidad de carga, reducida cámara de pasajeros de primera y clase turista, y una velocidad mínima de 18 millas por hora, en pruebas a media carga.

Línea número 6.—Dos buques de las mismas características que los de la línea número 2.

El servicio de las unidades de reserva para todas las líneas se determinará en los pliegos de condiciones.

Artículo 29. La ejecución de los servicios de las líneas trasoceánicas subvencionadas, se concederá a personas naturales o jurídicas españolas, en libre concurrencia, cuyas condiciones y formalidades se publicarán oportunamente, en armonía con las disposiciones de esta Ley.

Artículo 30. La duración de los contratos no será mayor de veinte años. El Gobierno podrá rescindirlos en todo momento por causa de utilidad pública, o porque el contratista incumpla cualquiera de las condiciones contraídas.

En los concursos se establecerán las

bases generales para la liquidación de estos contratos en caso de rescisión.

Artículo 31. Dentro del plazo de duración de los contratos será potestativo del Gobierno alterar en todo momento los itinerarios establecidos o la distribución de los buques de cada contratista, conforme lo requiera el interés público o las necesidades del tráfico. Podrá asimismo suspender los servicios cuyo coste no guarde relación, a su entender, con la utilidad que reporten. Las Empresas concesionarias deberán ser indemnizadas de los daños que estas modificaciones les originen.

Artículo 32. Durante el curso de los contratos, el Gobierno podrá obligar al contratista a sustituir las unidades perdidas o ya amortizadas, por otras nuevas, de las características que juzgue adecuadas, previa audiencia del contratista, pero se garantizará eficazmente a éste que al finalizar el contrato dichos buques habrán de ser adquiridos por el nuevo adjudicatario o por el Estado si no existe adjudicatario, por el valor que en aquel momento tenga asignado en la contabilidad oficial del contrato.

También podrá el Gobierno, pero procediendo en este caso de acuerdo con el contratista, hacer aumentar la flota destinada a cualquier servicio, debiendo garantizarse al contratista la adquisición de estos buques por quien le suceda en la concesión, en las mismas condiciones señaladas en el párrafo anterior.

Artículo 33. Los contratistas vendrán obligados a adquirir los buques que resulten de la propiedad del Estado como consecuencia de la liquidación de contratos anteriores, en los términos que se especifiquen para ejecución de esta Ley y se fijen en los pliegos de condiciones.

Dichos buques serán adscritos a aquellas líneas para que resulten más adecuados.

El Estado determinará el valor que haya de asignarse a estos buques con anterioridad a la publicación de los respectivos pliegos de condiciones. Dicho valor no podrá ser superior al que tengan en el mercado, y para su fijación se oír a las Asociaciones de Navieros y a los Centros competentes de la Subsecretaría de la Marina civil. Se adscribirán en los pliegos de ofertas las mejoras de los valores asignados a los buques en cuestión.

Artículo 34. El valor inicial que a los efectos del régimen económico de los contratos haya de señalarse a los buques ya construidos aportados por los contratistas, se fijará contradictoriamente entre éstos y el Estado, teniendo en cuenta el coste de adquisición

del buque, su estado de conservación y su valor en el mercado en relación con el servicio.

Artículo 35. La construcción y transformación que necesiten los buques para colocarlos en las condiciones que exijan los pliegos de condiciones y las obras de transformación—cuya necesidad surja—durante la explotación, se harán por concurso, cuando el Estado lo juzgue oportuno, por la importancia de las obras. La adjudicación de este concurso se someterá previamente a la aprobación de la Subsecretaría de la Marina civil.

Artículo 36. El Estado subvencionará los servicios de comunicaciones rápidas y regulares con una subvención por milla navegada, que podrá ser modificada con arreglo a los resultados de la explotación.

Para la determinación de las primas iniciales para cada línea, se hará el correspondiente cálculo de gastos e ingresos, y se computará entre los primeros:

- 1.º Los de tráfico y explotación.
- 2.º Los de conservación y entretenimiento de la flota con el límite máximo, revisable cada año, que se fije en los pliegos de condiciones.
- 3.º La amortización de los buques a razón del 5 por 100 anual de su valor inicial para los nuevos, y del tanto por ciento que se determine, según los años de vida económica con eficiencia que se les asigne, para los buques del Estado, que el contratista haya de adquirir, así como para los ya construídos que aporte.

Quando un buques haya sido totalmente amortizado y el Gobierno estime conveniente que continúe en servicio, dejará de abonarse al contratista cuota alguna en concepto de amortización y de interés del capital correspondiente a dicho buque, pero se le acreditará en la contabilidad del contrato en concepto de prima de gestión una suma equivalente al 6 por 100 de los sobornos brutos realizados por el buque.

Quando se retire del servicio un buque ya amortizado, se valorizará contradictoriamente entre el Estado y el contratista, repartiéndose su valor de tasación o de venta entre uno y otro en proporción a las sumas con que respectivamente hayan contribuído a su amortización.

Se entregará el buque al Estado si éste lo amortizó íntegramente por tratarse de unidad que haya prestado el servicio de contrato desde su salida del astillero.

4.º La cuota necesaria para amortizar en el tiempo de vida útil que le reste al buque las transformaciones autorizadas por el Estado que supongan incremento del valor de aquél, estimado

previo juicio contradictorio entre el contratista y el Estado.

- 5.º El coste del seguro del buque.
- 6.º Los impuestos a cargo de la empresa, excepto los que correspondan satisfacer a los accionistas.
- 7.º Los gastos generales de administración con el límite máximo, variable cada año, que determinen los pliegos de condiciones.

8.º Las cargas sociales establecidas por las leyes de carácter obligatorio.

9.º Un 6 por 100 de interés sobre el capital representado por el valor inicial de la flota, el del material auxiliar y el capital circulante de la Empresa que se considere estrictamente necesario.

Como ingresos se computarán:

- 1.º Los del tráfico.
- 2.º Las subvenciones.
- 3.º Cualquier otro que provenga de la explotación comercial y de intereses o depósitos de cuentas, de fondos de renovación de flota y de fondo de reserva, si existe.

Artículo 37. Con las sumas recibidas en concepto de amortización de los buques, se constituirá un fondo de renovación de flota que, durante la vigencia del contrato, sólo podrá disponerse para dicho fin específico y previa la autorización del Estado.

Artículo 38. Se reputará beneficio lo que puedan exceder los ingresos computables, según el artículo 36, sobre la suma de todos los conceptos que se computen como gastos en los números 1 al 9, inclusive, del mismo artículo, y pérdida lo que puedan exceder éstos, según resulte del balance de cada ejercicio aprobado por la Subsecretaría de la Marina civil.

Las subvenciones iniciales permanecerán inalterables mientras el beneficio que pueda resultar no exceda del 4 por 100 del valor inicial de la flota, el del material auxiliar y el del capital circulante de la empresa. Cuando el beneficio exceda de dicho 4 por 100, o cuando resulte pérdida porque la liquidación del ejercicio no alcance a cubrir con los ingresos el importe de todos los gastos, incluso el señalado con el número 9 del artículo 36, se disminuirá o aumentará la subvención para el ejercicio siguiente, en términos que quede presupuesta una utilidad líquida del 2 por 100, tomándose como base de cálculo, los gastos o ingresos del año anterior; como valor de la flota el inicial, y el capital circulante y el material auxiliar con los valores respectivos en el día primero del año correspondiente.

Artículo 39. Las pérdidas de cada ejercicio serán a cargo de la empresa, y las utilidades íntegramente a su beneficio, pero no podrá destinarse a dividen-

dos una cantidad mayor del 8 por 100 del valor de la flota, el material auxiliar y el capital circulante, más la mitad del exceso de beneficios sobre dicho tanto por ciento.

La otra mitad del exceso de beneficio se destinará a la constitución de un fondo especial de reserva, que podrá aplicarse mediante la autorización del Estado a enjugar déficits de ejercicios anteriores o a incrementar el fondo de renovación de la flota.

Artículo 40. Los fondos de renovación de flota y de reserva especial a que se refiere el párrafo segundo del artículo anterior, sólo por disposición del Estado podrán ser invertidos, en la medida de las posibilidades del mercado, en bonos hipotecarios de crédito naval y sus rentas se computarán entre los ingresos.

Para la aplicación de los fondos de renovación de flota, y en especial de reserva, se requerirá la autorización del Estado.

Artículo 41. En los contratos de las líneas trasoceánicas subvencionadas, además de las prescripciones legales de generalidad y de las especiales que el Gobierno estime necesarias para cada servicio, se estipularán las siguientes:

a) Conducción gratuita de la correspondencia pública y de oficio, paquetes postales, caudales o valores del Estado y pastas metálicas para la acuñación de monedas.

b) Facultad de disponer de los buques afectos a dichas líneas para servicios auxiliares de guerra y otros especiales del Estado, mediante indemnizaciones reguladas en los contratos.

c) Que disfruten bonificaciones del 30 por 100 de la tarifa general de primera y segunda clase los pasajes de los comisionistas y agentes de comercio y de los funcionarios o enviados del Estado que viajen en misión oficial.

d) Preferencia, eficazmente garantizada, al embarque de la mercancía nacional sobre la extranjera, dentro de un plazo prudencial anterior a la fecha de embarque en cada puerto.

e) Señalamiento de tarifas de máxima percepción para fletes y pasajes aprobados por el Gobierno previa audiencia del contratista, Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, Sindicatos de exportación y otras entidades análogas que lo soliciten. Estas tarifas se revisarán todos los años oyendo a los elementos citados.

f) Transporte gratuito de los productos u objetos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones que se celebren en

el extranjero con aprobación o concurso del Gobierno. El transporte gratuito deberá ser pedido con antelación suficiente y no excederá de las cantidades determinadas en los contratos por líneas y por años.

g) Transporte gratuito de muestrarios comerciales y objetos de propaganda, de turismo, en los límites y condiciones que se señalan en los contratos.

h) La bonificación del 25 por 100 en los billetes de turistas de ida y vuelta de primera y segunda clase, en las épocas, plazos y condiciones que fije la Subsecretaría de la Marina civil.

i) Las agencias de los concesionarios de las líneas prestarán los servicios corrientes de información comercial que de ellas se soliciten.

Artículo 42. Los funcionarios y enviados de todas clases que viajen en misión oficial con viático del Estado, por cuenta del mismo, deberán hacerlo, precisamente, en los buques de las líneas subvencionadas.

Artículo 43. Los buques afectos a las líneas subvencionadas reunirán las condiciones que, con relación al servicio que han de prestar, se determinen en los contratos; las generales establecidas por la Subsecretaría de la Marina civil y las especiales fijadas por el Ministerio de Marina para los buques que constituyan la reserva naval de la Armada. Estarán, además, clasificados en la primera categoría de las Sociedades Clasificadoras extranjeras, competentes a juicio del Gobierno, mientras no se constituya la entidad nacional de clasificación de buques, en cuyo momento deberán clasificarse en ella los afectos a las líneas subvencionadas.

Artículo 44. Para garantía del cumplimiento de los contratos se exigirá a los concesionarios fianzas provisionales en metálico o valores del Estado, suficientes a juicio del Gobierno, las que se elevarán a definitivas en la forma que determinen los pliegos de condiciones.

Se admitirán como parte de la fianza los mismos buques, con sujeción a las siguientes reglas: Primera. No se aceptarán como garantía más que aquellos buques que no tengan ninguna carga. Segunda. Dichos buques tendrán un seguro especial contra el posible riesgo de créditos privilegiados. Tercera. No se admitirá como garan-

tía más que una cantidad que no exceda del 40 por 100 del valor actual del buque; y Cuarta. La garantía constituida por los buques con arreglo a estos límites no excederá nunca del 50 por 100 de la fianza obligada, siendo obligatorio el otro 50 por 100 en numerario o valores admitidos a este fin por el Estado.

Artículo 45. Los buques afectos a estos servicios estarán debidamente asegurados y las pólizas correspondientes serán sometidas, previo informe de la Inspección general de Seguros, a la Subsecretaría de la Marina civil.

Cuando el contratista posea un gran número de unidades podrá ser autorizado a llevar por su cuenta el seguro de las mismas, en todo o en parte, en las condiciones corrientes en el mercado.

El reaseguro debe hacerse en las mismas condiciones del primer párrafo de este artículo.

Artículo 46. Para las concesiones de los servicios se abrirán varios concursos entre personas naturales o jurídicas nacionales que acrediten dirección competente, y los contratos se adjudicarán a los concursantes que se ajusten estrictamente a las condiciones exigidas, y caso de hacerlo varios, serán preferidos los que las mejoren por cualquier concepto.

Si el concesionario fuese una Sociedad, sus acciones o participaciones serán nominativas e intransferibles a extranjeros. El Consejo de Administración de dicha Sociedad estará formado por españoles y su Director o Gerente, así como el personal técnico y administrativo, serán también españoles.

Los nombramientos de Agentes se someterán a la aprobación de la Subsecretaría de la Marina civil, y los correspondientes a los de puertos extranjeros, serán preferentemente españoles idóneos.

No obstante lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, el Gobierno podrá autorizar la cesión de acciones o participaciones de capital, con un límite máximo de un 40 por 100 en total, a nacionales de países hispanoamericanos y de Filipinas. En este caso, se otorgará a esta parte de capital la correspondiente representación en el Consejo de Administración.

Artículo 47. Los buques afectos a los servicios subvencionados habrán de ser de bandera y construcción nacionales, salvo las excusas que establece la presente Ley, y no podrán continuar pres-

tando servicios subvencionados cuando cumplan treinta años de edad.

Artículo 48. Salvo circunstancias especiales apreciadas en Consejo de Ministros, que determinará en cada caso la Subsecretaría de la Marina civil, el Estado no subvencionará en ninguna forma a otras líneas que efectúen los mismos tráficos que las que tienen a su cargo los servicios regulares subvencionados.

Artículo 49. El Estado ejercerá la intervención e inspección que le corresponde en las Compañías concesionarias de servicios subvencionados por medio de la Inspección general de Navegación de la Subsecretaría de la Marina civil, cuyo Centro dispondrá del personal técnico y de intervención especializado necesario para el eficaz desempeño de esta función. En los pliegos de condiciones y en los contratos se establecerán las normas con arreglo a las cuales se ejercerá la fiscalización de los gastos, de los ingresos, del tráfico y de explotación.

Artículo 50. Para hacer la inmediata ejecución de los servicios consignados en esta Ley, el Gobierno queda autorizado para incluir en los pliegos de condiciones de los contratos la aceptación provisional de material adecuado y características suficientes, con preferencia de construcción y bandera nacionales, pero con obligación, por parte del concesionario, de poner en servicio las nuevas unidades en el plazo que señale el contrato.

En todo caso se someterá a la aprobación de la Subsecretaría de la Marina civil los contratos de fletamento de los buques, el uso de los cuales no podrá representar aumento en la prima inicial con relación a la que debería ser de poner en servicio el material definitivo.

#### CAPITULO IV

##### *De las primas a la navegación.*

Artículo 51. Los buques nacionales de vapor o motor que reúnan las condiciones establecidas en el artículo 58 de esta Ley disfrutarán en todas las navegaciones que realicen, excepto en las de cabotaje y subvencionadas, de una prima por travesía realizada, por la mercancía que lleve a su bordo, en tráfico exterior de España o en tráfico extranjero o extranacional, cuya cuantía se deducirá con arreglo a la fórmula siguiente:

Suma de toneladas de carga transportada X millas de recorrido X coeficiente de prima

= Suma de pesetas devengadas.

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO — Milleje.		Hasta 199	200 a 399	400 a 599	600 a 799	800 a 999	1.000 a 1.199	1.200 a 1.399	1.400 a 1.649	Coefficiente adicional por cada 250 toneladas o fracción hasta 2.399	2.400 a 2.699	Coefficiente adicional por cada 300 toneladas o fracción hasta 4.499	4.500 a 4.799	Coefficiente adicional por cada 300 toneladas o fracción en adelante
Hasta	199	0,100	0,147	0,197	0,219	0,2439	0,280	0,3085	0,390	0,06925	0,127	0,0076	0,180	»
De	200 a	0,066	0,086	0,111	0,122	0,1341	0,147	0,1618	0,172	0,0070	0,100	0,0066	0,146	»
»	300 a	0,047	0,058	0,075	0,082	0,0902	0,097	0,1065	0,115	0,0061	0,0910	0,00515	0,127	»
»	400 a	0,036	0,042	0,050	0,054	0,0596	0,063	0,0675	0,072	0,0045	0,0715	0,00393	0,099	0,0045
»	500 a	»	0,040	»	»	0,0532	0,057	0,0618	0,0665	0,00362	0,0600	0,00243	0,077	0,00323
»	600 a	»	»	»	»	0,0438	0,041	0,0433	0,0455	0,00275	0,0515	0,0023	0,0665	0,00261
»	799	»	»	»	»	0,0379	0,0365	0,0383	0,0405	0,0015	0,0430	0,00215	0,0590	0,00223
»	1.000 a	»	»	»	»	0,0313	0,0305	0,0325	0,0340	0,00138	0,0395	0,0020	0,0535	0,0020
»	1.199	»	»	»	»	0,0293	0,0280	0,0295	0,0307	0,00125	0,0370	0,00172	0,0490	0,0018
»	1.399	»	»	»	»	0,0277	0,0260	0,0277	0,0290	0,00113	0,0320	0,00153	0,0457	0,0016
»	1.649	»	»	»	»	0,0255	0,0240	0,0255	0,0266	0,00100	0,0300	0,00143	0,0430	0,0013
»	1.849	»	»	»	»	0,0246	0,0230	0,0246	0,0258	0,00090	0,0280	0,00140	0,0405	0,00123
»	2.049	»	»	»	»	0,0234	0,0220	0,0234	0,0245	0,00080	0,0260	0,00130	0,0375	0,00111
»	2.249	»	»	»	»	0,0229	0,0215	0,0229	0,0235	0,00070	0,0245	0,00108	0,0360	0,00105
»	2.449	»	»	»	»	0,0226	0,0210	0,0226	0,0235	0,00060	0,0235	0,000858	0,0325	0,00090
»	2.649	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0225	0,000715	0,0305	0,00061
»	2.849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0215	0,000500	0,0280	0,00055
»	3.049	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0205	0,000430	0,0265	0,00050
»	3.249	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0195	0,000400	0,0257	0,00042
»	3.449	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0185	0,000315	0,0247	0,00030
»	3.649	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0175	0,000300	0,0240	0,00030
»	3.849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0165	0,000244	0,0232	0,00030
»	4.049	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0155	»	0,0220	»
»	4.249	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0145	»	0,0210	»
»	4.449	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0135	»	0,0200	»
»	4.649	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0125	»	0,0190	»
»	4.849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0115	»	0,0180	»
»	5.049	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0105	»	0,0170	»
»	5.249	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0095	»	0,0160	»
»	5.449	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0085	»	0,0150	»
»	5.649	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0075	»	0,0140	»
»	5.849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0065	»	0,0130	»
»	6.049	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0055	»	0,0120	»
»	6.249	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0045	»	0,0110	»
»	6.449	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0035	»	0,0100	»
»	6.649	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0025	»	0,0090	»
»	6.849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0015	»	0,0080	»
»	7.000 en adelante	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,0005	»	0,0070	»

Artículo 52. Las sumas devengadas con arreglo a la fórmula establecida en el artículo anterior serán bonificadas por los conceptos y en las cuantías siguientes:

Por construcción íntegra nacional de casco y aparato motor, en un 40 por 100.

Por construcción nacional de casco solo, en un 20 por 100.

Por tráfico exterior de España regular, en un 50 por 100.

Por tráfico exterior de España eventual, en un 15 por 100.

Por velocidad de 10,5 a 12 millas, en un 15 por 100.

Por velocidad de 12 a 14 millas, en un 30 por 100.

Por velocidad de 14 a 16 millas, en un 50 por 100.

Por velocidad de 16 millas en adelante, en un 75 por 100.

Las velocidades se medirán en pruebas a media carga.

Las bonificaciones que por distintos conceptos pueden corresponder a un buque serán acumuladas a la suma devengada por primas en cada travesía, pero no se computará para el conjunto de dichas bonificaciones más que en un 100 por 100.

En cuanto al límite de bonificaciones para las líneas regulares comerciales oficialmente establecidas se ajustará a lo dispuesto en el artículo correspondiente.

Artículo 53. A partir de 1.º de Enero de 1935 no percibirán prima alguna los buques que en dicha fecha cuenten treinta y cinco o más años de edad; el 1.º de Enero de 1936, los que tengan más de treinta y cuatro; el 1.º de Enero de 1937, los que tengan más de treinta y tres; el 1.º de Enero de 1938, los que tengan más de treinta y dos; el 1.º de Enero de 1939, los que tengan más de treinta y un años, y el 1.º de Enero de 1940, los que tengan más de treinta años de edad.

Sin embargo de lo dispuesto en el párrafo anterior, tendrán derecho a prima los buques de edad comprendida entre los treinta y treinta y seis años en los viajes en que conduzcan solamente una o varias de las mercancías siguientes: sal, carbón, minerales y abonos o productos químicos a granel, siempre que conserven la primera clasificación de alguna de las sociedades clasificadoras oficialmente reconocidas por el Estado.

Cuando en los buques inscritos en el registro de los que tienen derecho al disfrute de primas a la navegación se efectúen obras de reparación o transformación que mejoren su eficiencia propulsiva y no pueden considerarse como de reparación o entretenimiento

normal, se prolongará su vida, dentro de la cual tienen derecho a primas en cinco años cuando el valor de dichas obras exceda del 25 por 100 del total del buque, una vez refaccionado o transformado, y en diez años cuando aquel valor exceda del 50 por 100 del total del buque considerado en la misma forma. Dichas obras se someterán previamente a la aprobación y después a la vigilancia de la Inspección general de Buques y Construcción naval.

Artículo 54. Los pasajeros se computarán a razón de seis toneladas de carga por cada uno, cualquiera que sea su clase.

Los animales vivos se computarán a razón de tres toneladas por cada cabeza de ganado mayor, y de media tonelada por cada cabeza de ganado menor.

A los efectos de las bonificaciones por concepto de tráfico exterior de España, sólo se computará como carga transportada la embarcada en puerto español con destino a puertos extranjeros, y la desembarcada en puertos españoles procedentes de puertos extranjeros, y como millaje recorrido por la mercancía, el que corresponda a la distancia directa entre el puerto de procedencia y el de destino.

Artículo 55. En concepto de compensación a la distancia a los bancos pesqueros, los buques nacionales de pesca de gran altura que la ejerzan en los mares árticos de Islandia, Groenlandia y Terranova, percibirán una prima de cuatro pesetas por milla navegada en el primer viaje de ida a la primera playa y en el de regreso desde la última de cada una de las campañas anuales.

Artículo 56. Los trámites y procedimientos para el reconocimiento y liquidación de las primas a la navegación se determinarán en el Reglamento para la ejecución de esta Ley.

Artículo 57. En los presupuestos del Estado se consignarán anualmente por primas a la navegación y su bonificación por todos conceptos las cantidades necesarias para satisfacer lo devengado en los doce meses anteriores al día 1.º de Julio del año en que se redacte el presupuesto.

Artículo 58. Para disfrutar las primas que se otorguen de acuerdo con el artículo 1.º de esta Ley, se requerirán las condiciones siguientes:

Primera. Que los buques estén comprendidos en la primera categoría de la entidad nacional de clasificación y registro de buques, y hasta que dicha Empresa se constituya, en cualquiera de las extranjeras reconocida por el Gobierno.

Segunda. Que sea española toda la dotación, en las condiciones normales de la navegación, salvo caso de fuerza mayor, y que el naviero contribuya, en proporción reglamentaria, al sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión de carácter general, que el Estado funde o fomenta para el personal náutico y, mientras tanto, sostenga por cuenta propia o colectivamente con otras entidades, instituciones análogas que funcionen con la aprobación e intervención del Gobierno.

Tercera. Que el buque admita en la medida y forma reglamentaria, según su clase, los alumnos oficiales de náutica y de máquinas que estén en prácticas.

Cuarta. Que verifiquen el transporte gratuito de las valijas de Correos, entregadas y recogidas a bordo por funcionarios del Estado.

Artículo 59. Las primas a la navegación y sus bonificaciones se liquidarán por ejercicios anuales, con arreglo a los plazos que establece el artículo 57, y de acuerdo con los procedimientos que establezca el Reglamento para la ejecución de esta Ley.

Artículo 60. Los tipos de primas a la navegación y sus factores y bonificaciones serán revisables en periodos bienales.

Artículo 61. Los buques pertenecientes al Estado, Región, Provincia o Municipio o a Empresa de cualquier clase concesionaria de monopolios en que aquellas Entidades públicas tengan participación en el capital, no tendrán derecho a subsidio alguno en concepto de primas a la navegación.

## CAPITULO V

### *Líneas regulares comerciales.*

Artículo 62. Se comprenden en este capítulo las comunicaciones marítimas regulares, destinadas a servir los intereses comerciales de la economía española, facilitando los transportes adecuados en tráfico exterior regular, en itinerarios y frecuencia, para el cambio de los productos de importación y de exportación y desarrollo del turismo.

Estas líneas se clasificarán en las siguientes categorías:

1.ª Aquellas establecidas con bandera nacional, y cuya continuidad importe asegurar.

2.ª Las nuevas con bandera nacional que tienen corriente mercantil, establecida con bandera extranjera.

3.ª Las nuevas con bandera nacional que supongan corrientes mercantiles convenientes, no establecidas directamente en ninguna forma.

Las líneas de las categorías segunda y tercera se irán sacando a concurso a medida que lo aconsejen las circunstancias, lo exijan los volúmenes de los tráficos comerciales que han de servir o lo soliciten los nacionales que deseen implantarlas.

### *Líneas que comprende cada una de estas categorías.*

#### Primera categoría.

Línea número 1.—Doce expediciones al año de puertos españoles del Mediterráneo a la Guinea continental española, con facultad de prolongación a Génova y San Pablo de Loanda. Será servida por buques adecuados al transporte de maderas y velocidad mínima de 10 millas por hora, a media carga, en pruebas.

Línea número 2.—Doce expediciones al año de puertos españoles del Cantábrico a la Guinea continental española, con facultad de prolongación a Hamburgo y San Pablo de Loanda. Esta línea será servida con buques de las mismas características señaladas para los de la línea número 1.

Se faculta al Gobierno para sacar a concurso en el mismo pliego de condiciones las líneas 1 y 2.

Línea número 3.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de puertos españoles del Mediterráneo a puertos ingleses del mar de Irlanda, con facultad de prolongación a Génova. Se asignará a esta línea buques de trece millas por hora, como mínimo, de velocidad a media carga en pruebas.

Línea número 4.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de Canarias a Marsella, con facultad de prolongación a Niza y Génova. Esta línea será servida por buques fruteros de velocidad mínima de catorce millas por hora en pruebas a media carga.

Línea número 5.—Veinte expediciones al año, como mínimo, de puertos españoles del Mediterráneo a los del Golfo de Méjico, con facultad de prolongación a Génova. Esta línea será servida por buques de carga general y velocidad mínima de doce millas por hora a media carga en pruebas.

#### Segunda categoría.

Línea número 6.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de puertos españoles del Mediterráneo a puertos ingleses del mar del Norte, con facultad de prolongación a Génova. Esta línea será servida con buques adecuados para el transporte de frutas de trece millas por hora de velocidad mínima a media carga en pruebas.

Línea número 7.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de puertos españoles del Mediterráneo a puertos continentales del mar del Norte, con facultad de prolongación a Génova. Esta línea será servida con buques de las mismas características señaladas para la línea anterior.

Línea número 8.—Veintiséis expediciones al año de puertos españoles del Cantábrico al mar Báltico, con buques adecuados para el transporte de frutas y trece millas por hora de velocidad mínima a media carga en pruebas.

Línea número 9.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de puertos de Canarias a puertos continentales del mar del Norte, con buques fruteros de velocidad mínima de quince millas por hora a media carga en pruebas y cámara única de clase turista con capacidad para doce o más pasajeros.

Línea número 10.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de Canarias a puertos franceses del Atlántico, con buques fruteros de las mismas características de los de la línea número 9.

#### Tercera categoría.

Línea número 11.—Veintiséis expediciones al año de puertos españoles del Mediterráneo a puertos del mar Adriático, con escalas facultativas en Argel y Malta, con buques adecuados para el transporte de fruta de trece millas por hora de velocidad mínima a media carga en pruebas y cámara única de clase turista capaz para doce o más pasajeros.

Línea número 12.—Veintiséis expediciones al año de puertos españoles del Mediterráneo al mar Negro, con buques de iguales características que los de la línea número 11.

Línea número 13.—Cincuenta y dos expediciones al año, como máximo, de Canarias a puertos de Argelia y Túnez, con facultad de prolongación hasta Alejandría. A esta línea se adscribirán buques fruteros de quince millas por hora de velocidad mínima a media carga en pruebas.

Línea número 14.—Cincuenta y dos expediciones al año de Canarias a Londres y Gotemburgo, con buques fruteros de las mismas características de los de la línea número 9.

Línea número 15.—Doce expediciones al año de puertos españoles del Mediterráneo a puertos americanos del Atlántico, con escala en Baltimore, Filadelfia y Nueva York, con buques acondicionados para el transporte de fruta en parte de sus bodegas, velocidad mínima de trece millas por hora a media carga en pruebas, coordinada con la línea trasoceánica número 6 en for-

ma de evitar la competencia entre ambas.

Queda autorizado el Gobierno para incluir en la categoría correspondiente, previo informe del Consejo Superior de Servicios Marítimos, aquellas otras líneas comerciales regulares no especificadas en la relación anterior, que aconsejen las necesidades de la economía nacional.

Artículo 63. La ejecución de los servicios en las líneas comerciales regulares se concederá por concurso a navieros españoles, cuyas condiciones y formalidades se publicarán oportunamente, en armonía con las disposiciones de esta Ley. En todo caso se concederá el derecho de tanteo a los armadores nacionales que con un año de anterioridad a la fecha de promulgación de esta Ley vinieran sosteniendo un servicio regular periódico o fijo entre los puertos correspondientes a cada una de las líneas concursadas.

Artículo 64. La duración de las concesiones no será mayor de veinte años, pero el Gobierno podrá cancelarlas en cualquier momento, si el concesionario incumpliera condiciones que impliquen esta sanción en la concesión.

El acuerdo de cancelación deberá ser tomado en Consejo de Ministros, previa formación de expediente, con audiencia del concesionario. Contra este acuerdo cabrá recurso contencioso.

Artículo 65. Durante el plazo de las concesiones podrá el Gobierno, procediendo de acuerdo con el contratista y por iniciativa de cualquiera de las dos partes, alterar los itinerarios establecidos o la distribución de los buques de cada concesionario, conforme lo requiera el interés público o las necesidades del tráfico, sin que estas modificaciones den lugar a indemnización alguna.

Artículo 66. El Gobierno podrá obligar al concesionario a sustituir las unidades perdidas o que cumplan treinta años, durante el plazo de la concesión, por otras nuevas de las mismas características o de características diferentes, procediendo en este último caso de acuerdo con el concesionario.

Artículo 67. El Estado remunerará los servicios de comunicaciones regulares comerciales, por medio de las primas a la navegación, con las bonificaciones y preferencias establecidas para esta clase de servicios y las que se establecen a continuación.

En las líneas de primera categoría, después de aplicadas a las primas las bonificaciones correspondientes al buque, a su total se aplicará el 50 por 100 por tráfico exterior de España regular, no teniendo límite alguno esta suma de bonificaciones.

En las líneas de segunda categoría, a la prima determinada normalmente,

después de aplicársele las bonificaciones por construcción nacional y velocidad, se mejorarán en un 100 por 100 de aquel resultado por tráfico exterior de España, no teniendo tampoco límite esta suma de bonificaciones.

En las líneas de tercera categoría, la mejora por tráfico exterior de España será del 150 por 100, después de las bonificaciones correspondientes al buque, sin que tenga tampoco límite la suma de éstas.

En los concursos de estas líneas podrá establecer el Gobierno, o en los pliegos de condiciones en que se considere necesario, la garantía de que la liquidación de dichas primas se efectuará a base de suponer que los buques conduzcan hasta 100 por 100 de su total capacidad de carga y pasaje, tanto a la ida como al retorno. Este porcentaje de garantía se considerará como máximo y será variable según las posibilidades económicas de cada línea, a juicio del Gobierno.

En todo caso, esta condición de porcentaje de garantía será revisable anualmente.

Artículo 68. El transporte de carga entre puertos nacionales por los buques construidos en España, que sirvan las líneas regulares comerciales, se someterá a una regulación especial, en la que se tendrán en cuenta los intereses afectados por la materia.

Artículo 69. Es de aplicación a los servicios de las líneas comerciales regulares, lo establecido en los puntos a), b), c), d), f), g), i) del artículo 41, artículo 42, último párrafo del artículo 43, segundo y cuarto párrafo del artículo 46 y todo lo oportuno del capítulo IV, de primas a la navegación.

## CAPITULO VI

### *De las líneas de soberanía.*

Artículo 70. Las líneas de soberanía subvencionadas se ajustarán a asegurar las comunicaciones marítimas rápidas y regulares de la Península con las islas Baleares, las Canarias, las plazas del Norte de Africa, las posesiones del Sahara español, la de Guinea, los servicios interinsulares de Baleares, los de Canarias y los intercoloniales de Guinea, con arreglo al siguiente plan:

#### *Servicio de Baleares.*

Línea número 1.—Seis expediciones semanales entre Barcelona, Palma y regreso, con buques de no menos de 2.000 toneladas de registro bruto y 14 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clases.

Línea número 2.—Una expedición semanal entre Palma, Ibiza, Valencia y regreso, con buques de no menos de 2.000 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clases.

Línea número 3.—Una expedición semanal entre Palma y Valencia y regreso, con buques de no menos de 2.000 toneladas de registro bruto y 14 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clases.

Línea número 4.—Dos expediciones semanales entre Barcelona y Mahón y regreso, con buques de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera.

Línea número 5.—Una expedición semanal entre Barcelona, Alcudia, Mahón y regreso, con buques de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 6.—Una expedición semanal entre Palma, Ibiza, Alicante y regreso, con buques de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 7.—Una expedición semanal entre Barcelona, Ibiza y regreso, con buques de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

#### *Servicios interinsulares de Baleares.*

Línea número 1.—Una expedición semanal entre Palma, Mahón y regreso, con buques de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 2.—Una expedición semanal entre Palma y Ciudadela y regreso, con buques de no menos de 250 toneladas de registro bruto y 10 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 3.—Una expedición semanal entre Alcudia y Ciudadela y regreso, con buques de las mismas características que los de la línea número 2.

Línea número 4.—Dos expediciones semanales entre Palma y Cabrera y regreso, con buques de no menos de 150

toneladas de registro bruto y 10 millas de velocidad mínima a media carga.

Línea número 5.—Tres expediciones semanales entre Ibiza y Formentera y regreso, con buques no menores de 25 toneladas de registro bruto y 6 millas de velocidad mínima a media carga.

#### *Servicio de Canarias.*

Línea número 1.—Una expedición semanal entre Barcelona, Cádiz, Las Palmas, Tenerife y regreso, con facultad de prolongación a Marsella, con buques de no menos de 6.000 toneladas de registro bruto y 14 millas de velocidad mínima a media carga, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase y bodegas especialmente acondicionadas para el transporte de frutos frescos.

Línea número 2.—Una expedición semanal entre Bilbao y los puertos del Norte de España a Las Palmas, Tenerife, con facultad de prolongación a Burdeos, con buques de no menos de 3.000 toneladas, de las mismas características mínimas que las señaladas para la línea número 1.

Línea número 3.—Veintiséis expediciones anuales de Barcelona y puertos del Mediterráneo y Cádiz a La Palma y Tenerife, Las Palmas y regreso, con facultad de prolongación hasta Marsella, con buques de no menos de 5.000 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga, con cámara para pasajeros de primera, segunda y tercera clase y bodegas especialmente acondicionadas para el transporte de frutos frescos.

Línea número 4.—Veintiséis expediciones anuales entre Valencia y Las Palmas, Tenerife y La Palma, y retorno por Alicante, con facultad de prolongación a Barcelona y Marsella, con buques de no menos de 2.000 toneladas de registro bruto, 12 millas de velocidad mínima a media carga, cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase y bodegas especialmente acondicionadas para el transporte de frutos frescos.

Línea número 5.—Veintiséis expediciones anuales de Sevilla a Las Palmas, Tenerife, y retorno por Cádiz, con buques de las mismas características mínimas que las consignadas para la línea número 4.

#### *Servicios interinsulares de Canarias.*

Línea número 1.—Servicio alterno entre los puertos de Tenerife y Las Palmas, con una expedición semanal a La Palma, con buques de no menos de 800 toneladas de registro bruto, 11 millas de velocidad mínima a me-

dia carga y cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 2.—Tres expediciones semanales entre las islas de Tenerife, Palma, Gomera, Hierro, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, con buques de las mismas características que las señaladas para la línea número 1 de estos servicios.

Línea número 3.—Una expedición semanal entre los puertos de Tenerife y Las Palmas y los de Gomera, Sur de Tenerife y Norte de Gran Canaria, con buques de no menos de 400 toneladas de registro bruto, 10 millas de velocidad mínima a media carga y alojamiento para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

#### *Servicio del Sahara español.*

Una expedición semanal desde Canarias a Ifni, Cabo Juby, Río de Oro y Cabo Blanco, con buques de no menos de 400 toneladas de registro bruto, 10 millas de velocidad mínima a media carga y alojamientos para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

#### *Servicios del Norte de Africa.*

Línea número 1.—Una expedición semanal de Barcelona y Alicante a Melilla, Alhucemas, Ceuta y regreso, con facultad de prolongación a Orán, con buques de no menos de 2.400 toneladas de registro bruto, 12 millas de velocidad mínima a media carga y cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 2.—Seis expediciones semanales de Málaga a Melilla y regreso, con buques de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto, 12 millas de velocidad mínima a media carga y alojamiento para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Línea número 3 A.—Una expedición diaria de Algeciras a Ceuta y regreso, con buques de no menos de 800 toneladas de registro bruto y 15 millas de velocidad mínima a media carga.

Línea número 3 B.—Otra expedición diaria entre los mismos puertos, con buques especialmente acondicionados para el transporte de automóviles, de no menos de 1.300 toneladas de registro bruto y 11 millas de velocidad mínima a media carga.

Línea número 4.—Una expedición diaria entre Algeciras y Tánger y regreso, con buques de no menos de 800 toneladas de registro bruto y 12 millas de velocidad mínima a media carga.

El trayecto Alicante-Orán, a que se refiere la línea número 1, se servirá



sin subvención específica para el cálculo de la inicial.

#### Servicio de la Guinea española.

Doce expediciones al año desde puertos españoles del Mediterráneo y Cádiz a los de la Guinea española, con buques de no menos de 4.000 toneladas de registro bruto, 12 millas de velocidad mínima a media carga y alojamiento para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

#### Servicios intercoloniales de Guinea.

Línea número 1.—Un viaje mensual de Santa Isabel a Bata y regreso.

Línea número 2.—Una expedición mensual de Santa Isabel, San Carlos, Bata, Benito, Cabo San Juan (facultativa), Corisco (facultativa), Elobey (facultativa), Kogo, Bata, Concepción, Santa Isabel.

Línea número 3.—Un viaje mensual de Santa Isabel, San Carlos, Príncipe, Santo Tomé, Annobón, Kogo, Santa Isabel.

Línea número 4.—Un viaje mensual Santa Isabel, Duala y regreso.

Línea número 5.—Un viaje mensual Santa Isabel a Port Harcourt y regreso.

Estas líneas serán servidas con buques de no menos de 800 toneladas de registro bruto, 11 millas de velocidad mínima a media carga y alojamiento para pasajeros de primera, segunda y tercera clase.

Artículo 71. A la expiración del contrato actual en vigor, la ejecución de los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía se concederá a navieros españoles en libre concurso, cuyas

condiciones se aplicarán oportunamente.

Artículo 72. Se aplicarán al contrato de estos servicios las condiciones y prescripciones establecidas para los de las líneas trasoceánicas rápidas y regulares en los artículos 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47 y 50 de esta Ley.

Artículo 73. Los buques afectos a los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía, habrán de ser precisamente de bandera y construcción nacionales, sin que les sea de aplicación el régimen de excusas para construir en el extranjero, pero se requerirá la previa aprobación de la Subsecretaría de la Marina civil para sus contratos de construcción, reparación y transformación.

Artículo 74. Se autoriza al Gobierno para novar el contrato de comunicaciones de soberanía vigente por el plazo que le resta de vigencia, ajustándolo a las condiciones y prescripciones establecidas en esta Ley.

### CAPITULO VII

#### Compensaciones a la construcción naval.

Artículo 75. Los constructores nacionales de buques satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero, para los buques cuya construcción, reforma y reparación hagan en sus talleres y astilleros.

Cuando se construyan buques para el extranjero, o cuando se trate de reparar buques extranjeros, podrán acogerse los constructores navales nacionales a lo dispuesto sobre importaciones tem-

porales, bien introduciendo los materiales libres de derechos arancelarios, u obteniendo la devolución de éstos.

Los buques construídos en el extranjero que se importen en España, continuarán exentos del pago de los derechos arancelarios correspondientes a los diversos materiales que los integran y quedarán sólo sujetos al pago de los derechos de abanderamiento, en la forma que esta Ley y las disposiciones vigentes determinan.

Los buques españoles que se dediquen normalmente a tráficos con escalas en puertos extranjeros, podrán efectuar en éstos las reparaciones urgentes a que se vean obligados por causa de fuerza mayor, y cuya ejecución sea de imprescindible necesidad para la seguridad del buque y su navegación, debiendo dar cuenta de las obras y su cuantía, justificando la necesidad de las mismas a su llegada a puerto español, donde será reconocido para obtener certificado que les exima del pago de los derechos arancelarios correspondientes a los materiales empleados en la obra.

Artículo 76. Disfrutarán los constructores navales de compensaciones a la construcción naval aplicable sólo a los buques o artefactos navales de más de cien toneladas de registro bruto o de más de cien caballos indicados, para los del cuadro VII, y de más de seiscientos cincuenta toneladas de fuerza ascensional para los del cuadro V, obteniéndose por interpolación las que corresponden a características intermedias y por extrapolación a características superiores a las consignadas en estos cuadros.

#### CUADRO I

BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES DE MADERA Y DE CONSTRUCCIÓN MIXTA

Compensación por tonelada de arqueo total.

Arqueo total	Velocidad en millas por hora.		
	6 ó mayor que 6	8	10
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
100	88	193	275
200	72	143	248
500	55	110	165
1.000	44	83	132
2.000	2	66	105

#### CUADRO II

PONTONES, BARCAZAS Y DEMÁS EMBARCACIONES ANÁLOGAS DE ACERO

Compensación por tonelada de arqueo total.

Arqueo total	Velocidad en nudos.		
	Sin motor	Menor que 6	6 ó mayor que 6
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
100	90	127	209
200	80	110	176
500	70	99	148
1.000	65	88	126

## CUADRO III

GÁNGUILES Y ALJIBES DE AGUA O DE COMBUSTIBLE

Compensación por tonelada de arqueo total.

Arqueo total	Velocidad.	
	Menor que 6	6 ó mayor que 6
	Pesetas	Pesetas
100	165	247
200	143	214
500	126	187
1.000	115	170

## CUADRO IV

DRAGAS

Arqueo total	Compensación por tonelada de arqueo total	
	Pesetas	
100	600	
200	500	
500	425	
1.000	370	
2.000	330	

CUADRO V  
DIQUES FLOTANTES

Fuerza ascensional	Compensación por tonelada de fuerza ascensional
	Pesetas
750	150
1.500	145
3.000	140
6.000	135
10.000	130
15.000	125
20.000	120
25.000	115

## CUADRO VI

GRÚAS FLOTANTES Y DEMÁS ARTEFACTOS NAVALES NO COMPRENDIDOS EN LOS DEMÁS CUADROS

Arqueo total	Compensación por tonelada de arqueo total
	Pesetas
100	500
200	400
500	350

## CUADRO VII

BALLENEROS Y PESQUEROS DEL LITORAL Y ALTURA, REMOLCADORES Y DEMÁS EMBARCACIONES ANÁLOGAS PARA EL SERVICIO DE PUERTOS

Potencia de máquina C. V.	Compensación por caballo indicado
	Pesetas
100	220
200	209
400	198
800	187

## CUADRO VIII

BUQUES DE CARGA Y PESQUEROS Y BALLENEROS DE GRAN ALTURA

Compensación por tonelada de arqueo total.

Velocidades. (Nudos.)

Arqueo total	6	8	10	12	14	16
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
100	247	330	352	368	381	407
200	233	313	385	401	414	429
500	231	291	352	451	451	448
1.000	220	275	330	401	506	484
2.000	0	260	311	368	451	522
4.000	0	247	294	343	414	484
7.000	0	0	282	326	381	448
10.000	0	0	275	313	363	429
15.000	0	0	0	297	341	407

## CUADRO IX

BUQUES DE PASAJE

Compensación por tonelada de arqueo total.

Velocidades. (Nudos.)

Arqueo total	12	14	16	18	20	22	24
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
1.000	429	518	499	515	564	605	694
2.000	432	497	534	454	594	628	716
4.000	423	466	499	604	636	651	738
7.000	411	438	468	554	674	696	798
10.000	398	422	448	518	636	754	872
15.000	382	405	429	492	594	696	798
20.000	0	0	420	477	564	651	738
25.000	0	0	418	464	546	628	716

## CUADRO X

TRANSPORTES DE PETRÓLEO, CARNES O FRUTAS, HERVIDORES, BARCOS - FÁBRICAS Y BUQUES DE PESCA CON INSTALACION FRIGORÍFICAS DE CARÁCTER INDUSTRIAL

Compensación por tonelada de arqueo total.

Velocidad en millas.

Arqueo total	6 Pesetas	8 Pesetas	10 Pesetas	12 Pesetas	14 Pesetas	16 Pesetas
100	258	346	369	387	392	426
200	250	330	403	421	437	440
500	242	305	369	473	473	481
1.000	231	288	346	421	531	524
2.000	0	275	325	387	473	588
4.000	0	258	309	360	437	524
7.000	0	0	297	343	392	481
10.000	0	0	288	328	380	440
15.000	0	0	0	311	357	426

## CUADRO XI

BUQUES MIXTOS DE CARGA Y PASAJE

Compensación por tonelada de arqueo total.

Velocidades. (Nudos.)

Arqueo total	12 Pesetas	14 Pesetas	16 Pesetas	18 Pesetas	20 Pesetas
500	508	484	448	476	506
1.000	478	514	484	522	560
2.000	446	484	522	568	618
4.000	420	451	484	522	560
7.000	402	424	448	476	506
10.000	390	410	429	450	474
15.000	374	390	407	424	444

Los cuadros que anteceden obedecen al principio de que los buques que sean anormales disfruten primas inferiores a los normales; pero si por la naturaleza específica del servicio que hayan de prestar, a juicio de la Subsecretaría de la Marina civil, resultan los buques adecuados a éste, disfrutarán la compensación máxima que por los cuadros les corresponda con arreglo a su velocidad.

Los buques prototipos de conveniencia nacional gozarán de la bonificación del 15 por 100 con respecto a la prima tipo, y la calificación de prototipo será asignada por el Tribunal arbitral de excusas.

Artículo 77. Las reformas que introduzcan los constructores navales nacionales en buques o artefactos que impliquen aumento de tonelaje o velocidad, fuerza ascensional en diques y potencia de remolcadores, darán derecho al abono de compensaciones en la proporción de dicho aumento, y según la clase que corresponda.

Artículo 78. En el oportuno Reglamento se detallará la forma y plazo en que se expedirán los certificados correspondientes a las distintas clases de la construcción de los buques o artefactos.

La obtención de cada certificado da-

rá derecho al cobro de la cantidad correspondiente, mientras exista para ello remanente en el presupuesto vigente.

En el presupuesto de cada año figurará el crédito necesario para abonar las primas a la construcción liquidadas en los doce meses anteriores a 1.º de Julio del año en que se redacte el presupuesto correspondiente a un límite máximo de 40.000 toneladas construidas, las cuales se harán efectivas a los constructores en la forma y plazo que señale el Reglamento.

No obstante lo expuesto con anterioridad, si por circunstancias especiales de la economía nacional el Gobierno considerase conveniente destinar la totalidad o parte de dicho sobrante a estimular la exportación de construcciones navales o a otro aspecto de carácter similar que se tradujese en un incremento del trabajo marítimo nacional, deberá presentar para ello el oportuno proyecto de Ley a las Cortes.

Artículo 79. Las compensaciones a la construcción naval serán revisadas cada dos años, teniéndose en cuenta, para ello, el resultado obtenido con este sistema de protección.

Los casos dudosos y las revisiones de los tipos se someterán a informe

de la Comisión especial de protección a la Marina mercante del Consejo Superior de Servicios Marítimos.

Artículo 80. Los buques destinados a los diversos servicios tendrán en el grado más alto las condiciones necesarias para desempeñarlos, lo que se acreditará mediante la correspondiente certificación expedida de oficio y sin dilaciones de tiempo por la Subsecretaría de la Marina civil.

Para el disfrute de estas compensaciones será preciso acreditar que el buque o artefacto, o la parte que en él tenga variación, es de construcción nacional, que ha sido declarado apto por la Subsecretaría de la Marina civil para el servicio a que se destine; que el personal empleado en las construcciones sea español, no utilizando el extranjero en proporción que exceda del que reglamentariamente se autorice; que el constructor cumpla las condiciones que se impongan respecto a las prácticas en astilleros y talleres de los alumnos de los Institutos Náuticos Oficiales o Escuelas especiales de Industria Marítimas, y que contribuyan en proporción reglamentaria al sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión de carácter general que el Estado funde o fomente para el personal obrero naval o que

sostenga por cuenta propia el constructor, o colectivamente con otras Entidades o Instituciones análogas, a juicio de la Subsecretaría de la Marina civil.

También será condición indispensable estar reconocido por la Subsecretaría de la Marina civil como constructor naval nacional, cumpliendo para ello las condiciones que marca esta Ley en su artículo 5.º adicional.

Al objeto de expedir las certificaciones de construcción naval nacional, se llevará en la Inspección general de Buques y Construcción Naval un libro registro de construcciones navales nacionales, donde se inscribirán las entidades que acrediten hallarse dentro de los términos que marca la Ley y además sufran un reconocimiento por la Comisión que al efecto se nombre.

En la inscripción en el libro registro se hará constar, al objeto de clasificarlos, la capacidad y posibilidades del astillero y sus talleres, así como la especialidad de cada uno.

Los reconocimientos y tramitación del expediente se harán a petición de parte, con la excepción de aquellos constructores navales que a juicio de la Subsecretaría de la Marina civil hubieran acreditado con anterioridad su carácter de tal constructor naval nacional y además hayan sufrido el reconocimiento suficiente a juicio de la Inspección general de Buques y Construcción Naval.

Artículo 81. Se prohíbe la enajenación o exportación al extranjero de los buques construídos con el abono de las compensaciones durante los dos primeros años de vida de las unidades, pudiendo autorizarse en circunstancias normales pasados los dos años, mediante la devolución por parte de los navieros o propietarios del buque de las cantidades que hubieran percibido por las compensaciones a la construcción, consignadas en el artículo 76 con arreglo a la siguiente escala de porcentaje:

Buques de más de dos años de vida y menos de cinco, 50 por 100.

Buques de más de cinco años de vida y menos de ocho, 40 por 100.

Buques de más de ocho años de vida y menos de diez, 30 por 100.

Buques de más de diez años de vida y menos de doce, 20 por 100.

Buques de doce años de vida y menos de quince, 10 por 100.

Buques de más de quince años de vida, nada.

Este precepto regirá también para los artefactos navales.

El Gobierno podrá autorizar, cuando así convenga a las necesidades de la economía nacional, y a dar traba-

jo a los astilleros, otorgar compensaciones a las construcciones para la exportación, siempre que no vaya en perjuicio de la construcción de buques nacionales.

Artículo 82. La construcción de buques en los que se instalen aparatos motores de construcción nacional gozarán de una bonificación del 15 por 100 sobre el valor de la compensación que le corresponde, si se trata de motores Diesel, y el 5 por 100 si los motores son de vapor de tipos modernos especiales.

Artículo 83. Se exceptúan del derecho del cobro de compensaciones, aunque sean construídas por astilleros de constructor nacional, las unidades de todas clases en las que el Estado sea naviero o armador, o las que por precepto legal se excluyan expresamente.

En este caso, para el cómputo de los precios y para acogerse a las excusas a la construcción nacional que preceptúa esta Ley, se computará el precio nacional, teniendo en cuenta el valor de las compensaciones que corresponderían al buque si no se le exceptuase del cobro.

## CAPITULO VIII

### *Crédito Naval.*

Artículo 84. Se crea en España el Instituto de Crédito Naval, cuyo objeto principal será: facilitar la construcción, desarrollo, renovación y mejora de las flotas nacionales mercante y pesquera, mediante operaciones de préstamos que se obtengan del ahorro público, directamente o por medio de los establecimientos bancarios nacionales; autorizar los préstamos que hayan de aceptarse acogiendo a los beneficios de la presente Ley; vigilarlos en su desarrollo, e intervenirlos si lo precisan.

Este Organismo estará constituido por representaciones autorizadas de los navieros, constructores navales nacionales, aseguradores de la Federación de la Caja de Ahorro y del Consejo Superior Bancario, intervenido y fiscalizado por el Estado, mediante los Ministerios de Hacienda y el competente de la Marina civil.

Artículo 85. En garantía de los préstamos a que se refiere el artículo anterior, se deberá establecer una primera hipoteca sobre la nave legalmente registrada y asegurada.

La primera hipoteca de la nave ocupará el lugar inmediato siguiente a los créditos privilegiados que señala el artículo 2.º del Convenio internacional para la unificación de las reglas relativas a los privilegios e hipotecas ma-

ritimas, ratificado por España en 1930 y convalidado por Ley de la República, y el riesgo que suponga su cumplimiento, se comprenderá forzosamente en el seguro del buque hipotecado, que así vendrá a responder, en primer término, de la garantía hipotecaria.

Artículo 86. Las operaciones de préstamos efectuadas con arreglo a esta Ley podrán ser amortizables a largo o a corto plazo.

Los préstamos a largo plazo serán aquellos que tengan por objeto primordial la construcción de barcos en astilleros nacionales. Se concederán con bonificaciones de la tasa del interés por parte del Estado, en las condiciones que establece la presente Ley y señalen los Reglamentos para su ejecución. Los plazos máximos para amortización de estos préstamos no podrán exceder de veinte años para los barcos de acero de nueva construcción, dedicados a la pesca de gran altura y de altura, y de diez años para los restantes barcos de pesca, siempre que sean también de acero, y para las adquisiciones en el extranjero.

Los préstamos a corto plazo tendrán por objeto atender a la construcción de España de barcos de madera dedicados a la navegación y a la pesca; la reparación, transformación o nuevas instalaciones en los buques de tráfico y de pesca. Estos préstamos a corto plazo se podrán aplicar, además, a facilitar el pago de las anualidades y comisiones debidas al público y a los Bancos, cuyo vencimiento tenga lugar dentro de los dos primeros años subsiguientes al término de la construcción del buque, como consecuencia de los préstamos a largo plazo que se hayan obtenido para ésta. Dichos préstamos a corto plazo serán amortizados dentro de los seis años de haberse efectuado la operación.

De la cantidad que anualmente se disponga para préstamos de una y otra clase se afectará, como regla general, el 75 por 100 para nuevas construcciones en astilleros nacionales y el 25 por 100 restante para reparaciones y transformaciones en astilleros nacionales, para movilizar las anualidades debidas por los préstamos a largo plazo, y excepcionalmente para la adquisición de buques no menos de cinco años en el extranjero, cuando así lo acuerde el Instituto y lo haya autorizado el Gobierno, bien entendido por los préstamos con cargo a este 25 por 100 se otorgarán por orden de preferencia, siguiendo el que establece su enunciación en este artículo.

Artículo 87. El préstamo concedido para cada nueva construcción o adquisición no podrá exceder, en ningún ca-

so, del 60 por 100 del valor del coste actual de la nave.

En todos los momentos de la construcción del buque deberá éste hallarse exento de todo gravamen que pudiera perjudicar el mejor derecho de la entidad o entidades prestamistas. Los adelantos a cuenta se inscribirán en el Registro Mercantil hasta el término de la construcción, en que deberá formalizarse la correspondiente hipoteca, de conformidad con esta Ley y disposiciones complementarias.

En los buques de nueva construcción deberá además hacerse constar la previa conformidad del constructor para concesión del préstamo.

Además de la garantía hipotecaria sobre la nave, el Instituto de Crédito Naval exigirá una póliza especial de seguro marítimo, librada por alguna empresa de seguros, que cubra de todo riesgo el valor del barco y garantice siempre el importe del préstamo, hasta en los casos de ser de aplicación los privilegios mencionados en el artículo segundo. Esta póliza especial de seguros se contratará en forma que cubra todos los riesgos de la construcción, pruebas y navegación, por todo el tiempo de la duración del préstamo.

Podrá aumentarse el porcentaje del préstamo concedido hasta el 100 por 100 del valor de la nave, mediante garantía de otros barcos, valores, efectos e instalaciones que queden hipotecadas y aseguradas en forma análoga y parecidos requisitos, teniendo presente para regular la aceptación de estos suplementos de garantía, el valor en venta de los barcos ofrecidos, sin que en ningún caso sean admitidos para este aumento de garantías barcos que no figuren en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras admitidas legalmente, y que los valores, efectos, instalaciones o avales ofrezcan, a juicio del Instituto, absoluta garantía en relación con la cifra que van a cubrir.

En todo caso, el préstamo no debe ser superior al 60 por 100 del valor en cuenta del conjunto de los barcos o de los efectos, valores, instalaciones que se ofrezcan en garantía. El aval bancario se aceptará íntegramente.

Artículo 88. El Instituto de Crédito Naval podrá recurrir al *Registro Naval Nacional*, cuando esté establecido, para la evaluación de los barcos que vayan a ser hipotecados, y la apreciación de los plazos en que los préstamos han de empezar a ser concedidos a los buques de nueva construcción, según el estado de la misma.

También podrá ser confiada al Registro Nacional la vigilancia de la hipoteca o hipotecas ofrecidas en garantía de los préstamos.

A la misma entidad podrá confiarse

la vigilancia de la construcción de los barcos nuevos, sobre los que se haya efectuado algún préstamo, y en este caso se otorgará al final de la construcción certificación del precio y del coste del buque, una vez deducidas las primas y compensaciones y la clasificación que alcance. A esta documentación se acompañará la póliza de seguro mencionado en las bases anteriores, endosada al Instituto de Crédito Naval.

Si el préstamo se solicita después de la construcción del barco, debe comprometerse el naviero a justificar la nacionalización de la nave antes de los tres meses.

En el caso de que sirva de garantía hipotecaria un barco ya construido, se requerirán, además del título de propiedad, el acta de abanderamiento y la póliza de seguro endosada y el certificado del Registro Naval Nacional, con los detalles relativos a la construcción, clasificación, fechas y precios de las ventas sucesivas.

Artículo 89. Como regla general, el orden de preferencia para concesión de créditos destinados a nuevas construcciones, será el siguiente:

1.º Para construir nuevos buques en España con destino al tráfico exterior o a la pesca de gran altura y altura.

2.º Para la construcción en España de barcos destinados al tráfico de cabotaje y a la pesca litoral.

3.º Para la construcción en España de remolcadores, trenes de salvamentos y artefactos navales.

En general, no se podrán conceder al mismo naviero cada año más del 40 por 100 de la cantidad destinada a préstamos con bonificaciones de la tasa del interés por el Estado, a menos que exista remanente de la cantidad dispuesta para estas operaciones.

Artículo 90. Los navieros que hagan uso del crédito acogidos a los beneficios de esta Ley quedan obligados a que el total de las dotaciones de los buques construidos con dichos créditos sean españoles, salvo las excepciones que, por razones de la especialidad de la industria, se establezcan por plazo determinado.

Asimismo estarán obligados a conducir a bordo los alumnos náuticos, de máquinas y de radiotelegrafía, en período de prácticas, en el número y condiciones que se determinen por la Subsecretaría de la Marina civil, y a efectuar en la industria nacional todas las reparaciones, salvo las indispensables para la seguridad y economía de la navegación, en los términos y por las causas legales que marquen las disposiciones vigentes.

Se tendrán presentes las funciones

auxiliares de la Marina militar que puedan prestar los buques para cuya construcción o refacción se solicite el préstamo.

Artículo 91. En caso total de pérdida del buque o de avería, las sumas abonadas por los aseguradores pasarán al Instituto de Crédito Naval, autorizándose el pago de las indemnizaciones del seguro directamente a los navieros, siempre que éstos justifiquen debidamente que el daño causado por la avería ha sido reparado. En caso de pérdida total del buque, el Instituto de Crédito Naval efectuará la liquidación del préstamo, salvo los recursos legales.

Artículo 92. Para el rescate de las sumas que le sean debidas al Instituto de Crédito Naval o a los Bancos prestamistas, o que hayan garantizado la emisión, en la ejecución de los contratos de préstamo tendrán la facultad de proceder contra los deudores morosos, por los mismos procedimientos de apremio de que se sirve el Estado para hacer efectivas las contribuciones directas.

Si el Instituto o los Bancos, al ejecutar una hipoteca por falta de cumplimiento de las obligaciones contraídas por el prestatario, no pudiesen resarcirse de las sumas a favor del público o de aquéllos, continuarán percibiendo del Estado la bonificación de interés correspondiente hasta completa extinción de las primeras.

Artículo 93. En las operaciones de crédito naval autorizadas por el Instituto de Crédito Naval dentro de los límites establecidos en los artículos anteriores y hasta el importe máximo de 350 millones de pesetas en el plazo de diez años, el Estado contribuirá a las cargas que resulten para las entidades prestatarias, bonificando la tasa del interés en los préstamos concertados en forma de que cuando se trate de nuevas construcciones en España, no exija de los prestatarios más que una entrega de interés y amortización al interés compuesto de la mitad del tipo oficial de descuento, corriendo la diferencia a cargo del Estado, sin que la suma que se destine para esta atención exceda cada año de diez millones quinientas mil pesetas.

La bonificación del Estado podrá llegar a reducir la tasa del interés a cuenta del naviero, hasta un medio por ciento menos de la mitad del tipo oficial de descuento, cuando la operación de préstamo sea para nuevas construcciones, en sustitución de desguace de un tonelaje semejante de embarcaciones en servicio de más de veinte años de edad, y siempre que

ambas operaciones se efectúen en España.

Cuando se trate de préstamos para adquirir en el extranjero buques menores de cinco años, la bonificación de interés será de un 1 por 100 menos que la que se aplique a los buques construidos en España.

Estas bonificaciones se harán por intermedio del Instituto de Crédito Naval.

Artículo 94. Para tener derecho a la bonificación en la tasa del interés por parte del Estado, los barcos deberán ser clasificados en la clase más alta del Registro Nacional cuando se encuentre creado, y, entre tanto, en alguna de las entidades clasificadoras extranjeras, oficialmente reconocidas en España. Seguirán obligados a sostener esta clasificación mientras dure la amortización del préstamo y salvo caso de fuerza mayor, reconocida por el Ministerio de que dependa la Subsecretaría de la Marina civil, por decisión inapelable la suspensión de la clase entrañará siempre la sustitución del naviero por el Instituto para alcanzar de nuevo la clasificación a costa de aquél, continuando siempre el Estado su bonificación en la tasa del interés.

Artículo 95. El Estatuto del Instituto de Crédito Naval regulará el procedimiento para formalizar la cuenta de la bonificación del Estado en cada préstamo.

Artículo 96. Cuando el préstamo esté garantizado por la hipoteca del barco en construcción, y la de otro u otros buques de nacionalidad española, o sin este suplemento de garantía, la bonificación del Estado en los intereses se concederá solamente previo el compromiso de que el barco en construcción sea inscrito en España a su terminación, en cuyo momento se establecerá el traspaso de la hipoteca del buque.

Artículo 97. La bonificación por parte del Estado en la tasa del interés no podrá tener duración superior a veinte años, y se extinguirá en cualquier momento en que tenga lugar la liquidación definitiva del préstamo.

Artículo 98. Durante el período de amortización de un préstamo sobre el cual el Estado haya concedido bonificación, no podrá ser vendido el buque o buques de modo total o parcial, al extranjero, ni transferido de otro modo que no sea en venta a nacionales distintos de los españoles, previa autorización del Instituto de Crédito Naval o de los Bancos que hayan garantizado la emisión. Solamente se autoriza la enajenación a extranjeros, caso de permitirlo así la legislación vigente, si previamente devuelve el prestatario por conducto del Instituto de Crédito Naval

todas las participaciones del Estado con los intereses que ellas hayan devenido, a interés compuesto.

Artículo 99. La venta a nacionales y la participación de otras entidades españolas en la propiedad del buque o buques que garanticen el préstamo, serán autorizadas por el Instituto de Crédito Naval, pero sin que semejante autorización pueda constituir título para alterar las relaciones entre prestamistas y prestatarios.

Artículo 100. No tendrán derecho a bonificación del Estado en los intereses:

a) Los barcos de recreo.

b) Los buques que se dediquen al servicio de monopolios oficiales o pertenezcan a corporaciones y empresas en las que el Estado sea partícipe directo en su capital.

c) Los destinados a la administración del Estado y Corporaciones regionales, provinciales y locales.

Las Compañías navieras subvencionadas solamente podrán obtener autorización del Instituto de Crédito Naval para lograr préstamos con arreglo a esta Ley, caso de que existan remanentes de créditos en el ejercicio, una vez satisfechas las peticiones de los otros navieros o armadores a quienes se reconoce este derecho.

Artículo 101. En el contrato de préstamo o condiciones de la emisión estará especificado que todo plazo semestral y de amortización o de interés no pagado a su vencimiento, abonará interés a una tasa, por lo menos, de 1 por 100 sobre la total estipulada en la concesión del crédito o préstamo sin que la prórroga para el pago pueda exceder de tres meses.

Sucederá lo mismo con los gastos efectuados para el cobro de los pagos liquidados y, en general, de todos los gastos efectuados por los prestamistas por causa de los prestatarios.

Artículo 102. En cuanto a los préstamos reembolsables por anualidades los prestatarios tendrán el derecho de liberarlos anticipadamente o en todo o en parte.

Todo reembolso anticipado dará derecho, en beneficio del prestamista, a una indemnización que estipulará en el contrato de préstamos o condiciones de la emisión.

Artículo 103. El Instituto de Crédito Naval estará intervenido por el Estado y tendrá su residencia en Madrid. Podrá crear sucursales. Percibirá una comisión por los préstamos en que intervenga, que señalará el Reglamento, y que podrá variar cuando lo autorice el Gobierno.

Artículo 104. El Instituto de Crédito Naval con los sobrantes de la comisión percibida podrá formar un ca-

pital de reserva para las atenciones que requiera y proporcionar garantía al cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 105. Si se constituye algún día el Banco de Crédito Naval, este capital de reserva pasará al Banco en las condiciones y fines que se especificarán en el Reglamento, para el desarrollo de la protección de la Marina mercante y pesquera.

Artículo 106. El Gobierno queda facultado para aprobar los Estatutos del Instituto de Crédito Naval, ajustándose a las prescripciones de esta Ley.

Artículo 107. En representación de los préstamos hipotecarios que autorice el Instituto de Crédito Naval, y sin que en ningún caso pueda exceder del importe de éstos, podrán emitirse bonos hipotecarios de Crédito Naval, reembolsables en la forma y épocas que determinen los contratos entre prestamistas y prestatarios aprobados por el Instituto de Crédito Naval; dichos bonos serán amortizados por sorteo, en los cuales podrán establecerse premios o lotes. El Banco de España pignorrará estos bonos por el 90 por 100 de su valor.

Los bonos hipotecarios de Crédito Naval se admitirán por la Administración del Estado, por la regional, provincial y municipal, para que sirvan de fianza en las contrataciones de obras y servicios, y podrán ser adquiridos por las Cajas de Ahorros, el Instituto Nacional de Previsión y Sociedades de seguro, en concepto de aplicación de sus reservas. Las fianzas en los contratos de las líneas marítimas subvencionadas y en general de todos los servicios relacionados con la Marina civil, se constituirán necesariamente con estos bonos.

Artículo 108. Los bonos estarán exentos de todo impuesto del Estado, Región y Municipio, así como sus operaciones, emisión y amortización. De la misma exención gozará la constitución y cancelación de las hipotecas que se constituyan con ocasión de esta Ley.

#### CAPÍTULO ADICIONAL

Artículo 1.º adicional. Durante el primer año de vigencia de esta Ley los barcos que se importen del Extranjero sólo satisfarán el 10 por 100 de los derechos arancelarios vigentes, cuando dichos buques tengan menos de cinco años de edad, y el 30 por 100 los que tengan más de cinco y menos de diez.

Artículo 2.º adicional. Mientras dure la crisis de los transportes marítimos a juicio del Gobierno, a la fórmula para calcular las primas a la navegación establecida en el artículo

lo 51 (Capítulo IV de esta Ley) se aplicará un multiplicador variable según las circunstancias y revisable anualmente, cuyo valor para el primer año de vigencia de esta Ley se fija en 1,50.

Artículo 3.º adicional. Por excepción, y mientras otra cosa no se acuerde por el Gobierno, se permitirá el ejercicio del tráfico de cabotaje entre España y las Posesiones de Guinea a todos los buques de bandera nacional.

Artículo 4.º adicional. Se autoriza la venta de buques nacionales al Extranjero mediante la obligación para sus armadores de invertir el producto de tales ventas en la construcción, mejora o reparación de otros buques nacionales o en la adquisición de ellos en el Extranjero, siempre que sean más modernos y de características superiores a los buques desnacionalizados; todo ello mediante garantías y procedimientos que establezca el Reglamento.

Artículo 5.º adicional. Para el cumplimiento de esta Ley se adoptan las siguientes definiciones:

*Buque nacional* es aquel que en su abanderamiento y matrícula, además de ajustarse a los requisitos de la legislación nacional vigente, acredite ser de la exclusiva propiedad de naviero nacional.

*Buque de carga*, el que tiene sus bodegas y espacios dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase.

*Buque para el transporte de petróleo, carnes o frutas*, el de carga especialmente construido y habilitado para transportar esos géneros de mercancías.

*Buque mixto de carga y pasaje* es el que está dispuesto para conducir carga de cualquier clase y además posee instalaciones permanentes para conducir pasajeros de cualquier categoría, en número inferior a cuatro, por cada 100 toneladas de arqueo total, pudiendo también conducir la parte de carga correspondiente a la capacidad de sus bodegas.

*Buque, máquina, caldera o artefacto naval*, de construcción nacional, son los construidos en España por constructor nacional y en astilleros, obrados con carácter permanente, propiedad de entidad española, constituida y domiciliada con arreglo a nuestra legislación. A los efectos de esta Ley se considerarán como de construcción nacional los motores marinos de combustión interna para los cuales se haya importado del Extranjero un 20 por 100, como máximo en peso, de las piezas que lo constituyen.

*Naviero o armador nacional* es la entidad particular española constituida

da y domiciliada con arreglo a nuestras leyes, que siendo única propietaria o representante del buque nacional ejerza la industria privada del transporte o de la pesca marítima.

*Constructor nacional de buques, máquinas, calderas, artefactos y material naval* es el particular o la entidad que posea en territorio nacional astillero o taller obrado con carácter permanente para dedicarse a la industria de construcción naval por cuenta propia o ajena, cumpliendo las condiciones que para la construcción nacional exigen las leyes vigentes.

*Servicios de puertos* son todos los navales inherentes a la construcción, reparación y conservación de los puertos, bahías, radas, canales, rías y ríos y de los dedicados a su tráfico interior y a la explotación de las estaciones portuarias.

*Navegación de cabotaje nacional* es la que verifican los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, los de todas las posesiones y colonias de Africa y los de Baleares y Canarias.

El paso por Portugal, Gibraltar, Tánger, Argel y Orán de los buques nacionales con pasajeros y mercancías procedentes y destinados a puertos nacionales, no desnacionalizará la mercancía ni alterará la cualidad de tráfico de cabotaje nacional.

Navegación de gran cabotaje es la que verifican los buques nacionales entre alguno de los puertos españoles enunciados en el párrafo anterior y los extranjeros de Europa, los de Asia y Africa en el Mediterráneo, y los de Africa en el Atlántico hasta Cabo López.

Navegación de altura es la que verifican los buques nacionales entre puertos españoles contenidos en los dos párrafos anteriores y los demás puertos no citados en dichos párrafos.

Navegación extranacional o extranjera es la que verifican los buques nacionales entre puertos extranjeros.

Tráfico exterior es el que verifican los buques nacionales entre puertos de España y puertos extranjeros, aunque procedan ya con carga de puertos extranjeros, destinada a puertos extranjeros. Cuando este tráfico se realiza con sujeción a itinerarios fijos en servicio permante, se reputará regular. Si no reúne estos requisitos se considerará eventual.

Artículo 6.º adicional. Quedan derogadas cuantas Leyes, Reglamentos y disposiciones se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

Madrid, 30 de Junio de 1934.

El Ministro de Marina,  
J. JOSÉ ROCHA GARCÍA.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

### DECRETOS

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.º del Decreto de 6 de Mayo de 1931,

Vengo en nombrar Magistrado del Tribunal Supremo en plaza creada por la ley de Presupuestos para 1934, a D. Miguel Torres Roldán, Magistrado de Audiencia con sueldo anual de 18.000 pesetas, que sirve el cargo de Presidente de la Sala segunda de la Audiencia de Madrid y que ha sido propuesto por la Sala de gobierno del expresado Supremo Tribunal.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,  
VICENTE CANTOS FIGUEROLA.

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.º del artículo 10 del Decreto de 2 de Junio de 1933,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Sala segunda de la Audiencia territorial de Madrid, vacante por nombramiento para otro cargo de D. Miguel Torres, a D. Francisco Zurbano del Val, Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 18.000 pesetas, que desempeña el cargo de Magistrado en la expresada Audiencia.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,  
VICENTE CANTOS FIGUEROLA.

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9.º y 22 del Decreto de 2 de Junio de 1933,

Vengo en nombrar para la plaza de Magistrado de la Audiencia territorial de Madrid, vacante por nombramiento para otro cargo de D. Francisco Zurbano, a D. Blas Senent Ferrer, Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 17.250 pesetas, que sirve la plaza de Presidente de la Audiencia provincial de Avila.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,  
VICENTE CANTOS FIGUEROLA.

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo prevenido en el párrafo 2.º del artículo 10 del Decreto de 2 de Junio de 1933,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Audiencia provincial de Avila, vacante por nombramiento para otro cargo de D. Blas Senent, a D. Evaristo Piquer Arilla, Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 17.250 pesetas, que presta sus servicios en la provincial de Castellón.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Justicia,  
**VICENTE CANTOS FIGUEROLA.**

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo prevenido en los artículos 9.º y 10 del Decreto de 2 de Junio de 1933,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Audiencia provincial de Jaén, vacante por nombramiento para otro cargo de D. José Samaniego, a D. José Miura Casas, Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 17.250 pesetas, que presta sus servicios como Presidente de la provincial de Sevilla.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Justicia,  
**VICENTE CANTOS FIGUEROLA.**

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto de 2 de Junio de 1933,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Audiencia provincial de Sevilla, vacante por nombramiento para otro cargo de D. José Miura, a D. Antonio Astola Guardiola, Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 17.250 pesetas, que sirve el cargo de Magistrado en la de Córdoba.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Justicia,  
**VICENTE CANTOS FIGUEROLA.**

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.º del artículo 46 del Reglamento para aplicación del Estatuto del Ministerio fiscal,

Vengo en nombrar para la plaza de Teniente fiscal en la Audiencia provincial de Lugo, vacante por traslación de D. José Ramón Fernández, a don Leopoldo Garrido Cavero, Fiscal provincial de entrada, que sirve el cargo de Fiscal en la de Alicante.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Justicia,  
**VICENTE CANTOS FIGUEROLA.**

A propuesta del Ministro de Justicia, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.º del artículo 46 del Reglamento para aplicación del Estatuto del Ministerio fiscal,

Vengo en nombrar para la plaza de Fiscal en la Audiencia provincial de Alicante, vacante por traslación de don Leopoldo Garrido, a D. Francisco de A. Segrelles Níguez, Fiscal provincial de ascenso, que sirve el cargo de Fiscal en la de Castellón.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Justicia,  
**VICENTE CANTOS FIGUEROLA.**

## MINISTERIO DE LA GUERRA

### DECRETOS

En consideración a los servicios y circunstancias del Coronel de Ingenieros D. José Boch y Atienza, número 2 de la escala de su clase, a propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en promoverle al empleo de General de brigada, con la antigüedad del día 3 del corriente mes, en la vacante producida por fallecimiento de D. Julián Gil Clemente.

Dado en Madrid a treinta de Junio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de la Guerra,  
**DIEGO HIDALGO Y DURÁN.**

En consideración a los servicios y circunstancias del Coronel de Artillería D. Manuel Cardenal Dominicus, número 1 de la escala de su clase, a propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en promoverle al empleo de General de brigada, con la antigüedad del día 23 del corriente mes, en la va-

cante producida por fallecimiento de D. Mariano Roca Carbonell.

Dado en Madrid a treinta de Junio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de la Guerra,  
**DIEGO HIDALGO Y DURÁN.**

## MINISTERIO DE HACIENDA

### DECRETOS

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en nombrar, por traslación, Delegado de Hacienda en la provincia de Vizcaya, con categoría de Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, a D. Enrique Asensi Bernabéu, que lo es de Tarragona, con igual categoría y clase.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en declarar jubilado, con el haber que por clasificación le corresponda, a D. Federico Botella Reyero, Jefe superior de Administración del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, Delegado de Hacienda en la provincia de Vizcaya, quien deberá causar baja en el servicio activo el día 8 del mes actual, en que cumplirá la edad reglamentaria.

Dado en Madrid a cuatro de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en nombrar Delegado de Hacienda en la provincia de Navarra, con categoría de Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, a D. Pedro Martínez Pérez, Diplomado de Inspección del Tributo, afecto a la Delegación de Hacienda de Santander, con igual categoría y clase.

Dado en Madrid a cuatro de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**



A propuesta del Ministro de Hacienda y de conformidad con lo que establece el artículo 11 del Reglamento de 7 de Septiembre de 1918,

Vengo en nombrar Delegado de Hacienda en la provincia de Tarragona, con categoría de Jefe de Negociado de primera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, a D. Juan Pavía Castilla-Portugal, que se halla adscrito al Tribunal Económico-administrativo Central, con igual categoría y clase.

Dado en Madrid a cuatro de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

Vengo en nombrar segundo Jefe de la Aduana de Bilbao, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo pericial de Aduanas, por ascenso en comisión, por el turno de elección, con arreglo y en las condiciones que señala el Decreto del Ministerio de Hacienda de 26 de Junio de 1934, inserto en la GACETA DE MADRID del siguiente día, a don Gregorio Pumarejo Mier, que desempeña el cargo de Interventor del Depósito franco de Bilbao, plaza reembolsable, con inferior clase.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

Vengo en nombrar Jefe de Administración de primera clase del Cuerpo Pericial de Aduanas, por ascenso, en comisión, por el turno de antigüedad en la clase, con arreglo y en las condiciones que señala el Decreto del Ministerio de Hacienda de 26 de Junio de 1934, inserto en la GACETA del día siguiente, a D. Abelardo Balaguer Caldés, que desempeña el cargo de Inspector de Muelles de la Aduana de Málaga, con la categoría de Jefe de Administración de segunda clase.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

Vengo en nombrar Jefe Superior de Administración del Cuerpo Pericial de Aduanas, por ascenso, en comisión, por el turno de elección, con arreglo y en las condiciones que señala el De-

creto del Ministerio de Hacienda fecha 26 de Junio de 1934, inserto en la GACETA del siguiente día, a D. Mariano Vázquez Ateret, que desempeña el cargo de Jefe de Sección de la Dirección general de Aduanas, con la categoría de Jefe de Administración de primera clase.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

En ejecución de lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley reguladora de la Contribución sobre Utilidades de la riqueza mobiliaria, texto refundido de 22 de Septiembre de 1922, de acuerdo con el Jurado de Utilidades, con la aprobación del Ministro de Hacienda y a su propuesta,

Vengo en decretar lo siguiente:

A los efectos de las imposiciones de la Contribución sobre las Utilidades de la riqueza mobiliaria y del impuesto del Timbre del Estado, se fija en cinco enteros con 31 centésimas por 100 la cifra relativa de negocios en España de la Sociedad holandesa "Transoceanic Trading Company" para el trienio que comprende desde 1.º de Enero de 1927 a 31 de Diciembre de 1929.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Hacienda,  
**MANUEL MARRACO Y RAMÓN.**

## MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

### DECRETOS

A requerimientos del Ayuntamiento de Zaragoza, la representación de la Diputación provincial, la Sociedad Económica de Amigos del País, la Cámara Oficial del Comercio y la Industria y otras varias fuerzas vivas, adoptaron el acuerdo de elevar una petición al Ministerio de Obras públicas para que fuera designada una Comisión de Enlaces que estudie el problema de la rectificación de las líneas férreas que se reúnen en Zaragoza y la construcción de una Estación central que unifique los servicios de viajeros y de gran velocidad de todas las líneas que afluyen a ella.

Las estaciones ferroviarias de la capital mencionada no sirven ya para el fin con que se crearon y, además, han estrangulado toda posibilidad de

urbanización, hasta el punto de que el acceso al casco de la población por la línea de M. Z. A. es cada día más difícil y peligroso, y que la estación del Norte, tal como está situada, entorpece en absoluto la expansión de todo un barrio populoso de Zaragoza.

Relacionados con estos problemas existen hoy día otros muchos que, según exponen en su petición los Organismos interesados, deben estudiarse a fondo y con urgencia.

Esta es labor que, igual que en los casos de Madrid, Bilbao y Barcelona, debe realizar una Comisión formada de elementos técnicos de los que sirven al Estado, a las Corporaciones oficiales y Empresas interesadas.

En virtud de lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Obras públicas,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Con el título de Comisión de Enlaces Ferroviarios de Zaragoza se crea un Organismo encargado de estudiar el plan de enlace y unificación de servicios de las líneas férreas que afluyen a aquella capital.

Artículo 2.º Se designa para formar la Comisión a que se refiere el artículo 1.º:

Por el Estado: Un representante delegado del Ministro de Obras públicas, que presidirá la Comisión; un representante por la Comisión gestora de la Diputación provincial de Zaragoza; otro por el Ayuntamiento de dicha ciudad; uno por cada una de las Compañías del Norte, la de Caminreal a Zaragoza, Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Compañía de Minas y Ferrocarril de Utrillas, concesionaria del Ferrocarril de Utrillas a Zaragoza.

Artículo 3.º Esta Comisión deberá quedar constituida en el término máximo de treinta días. Oportunamente se dictarán por el Ministerio de Obras públicas las Ordenes y Reglamentos complementarios para el funcionamiento de esta Comisión.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**

El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Presidente de Sección, por haber sido jubilado don Víctor Martín Gil, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de

escala para ocupar la expresada vacante a D. Ignacio Fernández de la Somera y Guzmán.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Presidente de Sección, por continuar en la situación de supernumerario D. Ignacio Fernández de la Somera y Guzmán, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. Baldomero Aracil Carbonell.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Presidente de Sección, por continuar en la situación de supernumerario D. Baldomero Aracil Carbonell, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. Antonio Prieto Vives.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Presidente de Sección, por continuar en la situación de supernumerario D. Antonio Prieto Vives, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. José Rodríguez de Rivera y Gastón.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una plaza de Consejero Inspector general, por ascenso de don José Rodríguez de Rivera y Gastón,

de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala para ocupar la expresada vacante a D. Justo Vilar y David.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Consejero Inspector general, por continuar en la situación de supernumerario D. Justo Vilar y David, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, a D. José González y Fernández.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Ingeniero Jefe de primera clase, por ascenso de D. José González y Fernández, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, a D. Domingo Mendizábal Fernández.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Ingeniero Jefe de primera clase, por continuar en la situación de supernumerario D. Domingo Mendizábal Fernández, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante, a D. José María Pérez de Petinto y Landa.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Ingeniero Jefe de

segunda clase, por ascenso de D. José María Pérez de Petinto y Landa, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante a D. Emilio Alberto Kowalski.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

Resultando vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos una plaza de Ingeniero Jefe de segunda clase, por continuar en la situación de supernumerario D. Emilio Alberto Kowalski, de conformidad con lo propuesto por el Ministro de Obras públicas,

Vengo en nombrar en ascenso de escala, para ocupar la expresada vacante a D. Juan de la Cruz Bustamante y Martínez.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Obras públicas,  
**RAFAEL GUERRA DEL RÍO.**

## MINISTERIO DE TRABAJO, SANIDAD Y PREVISION

### DECRETOS

De acuerdo con el Consejo de Ministros, a propuesta del de Trabajo, Sanidad y Previsión, y con arreglo a los artículos 6.º y 8.º del Decreto de 29 de Julio de 1910,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden civil de Beneficencia, con distintivo blanco, a D. Eliseo Migoya y Torre, Presidente de la Confederación Española de Cajas de Ahorro Benéficas, por la meritisima y altamente altruista labor que lleva realizada al frente de dicha institución.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

**NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES**  
El Ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión,  
**JOSÉ ESTADELLA ARNÓ.**

Modificado por Decreto de 11 de Mayo del corriente año (GACETA del 18) el artículo 47 del Estatuto para las Cajas Generales de Ahorro Popular, de 14 de Marzo de 1933, se ha omitido, al fijarse la nueva redacción de dicho artículo cuanto en el mismo se refiere al Secretario de la Junta Consultiva de las Cajas Generales de Ahorro.

Al subsanar dicha omisión, se hace

patente la necesidad de que en la Secretaría de la Junta Consultiva de las Cajas Generales de Ahorro haya aquella unidad de criterio indispensable para coordinar debidamente los servicios de la misma, substrayéndola a mudanzas que, en definitiva, sólo servirían para perjudicar un servicio de carácter estrictamente técnico.

Por todo lo expuesto, a propuesta del Ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Al artículo 47 del Estatuto para las Cajas Generales de Ahorro Popular se le agregará el siguiente párrafo:

“El Secretario de la Junta Consultiva será de libre designación del Ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión, y no podrá ser separado del cargo más que en virtud de expediente, en el cual habrá de ser oído.”

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión,  
JOSÉ ESTADELLA ARNÓ.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

### DECRETOS

En previsión de que por la partida 912 del vigente Arancel de Aduanas se trate de importar materias grasas actualmente aforadas por otras partidas sujetas a régimen de contingentes, y para evitar que por ello se desvirtúe dicho régimen en cuanto a los propósitos que le informan, a propuesta del Ministro de Industria y Comercio y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º A partir de la fecha de publicación del presente Decreto en la GACETA DE MADRID, quedan sometidos a régimen de contingentes de importación los productos que se aforan por la partida 912 del vigente Arancel de Aduanas.

Artículo 2.º El coeficiente aplicable a dicha partida durante los dos últimos trimestres del corriente año, será el 100 por 100 de las importaciones promedias realizadas en el mismo período durante los años 1931, 1932 y 1933.

Artículo 3.º Para la regulación de la importación de los productos que se aforan por la partida 912, será de aplicación el Reglamento de 27 de Marzo próximo pasado, que regula la importación y régimen de comercio de los productos tarifados por varias partidas del vigente Arancel de Aduanas.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Industria y Comercio,

VICENTE IRANZO ENGUIITA.

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Industria y Comercio,

Vengo en decretar lo siguiente:

1.º Se concede al Ayuntamiento de Valencia la utilización del manantial de aguas minero-medicinales, de propiedad del Estado, alumbrado en el pozo artesiano existente en el Paseo de la Alameda, de dicha ciudad.

2.º La aludida concesión se hace por el plazo de cincuenta años y mediante el abono al Estado, por el Ayuntamiento, de un canon de 2.000 pesetas anuales, quedando sometida a todas las Leyes y Reglamentos vigentes y a los que en lo sucesivo se dicten.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Industria y Comercio,

VICENTE IRANZO ENGUIITA.

Declarada por el Tribunal Económico-administrativo Central, en 22 de Mayo último, la nulidad del acuerdo de la Dirección general de la Deuda y Clases Pasivas de 20 de Noviembre de 1931, en el recurso promovido por D. Roberto Baamonde y Robles:

Restablecido en consecuencia el de la propia Dirección de 22 de Agosto de dicho año, sobre jubilación solicitada, y vista la disposición 23 del artículo único, letra A) de la ley de 24 de Abril último:

A propuesta del Ministro de Industria y Comercio, de conformidad con lo prevenido en los párrafos 1.º y 3.º del artículo 49 del Estatuto de las Clases Pasivas del Estado, de 22 de Octubre de 1926, en relación con el párrafo 1.º del artículo 93 de dicho Cuerpo legal; de acuerdo con la resolución adoptada por el Tribunal Económico-administrativo Central en 22 de Mayo último y ley de 24 de Abril del corriente año,

Vengo en declarar en situación de jubilado por imposibilidad física, previamente acreditada ante la Dirección general de la Deuda y Clases Pasivas, con el haber que por clasificación le corresponda, a D. Roberto Baamonde y Robles, ex Director general de Abastos y de Comercio y Abastos.

Dado en Madrid a tres de Julio de mil novecientos treinta y cuatro.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Industria y Comercio,

VICENTE IRANZO ENGUIITA.

## PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

### ORDEN CIRCULAR

Excmo. Sr.: En cumplimiento de acuerdo del Consejo de Ministros, celebrado el día 4 de los corrientes, los Departamentos ministeriales concederán permiso para ausentarse de su residencia oficial a los empleados de la Administración Central y provincial que lo soliciten, desde el día 15 del mes actual al 15 del próximo Septiembre; estableciéndose al efecto dos turnos para asegurar los servicios oficiales que deberán quedar atendidos.

Madrid, 4 de Julio de 1934.

RICARDO SAMPER

Señor Ministro de...

## MINISTERIO DE LA GUERRA

### ORDENES CIRCULARES

Excmo. Sr.: Vistas las peticiones formuladas en relación con la aplicación de los beneficios de especial invalidación de notas desfavorables concedidos por el artículo 7.º del decreto de indulto de 18 de Diciembre de 1931 a los militares retirados con arreglo a los Decretos de 25 y 29 de Abril del mismo año y demás disposiciones complementarias, y teniendo en cuenta que dicho personal debe considerarse en servicio activo en orden a las ventajas que disfruten o se concedan a los militares en activo que no afecten al sueldo, según expresamente previenen dichas disposiciones,

Este Ministerio, de acuerdo con el parecer de la Asesoría, ha resuelto declarar que el artículo 7.º del Decreto de 18 de Diciembre de 1931 (C. L. número 911) es de aplicación a los Generales, Jefes, Oficiales, Suboficiales y clases de tropa y asimilados acogidos al retiro extraordinario concedido por los Decretos de 25 y 29 de Abril de 1931 y disposiciones complementarias, siempre que la aplicación de sus beneficios se haya solicitado ya o se solicite dentro del plazo de un mes, a contar de la publicación de esta Orden en el *Diario Oficial* de este Ministerio, sin que transcurrido dicho plazo pueda pedirse ni accederse a dicha especial eliminación.

Lo que comunico a V. E. para conocimiento y efectos. Madrid, 20 de Junio de 1934.

DIEGO HIDALGO

Señor...

Excmo. Sr.: Por este Ministerio se ha resuelto ampliar hasta el día 10 del actual el plazo fijado por el artículo 1.º de las instrucciones aprobadas por Orden circular de 23 de Octubre de 1933 (D. O. número 248) para efectuar el ingreso en las Delegaciones de Hacienda del importe del segundo plazo de la cuota de los acogidos a los beneficios del capítulo XVII del vigente Reglamento de Reclutamiento pertenecientes al primer llamamiento del cupo de filas y al de instrucción, aplicándose a los que no lo efectúen lo preceptuado en el artículo 3.º de la referida circular.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento, Madrid, 2 de Julio de 1934.

DIEGO HIDALGO

Señor...

Excmo. Sr.: Vista la propuesta de libertad condicional formulada por el Jefe de la Penitenciaría militar de Mahón a favor de los corrigendos de la misma, trompetas procedentes del Regimiento Cazadores de Caballería número 8, Joaquín Fernández Méndez y Manuel Ramírez Ramírez, condenados a la pena de un año, ocho meses y once días de prisión menor, impuestas a cada uno por delito de sustracción al almacén del Cuerpo:

Teniendo en cuenta la naturaleza de la pena impuesta, circunstancias que en el hecho concurrieron, buena conducta observada, tiempo que llevan cumplido y lo dispuesto en la ley de 28 de Diciembre de 1916, dictada para aplicación en el fuero de Guerra de la de 23 de Julio de 1914, y el favorable informe de la Asesoría de este Departamento,

Este Ministerio, en cumplimiento del acuerdo del Consejo de Ministros, ha resuelto conceder la libertad condicional a los corrigendos Joaquín Fernández Méndez y Manuel Ramírez Ramírez, mencionados anteriormente.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 30 de Junio de 1934.

DIEGO HIDALGO

Señor ...

## MINISTERIO DE MARINA

### ORDENES

Excmo. Sr.: Visto el expediente instruido con motivo de la instancia elevada por D. Felipe Llinares Pérez, quien, como concesionario de la almadraba denominada "Isla de Tabarca" solicita que se le autorice permu-

tar el calamento reglamentario de dicha almadraba correspondiente a los meses de Julio, Agosto y Septiembre del año actual por el de los de Noviembre, Diciembre de este mismo año y Enero del venidero, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento para la pesca con el arte de almadrabas de 9 de Julio de 1908, que es por el que se rige esta concesión,

Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, ha tenido a bien disponer se acceda a lo solicitado, permitiéndose la pesca de los demás artes del distrito a que pertenece la almadraba dentro de la zona vedada por el indicado Reglamento, desde el 15 de Octubre a 31 de Enero próximos venideros, entendiéndose que esta autorización será válida para un solo calamento dentro de los meses solicitados.

Madrid, 23 de Junio de 1934.

J. JOSE ROCHA

Señor Subsecretario de la Marina civil. Señores...

Excmo. Sr.: Vista la petición hecha por el industrial de Cartagena D. Ginés Murcia Martínez para el establecimiento de una almadraba en el freu menor de Escombreras,

Este Ministerio, de acuerdo con lo que dispone el párrafo primero del artículo 1.º del vigente Reglamento de Almadrabas de 4 de Julio de 1924 y de conformidad con lo informado por las Subsecretarías de la Marina de Guerra y Civil, se ha servido desestimar dicha petición, por oponerse a ello las necesidades militares de dicho puerto.

Madrid, 23 de Junio de 1934.

J. JOSE ROCHA

Señor Subsecretario de la Marina civil. Señores...

Ilmo. Sr.: Como resultado de expediente instruido al efecto y de acuerdo con lo informado por la Subsecretaría de la Marina civil,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer que la Orden ministerial de 21 de Marzo de 1934 (D. O. núm. 70), quede ampliada en el sentido de que, además de los siete boles o postas a que se refiere, se incluyan también para ser sorteados en la Subdelegación de Garrucha, en las mismas condiciones que estos siete, los tres boles llamados San Pedro, El Carnaje y Cala Higuera, o Agua Amarga, situa-

dos a Poniente de la referida Subdelegación de Garrucha.

Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,

JUAN PICH

Señor Subsecretario de la Marina civil.

Ilmo. Sr.: Este Ministerio ha dispuesto nombrar Mozo de la Subdelegación de Pesca de Jávea a D. Federico Martínez Guzmán, con sueldo anual de 2.500 pesetas, que cobrará con cargo al capítulo correspondiente del presupuesto de esa Subsecretaría de la Marina civil.

Madrid, 29 de Junio de 1934.

P. D.,

JUAN PICH

Señores Subsecretario de la Marina civil, Inspectores generales de Personal y Alistamiento y de Pesca, Secretario general, Interventor civil y Ordenador de Pagos del Ministerio. Señores...

## MINISTERIO DE HACIENDA

### ORDENES

Ilmo. Sr.: Remitido al Consejo de Estado, para dictamen, el expediente instruido a virtud de reclamación contra disposiciones de la Dictadura, por don Agapito Velasco Pérez-Herrero, funcionario del Cuerpo general de Hacienda, dicho Alto Cuerpo ha emitido el siguiente informe:

"En cumplimiento de Orden comunicada por el Ministerio del digno cargo de V. E., el Consejo de Estado ha examinado el expediente adjunto, relativo a la reclamación formulada por don Agapito Velasco Pérez-Herrero, al amparo del Decreto de 20 de Mayo de 1931, sobre revisión de actos vejatorios de la Dictadura.

El interesado solicita se le abone el sueldo y gratificación aneja al cargo de Liquidador de Utilidades, correspondientes a un año y quince días que estuvo separado del servicio, en virtud de medida disciplinaria adoptada por el Gobierno de la Dictadura, que cristalizó en la Real orden de 16 de Julio de 1926, así como que se le compute dicho destino como servido al Estado.

Funda su reclamación en que, por haber hecho determinadas manifestaciones ante el Delegado de Hacienda de Valladolid, su Jefe, relativas a rumores de movimientos sediciosos contra el régimen dictatorial, dicho Jefe denunció el hecho, lo cual dió motivo a que, sin instrucción de expediente, fuera dicta-

da la Real orden mencionada, de Julio de 1926, separándole del servicio.

Por Real orden de 18 de Julio de 1927 fué levantada dicha sanción y reintegrado el interesado al servicio activo, fundándose esta disposición en que había transcurrido más de un año desde que le fué impuesta aquélla, por causas ajenas al servicio oficial; siendo llegado el momento de poner término al castigo, por razones de equidad, compatibles con los principios de austeridad y justicia en que se inspiraban los actos del Poder público.

Al advenir el Gobierno del General Berenguer, solicitó el Sr. Velasco, al amparo del Decreto-ley de amnistía de 5 de Febrero de 1930, que se le colocase en el puesto que le correspondía en el Escalafón, y que se le abonasen los sueldos y gratificaciones que había dejado de percibir, considerándole además de abono, a todos los efectos, el año y quince días de separación.

Dicha petición fué resuelta por Real orden de 13 de Junio de 1930, en el sentido de estimarla en lo que afectaba al lugar que debía ocupar en el Escalafón el Sr. Velasco, y desestimándola en cuanto a los demás extremos.

La Comisión del Ministerio de Hacienda, designada en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto de 20 de Mayo de 1931, informa que sin error puede afirmarse que el presente caso es el más típico de vejación que cabe examinar en relación con los actos o resoluciones de la Dictadura, y en su consecuencia, propone que se estime la instancia formulada por D. Agapito Velasco Pérez-Herrero, reconociéndole como prestados al Estado el año y quince días que estuvo separado del servicio, y abonándole el sueldo y gratificación aneja al cargo de Liquidador de Utilidades, dejados de percibir durante el mismo tiempo, recabando de las Cortes la oportuna autorización, si el Gobierno lo estima necesario.

En tal estado el asunto, pasa a informe del Consejo de Estado.

No comparte este Alto Cuerpo el criterio de la Comisión del Ministerio de Hacienda, que considera el caso actual como el más típico de vejación que quepa examinar, en relación con los actos o resoluciones de la Dictadura, y ello por la sencilla razón de que siendo el acuerdo de 16 de Julio de 1926, que separó a D. Agapito Velasco Pérez-Herrero del servicio, tan ilegal a todas luces que no podía por menos de prosperar el recurso que contra él se entablara, al expirar el régimen político en que tuvo lugar, en este normal recurso contra el ilícito acuerdo, hubiera podido encontrar su reparación, sin necesidad de acudir al concepto de vejación que parece referirse más exactamente

a los casos en que por la aparente legalidad de los acuerdos—en realidad reflejo de una persecución política—no fuera posible su reparación en la vía normal del recurso.

En el caso actual no ofrece duda que el interesado hubiera podido acogerse a los preceptos del Real decreto-ley de 13 de Marzo de 1930, que abrió los plazos para interponer toda clase de recursos que no hubieran podido ejecutarse anteriormente por disposición de fecha posterior al 13 de Septiembre de 1923.

Mas, como por un lado, la redacción del Decreto de 20 de Mayo de 1931, no especifica qué limitación deben introducir al concepto de vejación, de lo que debe deducirse la amplitud de su alcance, y por otro, es notorio que la índole de las reclamaciones que en éste como en otros casos análogos se producen, hacía difícil su resolución en un recurso ordinario, debe, en definitiva, considerarse incluido el caso dentro del espíritu del Decreto de 20 de Mayo de 1931.

Ahora bien: la petición formulada por el Sr. Velasco abarca dos extremos concretos: el primero, abono de los sueldos y gratificación correspondiente al tiempo en que estuvo separado del servicio, y el segundo, el abono como servicios prestados al Estado del año y quince días que estuvo separado de su cargo.

Con arreglo a la Ley de 25 de Marzo de 1932, la aceptación del segundo extremo es una consecuencia ineludible de la inclusión del caso dentro de los términos del Decreto de 20 de Mayo de 1931; pero en cambio es notorio que no podría por simple medida gubernativa accederse al primero, ya que sólo mediante una autorización legislativa—que no existe—podría la Administración abonar sueldos correspondientes a servicios no prestados.

En méritos de lo expuesto, el Consejo de Estado es de dictamen:

1.º Que procede reconocer a D. Agapito Velasco, como tiempo de servicio, el que estuvo separado del mismo por la Real orden de 26 de Julio de 1926; y

2.º Que sólo mediante una autorización legislativa podrían abonársele los sueldos correspondientes al tiempo en que estuvo separado del servicio."

Y conforme este Ministerio con el preinserto dictamen, y usando de las facultades que le han sido conferidas, acuerda, en cuanto al primer extremo del mismo, reconocer a D. Agapito Velasco, como tiempo de servicio, el que estuvo separado del mismo por la Real orden de 26 de Julio de 1926, y reservando, en cuanto al segundo, la posibilidad de posterior resolución, en cuanto al abono de los haberes que solicita,

correspondientes al mismo período de tiempo.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes. Madrid, 30 de Junio de 1934.

P. D.,

JOAQUIN DE URZAJZ

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Remitido al Consejo de Estado, para dictamen, el expediente instruido a virtud de reclamación contra disposiciones vejatorias de la Dictadura, deducida por doña Evangelina López y otras Auxiliares de la Delegación de Hacienda de Málaga, sobre fusión de la Escala auxiliar en la técnica del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, dicho Alto Cuerpo ha emitido el siguiente informe:

En cumplimiento de Orden comunicada por ese Ministerio, el Consejo de Estado ha examinado el expediente adjunto, relativo a reclamaciones deducidas por las Auxiliares de las Delegaciones de Hacienda de Málaga y otras capitales, al amparo del Decreto de 20 de Mayo de 1931, sobre revisión de actos vejatorios de la Dictadura.

Resultan como antecedentes: que las Auxiliares de las Delegaciones de Hacienda de Málaga, Segovia, Huelva, Guadalajara, Cuenca, Gerona, León, La Coruña, Valencia, Lugo, Sevilla Logroño, Barcelona, Zaragoza, Salamanca, Avila, Cáceres, Oviedo y Santander, Subdelegación de Jerez, Dirección de la Deuda y las destinadas en la Delegación del Gobierno cerca de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, acogidos al Decreto del Gobierno provisional de la República, de 20 de Mayo de 1931, ponen de manifiesto el perjuicio que las ocasionó el Real decreto de 20 de Enero de 1925 que, al conceder el ascenso a la Escala técnica a los funcionarios de la Auxiliar, impidió al personal femenino el progreso a la categoría de Jefe de Negociado, y posteriormente el Real decreto de 8 de Abril de 1930, al separar las escalas Técnica y Auxiliar, limitó el derecho a optar por una u otra a los Auxiliares masculinos solamente, encuadrando, desde luego, a los femeninos en la Auxiliar de un modo obligado, disposiciones que consideran injustas, ya que fueron sometidas a las mismas pruebas de los hombres para el ingreso en el Cuerpo, y porque en el orden legal la ley de Bases, de 22 de Julio de 1918, y el Reglamento de 7 de Septiembre del mismo año, conceden

iguales derechos a las hembras que a los varones, no existiendo, por otra parte, limitación alguna en la Real orden de convocatoria de 29 de Octubre de 1921, que dió instrucciones para opositar al Cuerpo general de Administración de Hacienda. Solicitan que se deroguen las disposiciones que lesionaban sus derechos; que se les equipare a los Auxiliares masculinos y que se fundan en una sola las escalas Técnica y Auxiliar, o bien que se les conceda el derecho a pasar a la escala Técnica con el número que les corresponda en el escalafón, por la puntuación que obtuvieron y con arreglo a los años de servicio.

La Comisión del Ministerio de Hacienda, designada en cumplimiento del Decreto de la Presidencia del Gobierno provisional de la República de 20 de Mayo de 1931, fundándose en lo que disponen las bases 1.ª y 2.ª de la ley de Funcionarios civiles de 22 de Julio de 1918, los artículos 1.º, 5.º y 17 del Reglamento de 7 de Septiembre del mismo año, la Real orden de 29 de Octubre de 1921 y la de 7 de Noviembre de 1924, estima que, en virtud de estas disposiciones, que de un modo claro y preciso regulan el derecho de la mujer a ingresar en el servicio técnico, siempre que reúna las condiciones señaladas en ellos y que se someta a las mismas pruebas de aptitud exigidas a los varones, y reforzadas hoy por el artículo 40 de la Constitución, que no distingue de sexos para admitir a todos los españoles a los empleos y cargos públicos, según su mérito y capacidad, salvo las incompatibilidades que las leyes señalen, informa que debe ampliarse el derecho a optar por una u otra escala, Técnica o Auxiliar, al personal femenino, en la misma forma que el Real decreto de Abril de 1930 lo concedió al masculino, ya que la Ley expresamente dispuso la igualdad de trato y exigió las mismas condiciones para el ingreso, quedando subsistente la escala Auxiliar, por ser además de conveniencia legal, y que estará integrada por el personal de los dos sexos que desee continuar en ella, siendo de advertir que al personal femenino que opte por la escala Técnica se le colocará en el número que le corresponda en el Escalafón, teniendo en cuenta el que tenía al separar las dos escalas.

En tal estado el asunto, pasa a informe del Consejo.

Plantean, a juicio del Consejo, las peticiones a que el expediente se refiere una cuestión que excede de la órbita regulada por el Decreto de 20 de Mayo de 1931. Es notorio que al referirse esta disposición al concepto de

revisión de actos vejatorios de la Dictadura, sólo tuvo en su intención referirse a aquellos actos que, ajustados o no a la Ley, obedezcan clara y necesariamente al propósito de colocar a la persona o personas de que se trate en una situación desfavorable y no a motivos que, aun implicando un error o una aplicación inadecuada de las facultades del Poder, representen criterios de reforma con alcance de generalidad.

Ninguna duda puede haber no fué el primer motivo el que determinó la publicación del Real decreto de 20 de Enero de 1925 y si el segundo, lo que excluye la posibilidad de estimar un carácter vejatorio en el mismo, sin que ello quiera decir que prejuzgue el Consejo la oportunidad de la medida que se impugna, ya que el único sentido de este dictamen es que no puede en modo alguno impugnarse la medida de que se trata al amparo del mencionado Decreto de 1931, dictado para un fin bien distinto.

En méritos de lo expuesto, el Consejo de Estado es de dictamen:

Que no pueden considerarse incluidas dentro de los términos del Decreto de 20 de Mayo de 1931 las reclamaciones a que este expediente se refiere."

Y conformándose este Ministerio con el preinserto dictamen, y usando de las facultades que le han sido conferidas, acuerda declarar que no pueden considerarse incluidas dentro de los términos del Decreto de 20 de Mayo de 1931 las reclamaciones a que este expediente se refiere.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes. Madrid, 30 de Junio de 1934.

P. D.,

JOAQUIN DE URZAIZ

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Creado el Registro general de penados por faltas de contrabando y defraudación por virtud del Decreto de 27 de Mayo último, resulta de todo punto necesario el desenvolvimiento adjetivo de los preceptos fundamentales de su constitución para organizarle debidamente como instrumento útil a sus propios fines.

En su virtud,

Este Ministerio, usando de la facultad que le está atribuida por el artículo 13 de la disposición citada, se ha servido ordenar:

Artículo 1.º El Registro general de penados, a que se refiere el artículo 8.º del Decreto de 27 de Mayo último, constará de dos libros, uno para varones—en tinta negra—y otro para hembras—en tinta carmín—, y de tres co-

lecciones dobles de fichas o tarjetas con la misma clasificación, distinguidas por las siguientes características:

1.ª Alfabética y de antecedentes.

2.ª Dactiloscópica; y

3.ª Seudónimos o apodos.

Artículo 2.º En los libros del Registro general se harán constar por orden alfabético, atendiendo a la inicial del primer apellido, las reseñas de todos los varones o hembras que resulten condenados por sentencia o resolución firmes y ejecutorias a virtud de hechos constitutivos de contrabando o defraudación, debiéndose consignar en los respectivos asientos los nombres y apellidos del reo, los de sus padres, si constaren; la fecha de la condena, delito o falta que la motivó, sanción que le fué impuesta, Junta administrativa o Tribunal causante de la resolución ejecutoria y forma que tuvo de cumplir la condena el reo, debiéndose hacer constar en la casilla destinada a observaciones la correspondiente referencia a la ficha o fichas en que figurase reseñado el inscrito.

Artículo 3.º La colección alfabética de tarjetas estará en directa relación con los libros del Registro y se compondrá de las fichas en que consten las reseñas de los condenados por hechos constitutivos de contrabando y defraudación, clasificados por riguroso orden alfabético atendiendo a los apellidos y nombres del reo. En dichas tarjetas (modelo número 1) se consignarán, en la primera línea del anverso, los apellidos, y a continuación, separado por un guión, el nombre o nombres propios del reseñado. Si se tratara de apellidos compuestos, irán éstos unidos por un guión, y si el compuesto fuera el primero de ellos, se separará del segundo por medio de la conjunción "y". A continuación, en la línea correspondiente, se hará constar el pseudónimo o apodo del reseñado, si lo tuviere y fuera conocido, y, sucesivamente, la naturaleza de aquél, fecha de su nacimiento, el nombre y apellidos de los padres, estado, profesión u oficio, domicilio, número de orden en la colección y en el Registro y fórmula dactiloscópica. En la parte inferior izquierda de la tarjeta, y en las casillas correspondientes, figurarán estampadas las impresiones de los dedos pulgar e índice de la mano derecha, y en el lugar opuesto, la oficina en que se efectúe la reseña, el nombre del funcionario que la realice, la fecha en que se verifica y la firma del reseñado, si supiere, y, en otro caso, se hará constar tal circunstancia por el funcionario que autorice la tarjeta.

El reverso de las fichas alfabéticas se destinará exclusivamente a la anotación de antecedentes penales del rese-

ñado, debiéndose hacer constar en cuanto a los mismos los siguientes datos: Junta administrativa o Tribunal que impuso la condena; fecha de la sentencia o resolución firmes causantes de la misma; delito o falta que la motivó; índole de la sanción impuesta y forma que tuvo de cumplirla el reo, debiéndose hacer constar en la casilla destinada a observaciones la oportuna referencia a los correspondientes asientos de los libros del Registro.

Artículo 4.º La colección "dactiloscópica" comprenderá las tarjetas dactilares colocadas en casilleros con sujeción estricta al sistema dactiloscópico español, debiéndose consignar en la parte superior de aquéllas, por el lado anverso, la fórmula dactiloscópica y los números de orden del Registro y de la colección "alfabética"; después, en las correspondientes casillas laterales se imprimirán las huellas de los dedos de ambas manos, y en la parte central se contendrán las impresiones simultáneas o de comprobación, tan sólo de los dedos índice, medio, anular y meñique de una y otra mano. En el reverso de estas tarjetas se expresarán los apellidos y el nombre del reseñado, la oficina en que se practique la reseña y el nombre del funcionario que la realice, como asimismo el hecho que motive el procedimiento, el color del iris, pelo y rostro, señas particulares o cicatrices y la mención de la talla o estatura del reseñado.

De esta identificación quedarán exceptuadas las mujeres.

Artículo 5.º La colección de "seudónimos" o "apodos" estará integrada por unas tarjetas (modelo 3), que se clasificarán por riguroso orden alfabético, atendiendo, precisamente, al apodo, y en ellas se anotará cuál sea éste, como asimismo los apellidos y nombre del reseñado, los números de las tarjetas dactiloscópica y alfabética correspondientes y el lugar de procedencia.

Artículo 6.º Las Secretarías de las Juntas administrativas llevarán un libro registro para varones y otro para hembras, de las mismas características ordenadas por el artículo 2.º de esta disposición, en los que se inscribirán los penados por resolución o sentencia firmes en expedientes que procedan respectivamente de cada uno de dichos organismos.

Artículo 7.º De acuerdo con lo preceptuado por el artículo 8.º del Decreto de 27 de Mayo último, los Presidentes de las Juntas administrativas cuidarán, bajo su responsabilidad, de que tan pronto como se inicie un expediente sobre contrabando o defraudación, se extiendan por duplicado las

fichas correspondientes a las tres colecciones expresadas en el artículo 1.º, en todo aquello que no esté reservado al Registro general, una de cuyas fichas, por colección, se remitirá a éste tan pronto como la resolución condenatoria quede firme, procediéndose al archivo de las duplicadas en el mismo caso, y dando a éstas el número correspondiente del Registro propio de cada Junta administrativa.

Artículo 8.º No obstante lo dispuesto por el artículo anterior, la Secretaría de la Junta administrativa respectiva, tan pronto como extienda las fichas de referencia, enviará a la Comisaría general—Gabinete Central de Información—una relación circunstanciada de los extremos contenidos en la ficha alfabética.

Artículo 9.º El régimen y mecanismo interno del Registro general de Penados y de los parciales correspondientes a las Juntas administrativas, será ordenado por la Comisaría general, por medio de las correspondientes instrucciones. Dicho organismo cuidará de vigilar estrechamente por la observancia y cumplimiento de la presente disposición, asegurándose de ello por medio de las oportunas visitas a las Secretarías de las Juntas administrativas respectivas y dando cuenta a este Ministerio, cuando lo estime procedente, de las omisiones que observare, a los efectos que correspondan.

Artículo 10. Las Juntas administrativas, de sus fondos de material, atenderán a la confección de los libros registros y de las tarjetas o fichas de las respectivas colecciones, con arreglo a los modelos aprobados que se circularán entre las mismas.

Madrid, 3 de Julio de 1934.

P. D.,

JOAQUIN DE URZAIZ

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Con objeto de no demorar la aplicación de la Ley de 9 de Junio de 1934 (GACETA del 12), que desgrava la importación en Canarias del azúcar destinado a usos industriales, y en cumplimiento de lo que determina el artículo adicional de la expresada Ley,

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por V. I., ha tenido a bien disponer:

1.º Que se fije en 300.000 kilogramos a repartir por igual entre las dos provincias el cupo de azúcar destinado a usos industriales que puede importarse en Canarias, con exención de arbitrios durante el período comprendido entre

el 1.º de Agosto y el 31 de Diciembre del corriente año.

2.º Que se aprueben con carácter provisional las instrucciones que acompañan a la presente Orden, instrucciones que empezarán a regir el día 1.º de Agosto próximo.

3.º Que por este Centro se proceda sin demora a hacer los estudios precisos para la fijación del cupo del año 1935, y determinar las formalidades a que habrán de ajustarse la Administración y los importadores de azúcar, con excepción de arbitrios al aplicar la Ley de 9 de Junio del corriente año.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de Julio de 1934.

MANUEL MARRACO

Señor Director general de Aduanas.

*Instrucciones provisionales para la aplicación de la Ley de 9 de Junio de 1934, que desgrava la importación en Canarias del azúcar destinado a usos industriales.*

1.º Los industriales que pretendan acogerse a los beneficios determinados por la Ley de 9 de Junio de 1934 (GACETA del 12), que desgrava la importación en Canarias del azúcar destinado a usos industriales, deberán solicitarlo de la Administración principal de la provincia a que pertenezcan, acompañando a su petición los siguientes documentos:

a) Último recibo de la contribución industrial o duplicado del alta.

b) Relación detallada del número, clase y capacidad productora de los aparatos de fabricación de que dispongan.

c) Declaración relativa a la cantidad de azúcar que esperan consumir como primera materia para su industria durante el tiempo que reste del año.

Todo aumento, variación, modificación o desmonte de los aparatos de trabajo declarados, deberá ser puesto en conocimiento del Administrador principal del puerto franco respectivo, lo mismo que el cese en la industria, acompañando en este caso el duplicado de la baja en la contribución industrial.

La Administración podrá comprobar la capacidad de producción de las diferentes fábricas por los Ingenieros industriales afectos al servicio de la Hacienda.

Los industriales capacitados para la importación de azúcar con exención de arbitrios, son los que se dediquen a la preparación de chocolates, bombones, dulces, galletas, confituras, frutas en almíbar, conservas en azúcar, mermeladas, pastas de frutas y jarabes no medicinales.

2.º El azúcar que se importe con cargo al cupo de 300.000 kilogramos fijado para el período comprendido entre el 1.º de Agosto y el 31 de Diciembre del año en curso, habrá de introducirse necesariamente por los puertos de Las Palmas y Tenerife, únicos habilitados para esta importación, y quedará precisamente almacenado en los depósitos comerciales de los expresados puertos, de los que se extraerá fraccionadamente, previa solicitud del industrial dueño del mismo,

expidiéndose y visándose por la Administración, para su salida y circulación, la correspondiente guía.

Cada extracción de azúcar del depósito habrá de hacerse en cantidad no superior a 2.500 kilogramos, en sacos de 100 kilogramos precintados por la Administración. No se permitirán nuevas extracciones sin que se haya justificado previamente el consumo de la última anterior. La ocultación de este extremo se entenderá constitutiva de un acto de defraudación.

Los industriales acogidos a la ley que posean actualmente azúcar depositado podrán disponer del mismo, con arreglo a las presentes instrucciones.

3.º Las Administraciones de los puertos francos de Tenerife y Las Palmas llevarán una cuenta corriente del azúcar almacenado en los depósitos a nombre de los fabricantes, y un libro registro de los acogidos a la importación con franquicia, en el que deben constar las particularidades de su industria.

La distribución del cupo entre los distintos industriales se efectuará teniendo en cuenta las declaraciones presentadas sobre capacidad de fabricación, los informes de los Ingenieros industriales afectos al servicio de la Hacienda y los datos complementarios que las Administraciones principales respectivas puedan adquirir.

A los efectos de distribución del cupo, se constituirá en cada Administración principal una Junta compuesta del Administrador principal, Presidente; un representante de los importadores de azúcar con pago de arbitrios designado por la Cámara de Comercio y dos representantes de los fabricantes acogidos a la ley, designados por ellos mismos. El Administrador principal puede disponer que un funcionario actúe como Secretario sin voz ni voto. El Administrador Presidente tendrá voto de calidad para decidir los empates.

4.º Los fabricantes acogidos a la ley llevarán necesariamente:

Un libro de primeras materias.

Un libro de fabricación.

Un libro de productos elaborados.

Todos estos libros deben estar foliados y sellados por la Administración principal respectiva, que autorizará debidamente el primer folio de cada uno de ellos.

Constituirá el cargo en el libro de primeras materias la cantidad que se reciba del Depósito y la data la cantidad de azúcar invertida diariamente en la elaboración de los productos derivados. El saldo de esta cuenta no podrá nunca ser superior a 2.500 kilogramos.

Constituirá el cargo en la cuenta de fabricación el azúcar que se date en el libro de primeras materias, y la data la serie de productos obtenidos con expresión del tanto por ciento de azúcar contenido en cada clase y la cantidad total de cada una de ellas.

Constituirá el cargo en la cuenta de productos elaborados los asientos de la data del libro de fabricación, y la data las distintas expediciones que de los productos fabricados realice el fabricante. Todas las expediciones que salgan de la fábrica circularán con la

correspondiente guía expedida por el fabricante sin necesidad del visado.

5.º Queda prohibido en el edificio de la fábrica y en cualquiera que se comunique con él la venta de azúcar en cualquier cantidad, aunque proceda del importado con pago de arbitrios, y la venta al por menor de los productos elaborados.

6.º Los industriales que se beneficien de la franquicia se entienden obligados a permitir la entrada en sus fábricas, a cualquier hora del día o de la noche, a los funcionarios de la Inspección general de Aduanas, a los Administradores principales de sus respectivas provincias y a los funcionarios que ostenten la representación de éstos. Quedan igualmente obligados a poner a su disposición los libros que reglamentariamente deben llevar, a permitir la extracción de muestras y a facilitar los recuentos que, sea de primeras materias, sea de productos elaborados, se estime oportuno disponer.

7.º Los industriales recibirán en sus almacenes, como indica la prevención 2.ª, el azúcar en sacos de cien kilogramos de peso precintados por la Administración. No podrán tener abierto y desprecintado más de un saco con destino a la elaboración de los productos de la fábrica.

8.º Constituirá acto de defraudación el dejar de ingresar en las fábricas el azúcar importado con franquicia, la circulación o detentación ilegal de los productos fabricados, las diferencias, tanto en azúcar como en productos elaborados, que excedan en más o en menos del 4 por 100, las diferencias en más o en menos del 4 por 100 en el tanto por ciento de azúcar declarado en la elaboración de cada producto según resultado de los análisis. En este último caso se tomará como base de la penalidad el importe de la diferencia referido al total de productos fabricados de la clase o clases que correspondan en los tres meses anteriores a la fecha del descubrimiento. La misma calificación de acto de defraudación se aplicará a los que cometan algún acto o incurran en alguna omisión que tienda directa o especialmente a emplear el azúcar importado con exención de arbitrios en fines distintos de los que les corresponden.

9.º Se entenderá cometida falta reglamentaria cuando se dificulte la acción inspectora que en estas instrucciones se determina, cuando los fabricantes no lleven los libros ordenados reglamentariamente, cuando se infrinjan las presentes instrucciones, sea inadvertidamente, sea de modo intencional y voluntario y con el propósito de burlar la vigilancia de la Administración. Las faltas reglamentarias se castigarán con multas que no bajarán de 50 pesetas ni podrán exceder de 5.000, y que se ingresarán en efectivo, formando parte integrante de la Renta de Aduanas.

10. Es pública la acción para denunciar, tanto las infracciones reglamentarias como los actos de defraudación. Las denuncias se harán ante el Administrador principal correspondiente, que levantará acta si fuera verbal.

11. El procedimiento en actos de defraudación se ajustará en todas sus

partes a la Ley de esta especialidad; y

12. El procedimiento en faltas reglamentarias se ajustará a los preceptos generales señalados en las Ordenanzas de Aduanas y en el Reglamento de procedimiento para las reclamaciones económicoadministrativas. Contra la imposición de multas por faltas reglamentarias cabe, por tanto, la instrucción de expediente, que se tramitará con arreglo a los preceptos señalados.

4 de Julio de 1934.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

### ORDENES

Vista la instancia promovida por el Comandante de la Guardia civil don Gregorio Vázquez Mascardi, con destino en la Comisión liquidadora del 6.º Tercio, en súplica de que se le abone la diferencia de sueldo, de disponible gubernativo a colocado durante los meses de Septiembre de 1932 a Abril de 1933, ambos inclusive, que permaneció en dicha situación como procesado por los sucesos ocurridos en Sevilla el 10 de Agosto del citado año 1932, cuya causa fué sobreseída por la Sala sexta del Tribunal Supremo en 27 de Abril del referido año 1933, como asimismo la diferencia de sueldo de disponible B) a disponible A) de los meses de Mayo a Diciembre del último año citado, en cuya situación, al sobreseerse la causa que se le siguió, quedó por Orden de 3 de Mayo; teniendo en cuenta que el interesado se encontraba en la situación de colocado en la revista administrativa de Agosto de 1932, y su pase a la de disponible gubernativo lo fué para efectos administrativos en 1.º de Septiembre siguiente y, en consecuencia, de aplicación los preceptos de la Orden circular de Guerra de 31 de Enero de 1933 (D. O. núm. 27),

Este Ministerio ha resuelto conceder al interesado la diferencia de sueldo de disponible gubernativo a colocado, desde Septiembre de 1932 a Abril de 1933 y desde Mayo siguiente a Diciembre del mismo año, la diferencia de disponible B) a disponible A), sin derecho a otra clase de gratificación.

Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,

EDUARDO BENZO

Señor Director general de la Guardia civil,

Excmo. Sr.: Por cumplir en el mes actual la edad reglamentaria para el retiro los individuos de tropa de la Guardia civil que se expresan en la siguiente relación, que comienza con el



guardia primero Juan Cercas Domínguez y termina con el guardia segundo Diego Cano Merchante,

Este Ministerio ha resuelto sean dados de baja en el Instituto a que pertenecen, por fin del presente mes, y pasen a fijar su residencia en los puntos que se indican.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento, Madrid, 30 de Junio de 1934.

P. D.,  
EDUARDO BENZO.

Señor Inspector general de la Guardia civil

*Relación que se cita.*

Guardia primero de la Comandancia de Madrid, Juan Cercas Domínguez, para Fuencarral (Madrid).

Guardia primero de la Comandancia de Toledo, Ramón Arranz Prádena, para Madrid.

Guardia primero de la Comandancia de Cuenca, Paulino Jiménez Rodríguez, para Mira (Cuenca).

Guardia primero de la Comandancia de Barcelona, Fernando Gil Ortega Huertas, para Premiá de Mar (Barcelona).

Guardia primero de la Comandancia de Gerona, José Durán Hombrevilla, para San Juan de las Abadesas (Gerona).

Guardia primero de la Comandancia de Valencia, Joaquín Vidal Aldeguer, para Tabernes Blanques (Valencia).

Guardia primero de la Comandancia de Pontevedra, Segundo Jiménez Ruiz, para Redondela (Pontevedra).

Guardia primero de la Comandancia de Huesca, Cipriano Pardo Pueyo, para Sariñena (Huesca).

Guardia primero de la Comandancia de Zaragoza, Víctor Pérez Aliaga, para Zaragoza.

Guardia primero de la Comandancia de Oviedo, Bonifacio Diego Rodríguez, para Llanes (Oviedo).

Guardia primero de la Comandancia de Santander, Albino González Benito, para Torrelavega (Santander).

Guardia primero de la Comandancia de Alava, Antonio Gil Avila, para Vitoria (Alava).

Guardia primero de la Comandancia de Alicante, Antonio Sabater Cantó, para Alicante.

Guardia primero de la Comandancia de Murcia, Blas Peñas Salinas, para Totana (Murcia).

Guardia primero de la Comandancia de Cádiz, José Duboy Tapia, para San Fernando (Cádiz).

Guardia primero de la Comandancia de Las Palmas, Julián Olivas Amores, para Cáceres.

Guardia primero de la Comandancia de Sevilla, Camilo Veloso Blanco, para Sevilla.

Guardia primero de la Comandancia de Córdoba, Juan Medina Sánchez, para Córdoba.

Guardia primero de la Comandancia de Córdoba, Alfonso Sotillo Cuenca, para Córdoba.

Guardia segundo de la Comandancia de Barcelona, José Martínez Martínez, para Sabadell (Barcelona).

Guardia segundo de la Comandancia de Murcia, Juan Manresa Barba, para Archena (Murcia).

Guardia segundo de la Comandancia de Málaga, Emilio Guirado García, para Málaga.

Guardia segundo de la Comandancia de Sevilla, Juan Fernández Torres, para Dos Hermanas (Sevilla).

Guardia segundo de la Comandancia de Sevilla, Diego Cano Merchante, para Sevilla.

## MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

### ORDENES

Ilmo. Sr.: Vista la instancia de don S. Cástor Patiño, Maestro nacional del Grupo escolar "Goya", de Madrid, solicitando una cantidad para realizar con 13 niños y un Maestro un viaje a León, Oviedo, Covadonga y Gijón:

Considerando el interés de los viajes realizados con fines pedagógicos para ampliar la cultura general de los niños, y teniendo en cuenta que en el presupuesto vigente de este Departamento existe crédito para este servicio,

Este Ministerio ha resuelto autorizar a dicho Maestro para llevar a cabo el viaje que solicita, concediéndose para los gastos del mismo la cantidad de 1.100 pesetas, cuya suma se abonará, en el concepto de a justificar, con cargo al capítulo 6.º, artículo 2.º, concepto único del vigente presupuesto de este Departamento, contra la Tesorería Central, a nombre del citado Maestro don S. Cástor Patiño.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos, Madrid, 16 de Junio de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Con motivo del expediente incoado por el Director de la Escuela nacional graduada de Almazora (Castellón), y de que se hará mérito, el Consejo Nacional de Cultura ha emitido el siguiente dictamen:

"El Director de la Escuela graduada de Almazora, D. Federico García Rubio, interesa que las dos Escuelas unitarias de párvulos creadas recientemente y que han de funcionar en el grupo "Unamuno" de dicha localidad, se consideren como dos Secciones más de dicha graduada.

La Inspección de Primera enseñanza estima conveniente acceder a lo solicitado, ya que con ello se favorecería a la enseñanza,

Este Consejo, teniendo en cuenta los intereses de la enseñanza, que resulta-

rían beneficiados con la conversión de la Escuela unitaria en una Sección de la graduada, dado que ya funciona en el mismo local y utilizando todos los servicios de la misma, entiende que procede acceder a lo solicitado."

Y este Ministerio, de acuerdo con dicho dictamen, ha resuelto como en el mismo se propone.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos, Madrid, 16 de Junio de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Vistas las peticiones de los Inspectores de Primera enseñanza de Ronda (Málaga) y Salamanca, solicitando autorización y auxilio del Estado para realizar un viaje con Maestros de sus zonas con fines pedagógicos:

Considerando el interés de los viajes realizados con dichos fines para ampliar la cultura general y profesional de los Maestros, y teniendo en cuenta que en el Presupuesto vigente de este Departamento existe crédito para este servicio,

Este Ministerio ha dispuesto que se autorice a D. Antonio Paz Martín, Inspector de Primera enseñanza de la zona de Ronda (Málaga) para realizar un viaje a Madrid con ocho Maestros, concediéndole para los gastos del mismo la cantidad de 2.250 pesetas, y que se autorice asimismo a la Inspectora de Primera enseñanza de Salamanca, doña Cándida Cadénas, para realizar un viaje con un grupo de Maestras, concediéndole para los gastos del mismo la cantidad de 2.650 pesetas, cuyas sumas se librarán en el concepto de a justificar, con cargo al capítulo 6.º, artículo 2.º, concepto único del presupuesto vigente de este Departamento, contra la Delegación de Hacienda de Málaga y Salamanca, respectivamente, y a nombre de dichos Inspectores.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos, Madrid, 22 de Junio de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Con motivo del expediente incoado por varios Maestros de Sección del Grupo "Aniceto Sela", de Mieres (Oviedo), y de que se hará mérito, el Consejo Nacional de Cultura ha emitido el siguiente dictamen:

"Varios Maestros de Sección del Grupo escolar "Aniceto Sela", de Mieres, elevan instancia en la que hacen constar que, hallándose vacante la

Dirección del Grupo de niñas, que funciona en el mismo local, solicitan se conceda la Dirección única y se nombre para la misma a D. Federico Juan Vicario, actual Director del Grupo de niños.

El Consejo provincial e Inspección de Primera enseñanza informan favorablemente, si bien este último organismo, después de haber informado, hace constar que ya ha sido provista la Dirección que estaba vacante, por lo que procede sea desestimada la petición,

Este Consejo entiende que procede disponer, con carácter general, en los Grupos escolares, la dirección única con ocasión de vacante, en el caso de que haya más de una Dirección en el Grupo, a fin de asegurar la unidad de la obra escolar."

Y este Ministerio, de acuerdo con dicho dictamen, ha resuelto como en el mismo se propone.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 16 de Junio de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Este Ministerio ha tenido a bien admitir a D. Diego Zaforteza Musoles, la renuncia que ha presentado del cargo de Vicedirector de la Escuela Profesional de Comercio de Palma de Mallorca, por no poder atender con la asiduidad debida la obligación inherente al mismo.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 23 de Junio de 1934.

P. D.,  
RAMON PRIETO

Señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica.

Ilmo. Sr.: Con motivo del expediente incoado por el Ayuntamiento de La Vid (Burgos) sobre modificación del arreglo escolar y de que se hará mérito, el Consejo Nacional de Cultura ha emitido el siguiente dictamen:

"El Alcalde del Ayuntamiento de La Vid (Burgos), eleva instancia en la que hace constar que, solicitada la jubilación de la Maestra de la Escuela Nacional del barrio de Guma, en aquel Ayuntamiento, y no existiendo en el mismo alumnos de edad escolar, ya que son pocos los habitantes del mismo y, además, que fácilmente pueden concurrir a la Escuela del barrio de Zuzones, se acuerde, al vacar, el

traslado de la citada Escuela mixta del barrio de Guma, a La Vid,

El Consejo local informa favorablemente y une una certificación en la que hace constar que el número de niños de la edad escolar en Guma es de seis, sin que exista esperanza de que aumente, y en cambio en el de La Vid es de 23, siendo éste el centro de trabajo y habitabilidad.

Teniendo en cuenta los informes emitidos y que en beneficio de la enseñanza es conveniente el traslado de la escuela establecida en el barrio de Guma, en el Ayuntamiento de La Vid, ya que el mismo ofrece local en las debidas condiciones y que con ello se favorece la asistencia escolar, sin perjuicio de los alumnos del citado barrio de Guma,

Este Consejo entiende que procede acceder a la modificación del Arreglo escolar solicitado y, en su consecuencia, al traslado de la citada Escuela en la forma solicitada."

Y este Ministerio, de acuerdo con dicho dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 16 de Junio de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Vista la petición de don Manuel Ribero, Maestro de la Escuela primaria de Lalin (Pontevedra), solicitando auxilio del Estado para organizar en el corriente año una Colonia escolar.

Teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto de 19 de Mayo de 1911 y Orden de 15 de Julio de 1912, y que en el presupuesto vigente de este Departamento existe crédito para este servicio,

Este Ministerio ha dispuesto que se encargue a dicho Maestro la organización de una Colonia escolar, ateniéndose a las condiciones siguientes:

1.ª La Colonia funcionará según lo dispuesto para estos casos y para niños de las Escuelas nacionales; y

2.ª Para contribuir a los gastos de dicha Colonia se concede la cantidad de 4.000 pesetas, cuya suma se abonará, en el concepto de a justificar con cargo al capítulo 6.º, artículo 1.º, concepto 1.º del presupuesto vigente de este Departamento, contra la Delegación de Hacienda de Pontevedra, a nombre de don Manuel Ribero, Maestro de la Escuela de niños de Lalin.

Lo digo a V. I. para su conocimiento

y demás efectos. Madrid, 22 de Junio de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso-administrativo interpuesto por D. Galo Récuerdo García contra la Orden ministerial de este Departamento de 22 de Enero de 1932, la Sala cuarta del Tribunal Supremo ha dictado la siguiente sentencia:

"Fallamos que debemos absolver y absolvemos a la Administración de la demanda formulada por D. Galo Récuerdo García contra Orden del Ministerio de Instrucción pública de 22 de Enero de 1932, que declaramos válida y subsistente."

Y este Ministerio ha acordado que la referida sentencia sea cumplida en sus propios términos.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Madrid, 30 de Mayo de 1934.

FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Director general de Primera enseñanza.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia elevada por D. José Martín Franco, Auxiliar de primera clase de este Departamento, afecto al Instituto Nacional de Segunda enseñanza de Burgos, solicitando la excedencia en dicho cargo, para el que fué nombrado por Orden ministerial de 26 de Mayo último, y del que se posesionó el día 16 del presentes mes; y

Teniendo en cuenta lo que se dispone en el artículo 41 del Reglamento de 7 de Septiembre de 1918,

Este Ministerio ha tenido a bien conceder al referido funcionario la excedencia voluntaria en el expresado cargo de Auxiliar de primera clase de este Departamento, por un periodo de tiempo no menor de un año ni mayor de diez.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
RAMON PRIETO

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta formulada por ese Ministerio a favor de la Maestra de Argamasilla de Alba (Ciudad Real) doña Patrocinio Munilla Pilarte, para el cargo de Maestra especializada en Puericultura, con destino al Grupo escolar del Orfanato Na-

cional El Pardo (Asilos de San Juan y Santa María),

Este Ministerio, teniendo en cuenta que reúne dichas condiciones la Maestra Sra. Munilla, ha tenido a bien aprobar la referida propuesta y autorizarla para el desempeño interino de una plaza de Maestra de Sección en dichos Asilos, hasta que se anuncie y resuelva el concurso especial para la provisión de dichas plazas, debiendo dejar atendida la enseñanza en la referida Escuela de Argamasilla de Alba el tiempo que dure la interinidad que se le concede.

Lo que digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Madrid, 25 de Junio de 1934.

#### FILIBERTO VILLALOBOS

Señor Ministro de Trabajo y Previsión.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida por D. Anselmo Carretero y Giménez, Ingeniero industrial, solicitando le sea concedida la consideración de pensionado de la Dirección general de Enseñanza Profesional y Técnica para obtener mayores facilidades en los estudios de los problemas de "Aplicación del frío industrial a la industria pesquera", que ha de realizar en Alemania y Francia, y de acuerdo con el favorable informe del Jefe del Servicio de Pensiones adscrito a la expresada Dirección general,

Este Ministerio ha resuelto acceder a lo solicitado por el Sr. Carretero Giménez, entendiéndose que tal concesión se hace sin auxilio económico alguno y por el tiempo que estime procedente el citado Servicio de Pensiones.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
RAMON PRIETO

Señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica.

Ilmo. Sr.: En el expediente del concurso previo de traslado para proveer la plaza de Profesor numerario del Grupo 7.º, "Electrotecnia", vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Tarrasa, el Consejo Nacional de Cultura ha emitido el siguiente dictamen:

"Examinado el expediente instruido para la provisión por concurso previo de traslado la plaza de Profesor del Grupo 7.º, "Electrotecnia", vacante en la Escuela Superior de Trabajo

de Tarrasa, anunciado en la GACETA de 14 de Enero último,

Resultando que, dentro del plazo de la convocatoria, solicitaron tomar parte en el concurso D. Octavio Viñas Heras, Profesor numerario de la Escuela Superior de Trabajo de Logroño; D. Cayetano de Puig Rodríguez, de la de Santander, D. Francisco Alsina Alsina, de la de Zaragoza:

Resultando que D. Octavio Viñas Heras ingresó por oposición directa a la plaza del mismo Grupo que la vacante en 6 de Diciembre de 1913; es Profesor del Grupo 7.º y posee los títulos de Perito manufacturero, Perito electricista y acredita haber hecho los estudios del grado de Bachiller, Ingeniero de industrias textiles y Perito químico; ha desempeñado interinamente la Cátedra de Logroño y acredita servicios en la industria privada y acompaña la reglamentaria Memoria de su actuación en el Profesorado:

Resultando que D. Cayetano de Puig Rodríguez ingresó en el Profesorado numerario, en virtud de concurso, a plaza del mismo Grupo que la vacante, como Auxiliar numerario ingresado por oposición al Grupo 6.º del plan vigente de 1923, "Nociones de Ciencias físicoquímicas y naturales, Física general y Termotecnia", acredita seis años, cinco meses y catorce días de servicios en propiedad en el Escalafón de Profesores numerarios, computados con los anteriores hasta el 14 de Enero último; justifica, además de los servicios en propiedad como Auxiliar numerario, otros como Auxiliar meritorio, desde el 30 de Septiembre de 1920, disfrutando actualmente el sueldo de 6.000 pesetas como Profesor numerario del Grupo 7.º de la Escuela Superior de Trabajo de Santander, acredita poseer el título de Bachiller y de Perito electricista, acredita servicios en la industria privada, y como publicaciones se anota en su hoja de servicios unos "Apuntes de análisis matemáticos y Lecciones de Física general; acompaña Memoria de su actuación en el Profesorado:

Resultando que D. Francisco Alsina Alsina ingresó por oposición directa a la plaza de igual Grupo de la vacante en 1.º de Febrero de 1919, desempeñando actualmente la del mismo grupo en la Escuela Superior de Trabajo de Zaragoza, con el sueldo anual de 9.000 pesetas; acredita catorce años, once meses y catorce días de servicios en propiedad en el Profesorado numerario, otros de carácter interino y en la industria privada; posee los títulos de Perito industrial electricista y acredita haber publicado varias obras de ma-

terias relacionadas con las asignaturas de la vacante:

Considerando que los tres aspirantes han cumplido todos los requisitos determinados en el anuncio del concurso,

El Negociado y la Sección del Ministerio proponen:

1.º Que se admitan al concurso los aspirantes D. Octavio Viñas Heras, don Cayetano de Puig Rodríguez y D. Francisco Alsina Alsina; y

2.º Que para apreciar los méritos alegados por cada uno de ellos, pase este expediente a dictamen del Consejo Nacional de Cultura.

Estudiado detenidamente el expediente de referencia, este Consejo ha podido comprobar que los concursantes don Octavio Viñas Heras y D. Francisco Alsina Alsina ingresaron en el Profesorado numerario por oposición directa, mientras que D. Cayetano de Puig Rodríguez lo hizo en virtud de concurso, por lo cual deben considerarse los dos primeros con méritos preferentes sobre los del último.

Al hacer un examen comparativo de los demás méritos alegados por los señores Viñas y Alsina, resulta que tanto el uno como el otro han prestado servicios relevantes en la enseñanza y en la industria privada, según atestiguan certificaciones que acompañan.

El Sr. Viñas no presenta ni alega haber publicado obras de carácter científico en relación con la materia objeto de la vacante.

El Sr. Alsina presenta las obras siguientes, de las cuales es autor: "Averías en las máquinas eléctricas", primera edición, Gallart; segunda ídem, Calpe. "Mediciones eléctricas de taller", primera edición, Gallart; segunda ídem, Calpe. "Tranvías y ferrocarriles eléctricos", primera edición, Gallart; segunda ídem, Calpe. "Instalaciones eléctricas de baja tensión", primera edición, Gallart; segunda ídem, Calpe; tercera ídem, Espasa Calpe. "Alternadores", segunda edición, Calpe. "Transformadores y convertidores", segunda edición, Calpe. "Centrales eléctricas", segunda edición, Calpe. "Transporte y distribución de energía eléctrica" (en colaboración), primera edición, Gallart; segunda ídem, Calpe. Las cuatro primeras obras aquí señaladas fueron declaradas de mérito por la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales en 20 de Abril de 1921, y tanto ellas como las otras cuatro de que se hace mención encierran positivos méritos.

El Sr. Alsina ofrece asimismo el mérito de ser corrector y ampliador de la obra de Ricardo Caso Andría "Lecciones de Electrotecnia" (cuarta edición, dos tomos, y quinta edición, tres to-

mos) y el de haber publicado varios trabajos técnicos en la revista "Boletín Tecnológico", "Electrón", "Industria y Comercio" y "El Financiero".

Como consecuencia de lo expuesto,

Este Consejo entiende que procede proponer para ocupar la plaza de Profesor del Grupo 7.º, "Electrotecnia", vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Tarrasa y anunciada al concurso en la GACETA de 14 de Enero último, a D. Francisco Alsina y Alsina."

Y este Ministerio, conformándose con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

Ló digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 3 de Julio de 1934.

P. D.,  
RAMON PRIETO

Señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica.

Ilmo. Sr.: En el expediente de concurso previo de traslado para proveer la plaza de Profesor, del grupo 7.º de "Electrotecnia", vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Villanueva y Geltrú, el Consejo Nacional de Cultura ha emitido el siguiente dictamen:

"Examinado el expediente instruido para la provisión, por concurso previo de traslado, de la plaza de Profesor del grupo 7.º "Electrotecnia", vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Villanueva y Geltrú, anunciada en la GACETA de 31 de Enero último:

Resultando que dentro del plazo señalado en la convocatoria solicitaron tomar parte en el mismo D. Octavio Viñas Heras, Profesor numerario de la Escuela Superior de Trabajo de Logroño, y D. Cayetano de Puig Rodríguez, de la de Santander, solicitando ambos con preferencia la vacante de la Escuela de Tarrasa:

Resultando que D. Octavio Viñas Heras ingresó por oposición directa a la plaza del mismo grupo de la vacante en 6 de Diciembre de 1913; es Profesor del grupo 7.º y posee los títulos de Perito manufacturero, Perito electricista y acredita haber hecho los estudios del grado de Bachiller, Ingeniero de industrias textiles y Perito químico; ha desempeñado interinamente la cátedra de Inglés en la Escuela de Logroño y acredita servicios en la industria privada y acompaña la reglamentaria Memoria de su actuación en el Profesorado:

Resultando que D. Cayetano de Puig Rodríguez ingresó en el Profesorado numerario en virtud de concurso a plaza del mismo grupo de la vacante como Auxiliar numerario, ingresado por oposición al grupo 6.º del plan vigente

de 1923 "Nociones de Ciencias Físico-Químicas y Naturales", "Física general y Termotecnia", acredita seis años, cinco meses y catorce días de servicios en propiedad en el Escalafón de Profesores numerarios, computados con los anteriores hasta el día 14 de Enero último; justifica, además de los servicios en propiedad como Auxiliar numerario, otros como Auxiliar meritorio desde el 30 de Septiembre de 1920, disfrutando actualmente el sueldo de 6.000 pesetas, como Profesor numerario de la Escuela de Trabajo de Santander; justifica servicios en la industria privada y como publicaciones se anotan en su hoja de servicios unos apuntes de Análisis matemático y lecciones de Física general; asimismo acompaña la Memoria reglamentaria:

Considerando que los dos aspirantes han cumplido todos los requisitos de la convocatoria, por lo que deben ser admitidos al concurso.

El Negociado y la Sección de este Ministerio son de parecer:

1.º Que se admitan al concurso los aspirantes D. Octavio Viñas Heras y D. Cayetano Puig Rodríguez; y

2.º Que pase este expediente a dictamen del Consejo.

Este Consejo ha examinado el expediente de referencia con todo detenimiento, habiendo podido comprobar que: D. Octavio Viñas Heras ingresó por oposición directa a la plaza del mismo grupo que la vacante, en tanto que D. Cayetano de Puig Rodríguez ingresó en el Profesorado numerario en virtud de concurso a plaza del mismo grupo que la vacante, ingresando por oposición al grupo 6.º del plan vigente de 1923 "Nociones de Ciencias Físico-Químicas, Física general y Termotecnia", razón por la cual se encuentra el Sr. Viñas en condiciones legales de preferencia.

Por otra parte, el Sr. Viñas acredita hallarse en posesión de los títulos de Perito manufacturero y Perito electricista, acreditando además haber hecho los estudios de Ingeniero de industrias textiles y de Perito químico. Ha desempeñado la cátedra de Inglés en la Escuela de Logroño y presenta certificaciones de notables servicios en relación con la enseñanza y en la industria privada.

En consideración a todo lo expuesto,

Este Consejo dictamina que procede proponer a D. Octavio Viñas Heras para ocupar la plaza de Profesor numerario del grupo 7.º, vacante en la Escuela Superior de Trabajo de Villanueva y Geltrú."

Y este Ministerio, conformándose con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

Lo digo a V. I. para su conocimiento

to y demás efectos. Madrid, 3 de Julio de 1934.

P. D.,  
RAMON PRIETO

Señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica.

## MINISTERIO DE TRABAJO, SANIDAD Y PREVISION

### ORDENES

Ilmo. Sr.: Vista la causa de baja en que ha incurrido el Vocal obrero efectivo de la Sección de Tintoreros, Quitamanchas y Similares, del Jurado mixto de Vestido y Tocado (Sastrería, etc.), de Madrid, D. Demetrio Sánchez, y vista asimismo la designación verificada por la Sociedad de Obreros Tintoreros, Quitamanchas y Similares, para cubrir la vacante correspondiente,

Este Ministerio ha dispuesto que el mencionado Vocal obrero efectivo sea considerado baja en la Sección antedicha, que pase a sustituirle el suplente D. Felipe Sánchez Sierra y que para ocupar la vacante que éste último produce sea nombrado Vocal obrero suplente D. Virgilio Jiménez Manrique.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la causa de baja en que ha incurrido el Vocal patrono suplente de la Sección de Tintoreros, Quitamanchas y Similares, del Jurado mixto de Vestido y Tocado (Sastrería, etcétera), de Madrid, D. Miguel Catalán, y vista asimismo la designación realizada por la Unión Patronal de Tintoreros y Quitamanchas, para cubrir la correspondiente vacante,

Este Ministerio ha dispuesto que el mencionado Vocal patrono suplente sea considerado baja en la Sección antes indicada, y que para sustituirle sea nombrado D. Román Patón Fresno.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 29 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vistas las ternas formuladas por las representaciones patronal y

obrero y por el Delegado de Trabajo, para el cargo de Vicepresidente de la segunda Agrupación de Jurados mixtos, de Córdoba, y de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931,

Este Ministerio ha dispuesto que sea nombrado Vicepresidente de la mencionada Agrupación D. Antonio de la Rosa y Cobos.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera para los cargos de Presidente y Vicepresidente del Jurado mixto de Artes Blancas, de Madrid, y de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931,

Este Ministerio ha dispuesto que sean nombrados Presidente y Vicepresidente del mencionado organismo D. Francisco Martínez del Monte y Puente y don Juan García Gutiérrez, respectivamente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera de la 4.ª Agrupación de Jurados mixtos, de Valladolid, para el cargo de Presidente de dicho organismo,

Este Ministerio, de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931, ha dispuesto que sea nombrado Presidente de la mencionada Agrupación D. Eduardo López Pérez.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Este Ministerio ha dispuesto que sea nombrado Vicepresidente del Jurado mixto de Médicos, Practicantes y demás especialidades al servicio de Mutualidades y Sociedades benéfico-sanitarias, de Madrid, D. Francisco Roig Asuar, como resultado de las correspondientes ternas.

Lo que digo a V. I. para su conoci-

miento y efectos. Madrid, 29 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr. Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera del Jurado mixto central de la Industria Almadradera, con residencia en Madrid, para los cargos de Presidente y Vicepresidente de dicho organismo,

Este Ministerio, de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931, ha dispuesto que sean nombrados Presidente y Vicepresidente del mencionado Jurado mixto D. Eugenio Arizcun Carrera y D. Alejandro Miró y Trepas, respectivamente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 26 de Junio de 1934.

ALFREDO SEDÓ  
P. D.,

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera de la Agrupación de Jurados mixtos de Avila, para el cargo de Vicepresidente de dicho organismo, y de conformidad con lo que previene el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931,

Este Ministerio ha dispuesto que sea nombrado Vicepresidente de la mencionada agrupación D. Lorenzo Píera Mayorga.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vistas las ternas formuladas por las representaciones patronal y obrera y por la Delegación de Trabajo para el cargo de Vicepresidente del Jurado mixto de Trabajo rural de Villena (Alicante), y de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931,

Este Ministerio ha dispuesto que sea nombrado Vicepresidente del mencionado Jurado mixto D. Vicente Soler Hernández.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Como resultado del concurso promovido al efecto,

Este Ministerio ha dispuesto que sea nombrado Secretario de la Agrupación de Jurados mixtos de Linares D. Francisco Garrido Temprado.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 27 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vistas las causas de baja en que han incurrido los Vocales obreros del Jurado mixto de Obras del Puerto, de Valencia, D. Juan Díaz Sáez, efectivo, y D. Onofre Coll Ferris, suplente, y las designaciones verificadas por la Sociedad de Obreros y Empleados de Puertos de España, Sección Valencia, para cubrir las vacantes correspondientes,

Este Ministerio ha dispuesto que los mencionados Vocales obreros sean considerados baja en el Jurado mixto antes indicado, y que para sustituirlos sean nombrados D. Antonio Buendía Pérez, efectivo, y D. José Pérez Ventura, suplente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta unánime de las representaciones patronal y obrera de la tercera Agrupación de Jurados mixtos, de Córdoba, para el cargo de Vicepresidente de dicho organismo,

Este Ministerio ha dispuesto, de conformidad con lo prevenido en el artículo 18 de la ley de 27 de noviembre de 1931, que sea nombrado Vicepresidente de la mencionada Agrupación D. Francisco Perea Blasco.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de Junio de 1934.

P. D.,  
ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo prevenido en el artículo 4.º del Decreto de 22 de Diciembre de 1932,

Este Ministerio ha dispuesto que don Feliciano de las Heras Jiménez cese en el cargo de Secretario de la Agrupación de Jurados mixtos de Ferroca-

rriles, de Málaga, y que sea nombrado para dicho cargo D. Francisco Medina Montoya.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 29 de Junio de 1934.

P. D.,

ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vistas las vacantes de Vocales patronos existentes en el Jurado mixto de Obras del Puerto de Huelva y las designaciones verificadas por la Junta de Obras del Puerto de dicha capital para cubrir las mencionadas vacantes,

Este Ministerio ha dispuesto que sean nombrados Vocales patronos del mencionado Jurado mixto D. Federico Romero Pring y D. Pablo Suárez Sánchez, efectivos, y D. Pedro Borrero Limón, suplente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 28 de Junio de 1934.

P. D.,

ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Disuelta la entidad "Sindicato Autónomo de la Madera La Unión", de Teruel, que fué la que designó los representantes obreros en el Jurado mixto de Industrias de la Madera, de dicha capital, y considerando que aunque expresamente no figuren como motivo de cese de los Vocales de un Jurado mixto, con referencia a las Asociaciones que eligieron a los representantes de que se trata, más que el apartado d) del artículo 74 de la Ley de 31 de Diciembre de 1931, que dispone que será causa de baja de los Vocales: "dejar de pertenecer, por causas comprobadas, ajenas a su voluntad, a la Sociedad, Asociación o entidad que los eligieren", y la Orden de 24 de Octubre de 1932, que será asimismo causa de baja: "dejar de pertenecer voluntariamente a la Sociedad electora", es indiscutible que análoga causa de baja ha de originarse cuando, como en el caso actual, se extingue y desaparece la entidad que eligió a sus representantes para formar parte de un Organismo paritario,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que sean considerados baja los Vocales obreros del Jurado mixto de Industrias de la Madera, de Teruel.

2.º Que dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta disposición de la GACETA DE MADRID, se verifiquen

las elecciones para la designación de los Vocales obreros del Jurado mixto de que se trata.

3.º Que por no figurar ninguna entidad inscrita en el Censo Electoral Social de este Ministerio, la designación de los mencionados Vocales se haga de conformidad con lo prevenido en el artículo 15 de la Ley de 27 de Noviembre de 1931; y

4.º Que interin tiene lugar el nombramiento de los nuevos Vocales, se proceda de conformidad con lo establecido en la Orden de 27 de Julio de 1933.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 26 de Junio de 1934.

P. D.,

ALFREDO SEDÓ

Señor Director general de Trabajo.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

### ORDEN

Excmo. Sr.: El Decreto de 23 de Mayo último, inserto en la GACETA del 25 del mismo mes, autoriza a exceptuar de la aplicación de los derechos anti-dumping establecidos por Decreto, inserto en la GACETA del 26 de Abril del corriente año, a las mercancías originarias de países para los que se acuerde tal exclusión.

Usando de la citada autorización,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección general de Comercio y Política arancelaria, previo dictamen reglamentario, emitido por la Comisión interministerial de Comercio exterior y de conformidad con el Consejo de Ministros, ha resuelto disponer:

Que las elevaciones arancelarias establecidas con carácter anti-dumping por Decreto inserto en la GACETA del 26 de Abril último, no se apliquen a las mercancías que a continuación se expresan cuando sean originarias de los países que se indican:

1.º Partida 363 b).—Limas y escofinas originarias de Checoslovaquia.

2.º Partida 952.—Tricloretileno y tetraclorotileno y derivados del etileno empleados como disolventes, cuando sean originarios de Francia.

3.º Partida 1.477 a).—Cepillos para aseo dental, cuando sean originarios de Francia y Checoslovaquia.

Los mencionados países se considerarán excluidos de las elevaciones de derechos referidas, debiéndoles aplicar las tarifas que para tales mercancías regían con anterioridad a la respectiva elevación, exclusión que tendrá carácter retroactivo para quienes, con

arreglo a las disposiciones reglamentarias sobre procedimiento que rijan en la materia, justifiquen documentalmente, en términos suficientes ante los servicios de la Administración, representados por el Ramo de Aduanas, que tienen derecho a la exclusión que por esta disposición se establece.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos oportunos. Madrid a 29 de Junio de 1934.

VICENTE IRANZO

Señores Ministro de Hacienda y Director general de Comercio y Política arancelaria.

## MINISTERIO DE COMUNICACIONES

### ORDEN

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo prevenido en los artículos 103 del Reglamento orgánico del Personal de Correos y 33 del de aplicación de la ley de Bases de 22 de Julio de 1918,

He tenido a bien conceder una licencia de noventa días, sin sueldo, para asuntos propios, al funcionario del Cuerpo Técnico, con el haber anual de 6.000 pesetas, D. José Iglesias Presa, con destino en la Administración principal de Madrid.

Lo digo a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 16 de Junio de 1934.

P. D.,

CESAR JALON

Señor Director general de Correos.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### MINISTERIO DE ESTADO

#### SUBSECRETARIA

#### DIRECCIÓN DE POLÍTICA

*Convenio internacional sobre el régimen fiscal de vehículos automóviles extranjeros, firmado en Ginebra el 30 de Marzo de 1931.*

La Secretaría general de la Sociedad de las Naciones ha comunicado a este Ministerio que con fecha 23 de Mayo próximo pasado fué depositado el Instrumento de Adhesión por Finlandia al Convenio de referencia.

Lo que se hace público para conocimiento general, con referencia a la GACETA DE MADRID de fecha 6 de Abril de 1933, que insertó el texto del mencionado Convenio, y a las demás publicaciones hechas en el mismo periódico oficial el 1.º de Julio y 24 de Octubre de 1933 y 26 de Marzo de 1934.

Madrid, 3 de Julio de 1934.—El Subsecretario, José María Aguinaga.

**MINISTERIO DE INSTRUCCION  
PUBLICA Y BELLAS ARTES****DIRECCION GENERAL DE PRIMERA  
ENSEÑANZA**

Vista la instancia de D. Francisco Gironella Gratacós, Maestro nacional de Chia (Huesca), interesando se le computen como servicios en su actual Escuela desde la fecha de su nombramiento para la Escuela de Nodar-Friol (Lugo):

Resultando que el interesado, como procedente de las oposiciones del año 1928, por Real orden de 5 de Febrero de 1931, fué nombrado para la Escuela de Nador-Friol (Lugo), de cuyo cargo no pudo posesionarse por estar prestando el servicio militar desde 1.º de Febrero del citado año:

Resultando que una vez terminado dicho servicio en 23 de Octubre de 1931, fué designado para la plaza de Chia (Huesca), posesionándose en 16 de Noviembre del mismo año y en la que continúa actualmente:

Considerando que el no posesionarse de su primera plaza fué por motivo ajeno a su voluntad:

Visto el informe favorable de la Sección administrativa de Primera enseñanza de Huesca,

Esta Dirección general ha resuelto que para efectos de concurso de traslado se le computen al Sr. Gironella como prestados en su actual Escuela desde el 6 de Febrero de 1931, en que debió tomar posesión de la Escuela de su primer nombramiento.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 15 de Junio de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señor Jefe de la Sección Administrativa de Primera enseñanza de Huesca.

Visto el expediente de D. Manuel Abejaro Valencia, Maestro nacional de Anchuras (Ciudad Real), que interesa se le reconozcan servicios desde su nombramiento para la primera Escuela, de la que no pudo posesionarse por estar en el servicio militar:

Resultando que el solicitante, como procedente de las oposiciones del año de 1928, y por Real orden de 8 de Noviembre de 1930 fué nombrado para la Escuela de Arroyo Ollas-Ocia (Almería), de cuya Escuela no pudo posesionarse por estar cumpliendo sus deberes militares:

Resultando que posteriormente, y de acuerdo con la Real orden de 3 de Octubre de 1930, en 16 de Marzo de 1931 fué nombrado para la de Anchuras (Ciudad Real), posesionándose en 24 del mismo mes y año, en cuyo cargo continúa:

Considerando lo equitativo de la petición:

Visto el informe favorable de la Sección administrativa de Primera enseñanza de Ciudad Real.

Esta Dirección general ha dispuesto que para efectos de concurso de traslado se computen al Sr. Abejaro sus servicios en su actual Escuela desde el 9 de Noviembre de 1930.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 19 de

Junio de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señor Jefe de la Sección Administrativa de Primera enseñanza de Ciudad Real.

Vista la instancia de D. Antonio Rodríguez Pérez, Maestro nacional de Cutar (Málaga), que solicita que para efectos de concurso de traslado se le reconozca la antigüedad de 13 de Junio de 1931:

Resultando que el solicitante por el quinto turno fué nombrado para la Escuela de Cutar en 13 de Junio de 1931, y por estar prestando el servicio militar no pudo posesionarse de su destino hasta el 1.º de Julio inmediato:

Considerando que el retraso en su toma de posesión fué por causa de fuerza mayor por no haber sido licenciado en el Ejército hasta el 27 del mismo mes de Junio,

Esta Dirección general ha dispuesto que para efectos de concurso de traslado se reconozcan al Sr. Martínez, Maestro de Cutar (Málaga) la antigüedad de 13 de Junio de 1931.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 21 de Junio de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señor Jefe de la Sección administrativa de Primera enseñanza de Málaga.

Vista la instancia de D. Andrés M. Dono García, Maestro interino que fué de la Escuela privada "Cuba", en La Baña, solicitando se le consideren sus servicios como prestados en el Magisterio Nacional:

Resultando que el solicitante ejerció con carácter interino el cargo de Maestro en Escuela privada:

Considerando que la Escuela de referencia no suplía a ninguna nacional:

Visto el informe de esa Sección administrativa,

Esta Dirección general ha resuelto desestimar la petición del Sr. Dono García.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 21 de Junio de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señor Jefe de la Sección administrativa de Primera enseñanza de La Coruña.

Vista la instancia de D. Alfredo Llop Bielsa, Maestro de Moyuela (Zaragoza), que solicita reconocimiento de servicios:

Resultando que el solicitante, por Real orden de 5 de Febrero de 1931, fué nombrado Maestro de Badillos, San Román de Cameros (Logroño), plaza servida en propiedad, por lo que quedó sin efecto dicho nombramiento, y en 16 de Marzo del propio año fué designado para la de Moyuela (Zaragoza), en la que continúa:

Considerando que por un error de la Sección administrativa de Primera enseñanza de Logroño resulta perjudicado el Sr. Llop, perdiendo de servicios los días que median entre los dos nombramientos:

Visto el informe favorable de esa Sección administrativa,

Esta Dirección general ha resuelto acceder a la petición del Sr. Llop, reconociendo, para efectos de concurso de traslado, como servicios en propiedad, los días que median entre los dos nombramientos.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Madrid, 21 de Junio de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señor Jefe de la Sección administrativa de Primera enseñanza de Zaragoza.

Vistos los expedientes que a continuación se detallan, en solicitud de reingreso en el Magisterio nacional.

Teniendo en cuenta que en todos ellos se cumplen los requisitos que determinan las disposiciones que regulan esta índole de peticiones,

Esta Dirección general ha resuelto conceder el reingreso en el Magisterio a los referidos Maestros, quienes podrán acudir al próximo concurso de traslado con sujeción a las normas que se dictan para el mismo; debiendo las Secciones administrativas remitir a este Ministerio, Sección 12, relación de los que hayan solicitado el reingreso y no aparezcan en la relación que se publica a continuación de la presente Orden.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 18 de Junio de 1934.—El Director general, Victoriano Lucas.

Señores Jefes de las Secciones administrativas de Primera enseñanza.

**RELACION QUE SE CITA****ALBACETE**

D. Luis Llácer Asencio.

**ALICANTE**

Doña Consuelo Algorta Mayoral.

**ALMERÍA****Maestros.**

D. Agustín Crespo y Crespo.

**Maestras.**

Doña Filomena Caballero Melgarejo.

**BURGOS**

D. Santiago Melendo Navarro.

**CÁCERES**

Doña María del Pilar del Río Acebo.

**CIUDAD REAL**

D. Salvador Pérez Peláez.

**CÓRDOBA****Maestros.**

D. Antonio de la Rosa y Cobos.

**Maestras.**

Doña María del Carmen Díaz Langa.

**CORUÑA (LA)**

Doña Amparo Díaz de Robles Regal.  
Doña María del Carmen Zapico y Ramos.

**CUENCA**

D. José M.ª Ortiz Navarro

**GUADALAJARA****Maestros.**

D. Francisco Domínguez Ramírez.

D. Antonio Priego Acosta.

**Maestras.**

Doña Aurea Marín García.

Doña Valentina Díaz Silverio.  
Doña Joaquina Espina Segriá.

HUESCA

Doña Concepción Regales Jubero.

JAÉN

*Maestros.*

D. Felipe Galiano y Martos.

*Maestras.*

Doña Ana María Sendínez Moreno.

LEÓN

D. Juan Manuel Rodríguez Carnero.

LÉRIDA

Doña Africa Duque Pérez.

LUGO

Doña María Jesús Belzunegui Arruti.

MADRID

Doña Felisa Montaña Galván.

MÁLAGA

D. Antonio Gálvez Carmona.

ORENSE

*Maestros.*

D. José Ayala Laliga.

D. Evaristo Amaro Conde.

*Maestras.*

Doña Justina Docampó García.

LAS PALMAS

*Maestros.*

D. José Medina Benítez.

*Maestras.*

Doña Agustina L. Cartier Mallo.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

D. Domingo González Cabrera.

SEGOVIA

Doña Hipacia Martín Miranda.

SEVILLA

Doña Teresa Dubó Tapia.

TARRAGONA

Doña Eustasia Pujolar Planas.

TERUEL

Doña Andrea Román Betrán.

VALENCIA

Doña Asunción Adelantado Barriol.

VALLADOLID

Doña María de la Concepción Fernández de la Fuente.

Doña Angela Arroyo Románillos.

VIZCAYA

D. Julián Ibañes García.

ZAMORA

Doña Ana María Martín Martín.

ZARAGOZA

*Maestros.*

D. Justo Mariano Lavíña Almenara.

*Maestras.*

Doña Antonia Ramiro Lancina.

## MINISTERIO DE TRABAJO, SANIDAD Y PREVISION

### SUBSECRETARIA

*Concurso-oposición a plazas de Delegados provinciales de Trabajo.—Res-tringida.*

Vista la documentación presentada por los aspirantes a dichas plazas, y en cumplimiento de lo dispuesto en las Ordenes de convocatoria de 19 de Abril último,

Esta Subsecretaría ha acordado que se publique la relación de opositores que tienen la documentación incompleta:

Almudi López, D. Manuel. Póliza de tres pesetas.

Esteban García, D. Joaquín. Póliza de tres pesetas.

García del Olmo, D. Leoncio Silvano. Póliza de tres pesetas.

Gómez López, D. Antonio. Cincuenta pesetas en metálico. Póliza de tres pesetas.

López del Amo, D. Luis. Cincuenta pesetas en metálico. Póliza de tres pesetas.

Pita Molina, D. Federico José. Póliza de tres pesetas.

Porrás y Espino, D. Aurelio. Póliza de tres pesetas.

Riancho Porrás, D. Fidel. Póliza de tres pesetas.

*Inspectores provinciales de Trabajo.*

Avellaneda Torres, D. Agustín. Póliza de tres pesetas.

Bermejo López, D. Cirilo. Póliza de tres pesetas.

Cordero Rodríguez, D. Nicolás. Tres pólizas de tres pesetas.

Curiá Cabra, D. Jesús. Dos pólizas de tres pesetas y una de 1,50.

Doménech Escoté, doña María. Póliza de tres pesetas.

Gómez Muñoz, D. Gonzalo. Póliza de tres pesetas.

González Gómez, doña María Luisa. Póliza de tres pesetas.

López Gómez, D. Jesús. Dos pólizas de tres pesetas.

Nieto García, D. Angel. Dos pólizas de tres pesetas.

Pérez González, D. Virgilio. Dos pólizas de tres pesetas.

Plá Cárceles, D. Ricardo. Póliza de tres pesetas.

Reyes Viciana, D. Diego. Póliza de tres pesetas.

Rocha Bueno, D. Ignacio de la. Póliza de tres pesetas.

Rodríguez Botas, D. Francisco. Póliza de tres pesetas.

*Por no reunir las condiciones de la convocatoria.*

Sánchez Garrido, D. Antonio.  
Vélez y Calderón, D. Alvaró.

*Por recibirse sus instancias fuera de plazo.*

Díaz Alvarez, D. Víctor.

Díaz Pérez, D. Amador.

García Sánchez, D. Rafael.

Gavilán Gutiérrez, D. Eugenio.

Parras Sánchez, D. José María.

Los aspirantes que tengan deficiencias en la documentación, siempre que esa falta sea subsanable, podrán presentar los documentos y abonar los derechos de examen correspondientes, para suplir las omisiones en que hayan incurrido, dentro del plazo improrrogable de diez días hábiles, a contar desde el siguiente al de la publicación de esta lista en la GACETA DE MADRID, de once a una de la mañana, en la Sección de Personal de este Ministerio.

Madrid, 3 de Julio de 1934. — El Subsecretario, Jesús Ulled.

Señor Oficial mayor de este Ministerio.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

### DIRECCION GENERAL DE COMERCIO Y POLITICA ARANCELARIA

#### AVISO DE RECTIFICACION

En el Decreto de 13 de Junio último, inserto en la GACETA del 20 del mismo mes, por el que se refundieron las disposiciones preliminares para la aplicación de los vigentes Aranceles de Aduanas, se han apreciado las siguientes erratas de imprenta, que conviene rectificar:

Página 1824, primera columna, Disposición 4.<sup>a</sup>, caso 5.<sup>o</sup> En su línea tercera dice: "... por laminación cuyo peso no exceda..."; debe decir: "... por laminación cuyo grueso no exceda..."

Página 2828, columna tercera, caso 23, regla 2.<sup>a</sup> En sus líneas segunda y tercera dice: "... estén o no señaladas o niqueladas, incluso la hojalata"; debe decir: "... estén o no estañadas o niqueladas, incluso la hojalata".

Página 1832, columna tercera, párrafo 6.<sup>o</sup> En su línea tercera dice: "... la entidad que se fije, se prorratearán..."; debe decir: "... la cantidad que se fije, se prorratearán..."

Página 1837, en el apartado C), dice: "(C) Certificado de tránsito"; debe decir: "(C) Certificados de tránsito".

Lo que se hace público para conocimiento general y debida rectificación.

Madrid, 30 de Junio de 1934.—El Director general, Vicente Iborra.

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