

PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCION

Ayuntamientos de la provincia. Año 50 ptas.
 Los demás: trimestre 15 semestre 30 » 60 »
 Extranjero: » 22'50 » 45 » 90 »

Las suscripciones, cuyo pago es adelantado, se suscribirán en la *Subdirección del Hospicio Provincial*, sita en dicho Establecimiento, Pignatelli, núm. 99; donde deberá dirigirse toda la correspondencia administrativa referente al **BOLETÍN**.
 Las de fuera podrán hacerse remitiendo el importe por Giro postal o Letra de fácil cobro.
 Las cartas que contengan valores deberán ir certificadas y dirigidas a nombre del citado *Subdirector*.
 Los números que se reclamen después de transcurridos cuatro días desde su publicación, sólo se servirán al precio de venta, o sea a 35 céntimos los del año corriente y a 65 los de anteriores.

**PRECIOS DE LOS ANUNCIOS**

Quince céntimos por cada palabra. Al original acompañará un sello móvil de 90 céntimos por cada inserción.

Los anuncios obligados al pago, sólo se insertarán previo abono o cuando haya persona en la capital que responda de éste.

Las inserciones se solicitarán del Excmo. Sr. Gobernador, por oficio; exceptuándose, según está prevenido, las del Excmo. Sr. Capitán general de la Región.

A todo recibo de anuncio acompañará un ejemplar del **BOLETÍN** respectivo como comprobante, siendo de pago los demás que se pidan.

Tampoco tienen derecho más que a un solo ejemplar, que se solicitará en el oficio de remisión del original, los Centros oficiales.

El **BOLETÍN OFICIAL** se halla de venta en la Imprenta del Hospicio.

BOLETIN OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

ESTE PERIÓDICO SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS

Las leyes obligan en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de África sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiese otra cosa. (Código civil).

Las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la misma provincia. (Ley de 5 de noviembre de 1887).

Inmediatamente que los señores Alcaldes y Secretarios reciban este **BOLETÍN OFICIAL**, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del siguiente.

Los Sres. Secretarios cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de conservar los números de este **BOLETÍN**, coleccionados ordenadamente para su encuadernación, que deberá verificarse al final de cada semestre.

PARTE OFICIAL

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

(Gaceta 16 mayo 1927).

SECCIÓN PRIMERA

Ministerio de Estado

CANCELLERIA.

Convenio iberoamericano de navegación aérea, firmado en Madrid el 1.º de noviembre de 1926.

Los representantes de España, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominica (República), Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Méjico, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela, reunidos en el primer Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, celebrado en Madrid en el mes de octubre de 1925, de común acuerdo, han concertado las disposiciones siguientes:

CAPITULO PRIMERO

Principios generales.

Artículo 1.º Las Altas Partes contratantes reconocen que cada Potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio.

Para los fines del presente convenio, en territorio de un Estado se entenderá que comprende el territorio nacional metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho territorio.

Artículo 2.º Cada Estado contratante se obliga a conceder

en tiempo de paz, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, siempre que sean observadas las condiciones establecidas en el presente Convenio.

Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión, sobre su territorio, de las aeronaves que procedan de los demás Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad.

Artículo 3.º Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, bajo las penas previstas por su legislación y con la reserva de que no se hará ninguna distinción, a este respecto, entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes.

En este caso, deberá publicar y notificar con anticipación a los demás Estados contratantes el emplazamiento y la extensión de las zonas prohibidas.

Artículo 4.º Toda aeronave que vuele sobre una zona prohibida estará obligada, en cuanto se aperciba de ello, a hacer la señal de peligro prevista en el apartado 17 del anejo D y deberá aterrizar, fuera de la zona prohibida, lo más pronto y más cerca posible sobre uno de los aeródromos del Estado sobre el que indebidamente volaba.

CAPITULO II

Nacionalidad de las aeronaves.

Artículo 5.º Los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la nacionalidad de un Estado no contratante.

Artículo 6.º Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están inscritas, conforme a las prescripciones de la Sección I c) del anejo A.

Artículo 7.º Las aeronaves serán inscritas en uno de los Estados contratantes, únicamente en el caso de pertenecer por completo a súbditos de este Estado.

Ninguna Sociedad podrá ser registrada como propietaria de una aeronave si no posee la nacionalidad del Estado en el que la aeronave está inscrita si el Presidente de la Sociedad y dos tercios por lo menos de los Administradores no tienen esta nacionalidad, y si la Sociedad no cumple todas las demás condiciones que pudieran ser prescritas por las leyes de dicho Estado.

Si algún Estado iberoamericano firmante del convenio hallare incompatibilidad entre las características establecidas en este artículo, como indispensables para atribuir la nacionalidad a una aeronave y las normas de su propia legislación interior, podrá formular en un protocolo adicional al Convenio la correspondiente reserva.

El Estado que haga esta reserva regulará libremente la matrícula de sus aeronaves y el vuelo sobre su territorio y aguas jurisdiccionales, pero en ningún caso podrán concederse por los demás Estados firmantes o adheridos las ventajas previstas en este Convenio, sino a las aeronaves que reúnan todos los requisitos expresamente definidos en los párrafos primero y segundo del presente artículo.

Artículo 8.º Una aeronave no puede ser válidamente inscrita en varios Estados.

Artículo 9.º Los Estados contratantes cambiarán entre sí y transmitirán cada mes a la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, prevista en el artículo 34, copias de las inscripciones y anulaciones de inscripción efectuadas en su registro matrícula durante el mes anterior.

Artículo 10. En la navegación internacional, toda aeronave deberá llevar, conforme a las disposiciones del anejo A, el distintivo de nacionalidad y el de matrícula, así como el nombre y el domicilio del propietario.

CAPITULO III

Certificados de navegabilidad y de aptitud.

Artículo 11. En la navegación internacional, toda aeronave deberá ir provista de un certificado de navegabilidad, expedido o revalidado, en las condiciones establecidas en el anejo B, por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave.

Artículo 12. El Comandante, los pilotos, los mecánicos y los demás miembros del personal a bordo de una aeronave deben ir provistos de certificados de aptitud y de licencias entregadas, en las condiciones previstas en el anejo E, o revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave.

Artículo 13. El certificado de navegabilidad, las patentes de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave y establecidos conforme a las reglas fijadas por los anejos B y E, y en lo sucesivo por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, serán reconocidos válidos por los demás Estados.

Cada Estado tiene el derecho de no reconocer válidas, para la circulación en los límites y sobre su propio territorio, las patentes de aptitud y licencias conferidas a uno de sus súbditos por otro Estado contratante.

Artículo 14. Ningún aparato radiotelegráfico podrá ser llevado a bordo sin licencia especial expedida por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave. Estos aparatos podrán ser utilizados únicamente por individuos de la tripulación provistos de licencia especial a este efecto.

Toda aeronave dedicada a un servicio público y capaz para transportar, por lo menos, diez personas, deberá ir provista de aparatos radiotelegráficos (emisores y receptores) cuando las modalidades del uso de estos aparatos hayan sido determinadas por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea.

Esta Comisión podrá ulteriormente extender la obligación de llevar aparatos radiotelegráficos a todas las demás categorías de aeronaves, en las condiciones y según las modalidades que determine.

CAPITULO IV

Admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero.

Artículo 15. Toda aeronave perteneciente a un Estado contratante tiene el derecho de atravesar el espacio atmosférico de otro Estado sin aterrizar. En este caso, deberá seguir el itinerario fijado por el Estado sobre el cual vuela. No obstante, por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si recibe orden de ello por medio de las señales previstas en el anejo D.

Toda aeronave que pase de un Estado a otro debe, a el Reglamento de este último lo exige, aterrizar sobre uno de los aeródromos fijados por él. Los Estados contratantes darán notificación de estos aeródromos a la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, quien transmitirá esta notificación a todos los demás Estados contratantes.

El establecimiento de las líneas internacionales de navegación aérea esta subordinado al asentimiento de los Estados.

Artículo 16. Cada Estado contratante tendrá el derecho de establecer, en favor de sus aeronaves nacionales, reservas y restricciones relativas al transporte comercial de personas y de mercancías entre dos puntos de su territorio.

Estas reservas y restricciones serán inmediatamente publicadas y comunicadas a la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, quien las notificará a los demás Estados contratantes.

Artículo 17. Las aeronaves pertenecientes a un Estado contratante que haya establecido reservas y restricciones conforme al artículo 16 podrán ser sometidas a las mismas reservas y restricciones en cualquier otro Estado contratante aun en el caso en que este último Estado no imponga estas reservas y restricciones a las demás aeronaves extranjeras sobre los que se ha de volar.

Artículo 18. Toda aeronave que pase o transite a través del espacio atmosférico de un Estado contratante, incluso en los casos de aterrizaje y paradas razonablemente necesarias, podrá sustraerse al secuestro o embargo por falsificación de una patente, dibujo o modelo, mediante el depósito de una fianza, cuyo importe, a falta de acuerdo amistoso, se fijará en el más breve plazo posible por la Autoridad competente del lugar del embargo.

CAPITULO V

Reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en el aterrizaje.

Artículo 19. Toda aeronave dedicada a la navegación internacional debe ir provista de:

- Un certificado de matrícula conforme al anejo A.
- Un certificado de navegabilidad conforme al anejo B.
- Las patentes y diligencias del Comandante, de los pilotos y de los tripulantes, conforme al anejo E.
- Si transporta pasajeros: la lista nominal de éstos.
- Si se transportan mercancías: los conocimientos y manifiesto.
- Los libros de a bordo, conforme al anejo G.
- Si está provista de aparatos radiotelegráficos, la licencia prevista en el artículo 14.

Artículo 20. Los libros de a bordo deberán ser conservados durante dos años, a contar de la última inscripción en ellos verificada.

Artículo 21. A la salida y al aterrizaje de una aeronave, las Autoridades locales tendrán siempre el derecho de visitarla y de comprobar que está provista de la debida documentación.

Artículo 22. Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho al aterrizar, especialmente en casos de peligro a las mismas medidas de asistencia que las aeronaves nacionales.

Artículo 23. El salvamento de los aparatos perdidos en el mar se regulará, salvo convenios en contrario, por los principios del derecho marítimo.

Artículo 24. Todo aeródromo de un Estado contratante abierto al servicio público de las aeronaves nacionales, mediante pago de ciertos derechos, estará abierto, en las mismas condiciones, a las aeronaves pertenecientes a los demás Estados contratantes.

Para cada uno de estos aeródromos habrá una tarifa única de aterrizaje y estancia, aplicable igualmente a las aeronaves nacionales y extranjeras.

Artículo 25. Cada uno de los Estados contratantes se obliga a tomar las medidas oportunas para garantizar que todas las aeronaves que naveguen sobre su territorio, así como todas las aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad y en cualquier lugar que se encuentren, se conformarán a los Reglamentos previstos en el anejo D.

Cada uno de los Estados contratantes se obliga a asegurar la persecución y el castigo de los contraventores.

CAPITULO VI

Transportes prohibidos.

Artículo 26. El transporte por vía aérea de los explosivos, armas y municiones de guerra está prohibido en la navegación internacional. No será permitido a ninguna aeronave extranjera transportar artículos de esta naturaleza de un punto a otro del territorio de un mismo Estado contratante.

Artículo 27. Cada Estado puede, en materia de navegación aérea, prohibir o regular el transporte o el uso de aparatos fotográficos. Toda reglamentación de este género deberá ser inmediatamente notificada a la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, que la comunicará a los demás Estados contratantes.

Artículo 28. Por razones de orden público, el transporte de los objetos distintos de los mencionados en los artículos 26 y 27 podrá ser sometido a restricciones por cualquier Estado contratante. Esta reglamentación deberá ser inmediatamente notificada a la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, que la comunicará a los demás Estados contratantes.

Artículo 29. Todas las restricciones mencionadas en el artículo 28 deben aplicarse indistintamente a las aeronaves nacionales y extranjeras.

CAPITULO VII

Aeronaves del Estado.

Artículo 30. Serán consideradas como aeronaves del Estado:

- a) Las aeronaves militares
- b) Las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio del Estado, como el correo, las Aduanas y la Policía.

Las demás serán reputadas aeronaves privadas.

Todas las aeronaves del Estado, excepto las aeronaves militares de aduana o de policía, serán tratadas como aeronaves privadas, y, como tales, sometidas a todas las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 31. Toda aeronave mandada por un militar comisionado a este efecto, es considerada como aeronave militar.

Artículo 32. Ninguna aeronave militar de un Estado contratante deberá volar sobre el territorio de otro Estado contratante, ni aterrizar en él, si no ha recibido para ello autorización especial. En este caso, la aeronave militar, salvo estipulación en contrario, gozará en principio, de los privilegios habitualmente concedidos a las naves de guerra extranjeras.

Una aeronave militar obligada a aterrizar, o requerida

o intimada a aterrizar, no adquirirá por este hecho ninguno de los privilegios previstos en el precedente párrafo.

Artículo 33. Acuerdos especiales, negociados separadamente entre los Estados, determinarán en qué caso las aeronaves de policía y aduana podrán ser autorizadas para pasar la frontera. En ningún caso disfrutará de los privilegios previstos en el artículo 32.

CAPITULO VIII

Comisión iberoamericana de Navegación aérea.

Artículo 34. Se instituirá, bajo el nombre de Comisión iberoamericana de Navegación aérea, una Comisión internacional permanente, compuesta de un representante por cada uno de los Estados contratantes.

Cada uno de estos Estados tendrá un voto.

La Comisión iberoamericana de Navegación aérea determinará las reglas de su propia actuación y el lugar de su residencia permanente, pero quedará en libertad para reunirse en los sitios que juzgue conveniente.

Su primera reunión tendrá lugar en Madrid. La convocatoria para esta reunión será hecha por el Gobierno español tan pronto como la mayoría de los Estados signatarios le hayan notificado su ratificación del presente Convenio.

Esta Comisión tendrá las atribuciones siguientes:

- a) Recibir las proposiciones de los Estados contratantes, o dirigírselas, a fin de modificar o enmendar las disposiciones del presente Convenio; notificar los cambios adoptados.
- b) Ejercer las funciones que le son encomendadas por el presente artículo y por los artículos 9.º, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 y 37 del presente Convenio.
- c) Introducir enmiendas en las disposiciones de los anejos.
- d) Centralizar y comunicar a los Estados contratantes todo género de informes relativos a la navegación aérea internacional.
- e) Centralizar y comunicar a los demás Estados contratantes todas las noticias de orden radiotelegráfico, meteorológico y médico que interesen a la navegación aérea.
- f) Asegurar la publicación de mapas para la navegación aérea.
- g) Emitir informes sobre las cuestiones que los Estados puedan someter a su examen.

Toda modificación en las disposiciones de cualquiera de los anejos podrá ser adoptada por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, cuando dicha modificación haya sido aprobada por las tres cuartas partes del total absoluto de votos; es decir, del total de votos que pudieran emitirse si todos los Estados estuvieran presentes. Esta modificación tendrá plena efectividad desde el momento en que haya sido notificada, por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, a todos los Estados contratantes.

Toda modificación propuesta a los artículos del presente Convenio será discutida por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, ya emane de uno de los Estados contratantes o ya de la Comisión misma. No podrá proponerse a la aceptación de los Estados contratantes ninguna modificación de esta naturaleza si no ha sido aprobada por las dos terceras partes, por lo menos, del total absoluto de votos.

Las modificaciones hechas en los artículos del Convenio (excepción hecha de los anejos) deben, antes de surtir efecto, ser oficialmente adoptadas por los Estados contratantes.

Los gastos de organización y de funcionamiento de la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, serán sufragados por el Estado donde se reúnan.

Los gastos ocasionados por el envío de Delegaciones técnicas serán sufragados por sus Estados respectivos.

CAPITULO IX

Disposiciones finales.

Artículo 35. Las Altas Partes contratantes se obligan, cada una en lo que la concierne, a cooperar en cuanto sea posible a las medidas de carácter internacional relativas a:

a) La centralización y la distribución de informes meteorológicos, ya estadísticos, ya corrientes o especiales.
b) La publicación de mapas de aeronáutica unificados, así como la implantación de un sistema uniforme de señales aeronáuticas.

c) El uso de la radiotelegrafía en la navegación aérea, la instalación de las estaciones radiotelegráficas necesarias, así como la observancia de los reglamentos radiotelegráficos internacionales.

Artículo 36. Las disposiciones relativas a las Aduanas, en lo concerniente a la navegación aérea internacional, serán objeto de acuerdo especial, y mientras tanto se regirán por las leyes y reglamentos establecidos en cada nación.

Ninguna cláusula del presente Convenio podrá interpretarse como contraria a lo que los Estados contratantes acuerden, conforme a los principios establecidos por el Convenio mismo, de los protocolos especiales de Estado a Estado, con respecto a Aduanas, a Policía, a Correos o las demás materias de interés común que conciernen a la navegación aérea. Estos protocolos deberán ser inmediatamente notificados a la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, que los comunicará a los demás Estados contratantes.

Artículo 37. En caso de disenso entre dos o varios Estados con respecto a la interpretación del presente Convenio, el litigio será resuelto por medio de arbitraje.

Si las partes no se entienden directamente sobre la elección de árbitros, procederán como sigue:

Cada una de las partes nombrará un árbitro, y los árbitros se reunirán para designar un tercero en discordia. Si los árbitros no pueden ponerse de acuerdo, las Partes designarán cada una un tercer Estado, y los Estados así designados procederán al nombramiento del tercero en discordia, sea por unanimidad o proponiendo cada uno un nombre y dejando a la suerte la elección.

Los disensos relativos a los Reglamentos técnicos anejos al presente Convenio, serán resueltos por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, por mayoría de votos.

En el caso en que el disenso verse sobre la cuestión de saber si está comprendida en la interpretación del Convenio mismo o en la de uno de los Reglamentos, corresponderá al Tribunal arbitral, previsto en el párrafo primero del presente artículo, proveer una decisión final.

Artículo 38. En caso de guerra, las estipulaciones del presente Convenio no restringirán la libertad de acción de los Estados contratantes, ya como beligerantes, ya como neutrales.

Artículo 39. Las disposiciones del presente convenio se completan en los anejos que, bajo reserva de lo dispuesto en el artículo 34, letra c), tienen el mismo valor y entrarán en vigor al mismo tiempo que el Convenio mismo.

Artículo 40. Los territorios y los súbditos de los países del protectorado o de los territorios administrados en nombre de la Sociedad de las Naciones, serán asimilados, a los fines del presente convenio, a los territorios y a los súbditos del Estado protector o mandatario.

Artículo 41. Los Estados que no sean iberoamericanos podrán ser admitidos al presente Convenio.

Esta adhesión será notificada por la vía diplomática al Gobierno de España, y por éste a todos los Estados signatarios o adheridos.

Artículo 42. En caso de denuncia de este Convenio, ésta deberá ser notificada al Gobierno español, quien la comunicará a las demás Partes contratantes. No tendrá efecto sino

un año por lo menos después de dicha notificación y será válida solamente respecto a la Potencia que haya procedido a ella.

El presente Convenio será ratificado:

Cada Potencia dirigirá su ratificación al Gobierno español, al que incumbirá notificarla a las demás Potencias signatarias.

Las ratificaciones quedarán depositadas en los Archivos del Gobierno español.

El presente Convenio entrará en vigor para cada Potencia signataria, respecto a las demás Potencias que ya lo hayan ratificado, cuarenta días después del depósito de su ratificación.

Artículo 43. La firma del presente Convenio no implica la anulación de compromisos adquiridos por los Estados iberoamericanos contratantes sobre la misma materia en Convenios anteriores.

Hecho en Madrid, a primero de noviembre de mil novecientos veintiséis, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos del Gobierno de España y cuyas copias auténticas se remitirán a los Estados contratantes. Dicho ejemplar, fechado como se ha dicho antes, podrá ser firmado hasta el 1º de febrero de 1927, inclusive.

En fe de lo cual firman el presente Convenio:

Por España: José de Yanguas, Ministro de Estado— Juan F.º de Cárdenas, Delegado.

Firman "ad referendum":

Por Argentina, Carlos de Estrada.

Por Bolivia, J. E. Guerra.

Por Brasil, Hippolyto Alves d'Araujo.

Por Colombia, Guillermo Camacho Carrizosa.

Por Costa Rica, Adriano L. Lanuza.

Por Cuba, M. G. Kohly.

Por Chile, E. Rodríguez Mendoza.

Por Dominicana (República), Osvaldo Bazil.

Por Ecuador, Hipólito de Mozoncillo.

Por El Salvador, R. Schonenberg.

Por Guatemala, E. Traumann.

Por Honduras, Luis de Figueroa.

Por Méjico, Enrique González Martínez.

Por Nicaragua, M. Ig. Terán.

Por Panamá, M. Lasso de la Vega.

Por Paraguay,

Por Perú, E. S. Leguía.

Por Portugal, Joao Carlos de Mello Barreto.

Por Uruguay,

Por Venezuela, Alberto Urbaneja.

ANEJOS

ANEJO A

Marcas que deben llevar las aeronaves.

SECCION PRIMERA

GENERALIDADES

a) La marca de nacionalidad se representará por una letra mayúscula en carácter romano; ejemplo:

República Argentina R.

La marca de matrícula se representará con un grupo de cuatro letras mayúsculas; cada grupo contendrá, como mínimo, una vocal, considerándose como tal la Y.

El grupo completo de cinco letras se utilizará como señal de llamada (indicativo) de la aeronave, siempre que ésta deba emitir o recibir señales hechas por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de comunicación, excepto las señales ópticas en el caso de que el Código Morse no se haya utilizado.

Podrá emplearse un indicativo abreviado en el curso de una comunicación (siendo obligatorio el indicativo completo al principio y al fin de la comunicación).

El grupo completo de cinco letras se utilizará como señal llamada (indicativo) de la aeronave, siempre que ésta pueda emitir o recibir señales hechas por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de comunicación, excepto las señales ópticas en el caso en que el Código Morse no se haya utilizado.

Podrá emplearse un indicativo abreviado en el curso de una comunicación (siendo obligatorio el indicativo completo al principio y al fin de la comunicación).

El indicativo radiotelegráfico abreviado comprenderá tres letras:

- 1.ª La letra de nacionalidad de la aeronave.
- 2.ª La letra a (— . —).
- 3.ª La última letra de marca de matrícula de la aeronave.

La señal de llamada radiotelefónica estará formada por todo o parte del nombre del propietario de la aeronave (Compañía de Navegación Aérea o particular), seguido de las dos últimas letras de la marca de matrícula.

En el caso de comunicaciones por medio de señales ópticas, cuando el Código Morse no sea utilizado, se emplearán los métodos habituales.

Las anteriores disposiciones, relativas a la señal de llamada (indicativo) no atañen a las reglas especiales, relativas a las señales previstas en la Sección II del anejo D.

Las marcas de nacionalidad y de matrícula se ajustarán a las indicaciones del cuadro de la sección VIII del presente anejo.

No obstante, toda aeronave fabricada en un Estado contratante para su entrega por vía aérea a un súbdito de un Estado no Parte contratante, cuyas marcas de nacionalidad y de matrícula no hayan sido notificadas por la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea a los Estados contratantes, deberá ser provisionalmente matriculada en el Estado en que ha sido fabricada. La marca de nacionalidad será la de este Estado. El grupo de matrícula estará constituido por una W seguida de tres cifras.

b) En todas las aeronaves que no sean las del Estado y las aeronaves comerciales, la marca de matrícula deberá ser subrayada con un trazo negro.

c) La inscripción de registro y el certificado de matrícula deberán contener una descripción de la aeronave e indicarán el número o cualquier otra marca de identidad dada por el constructor al aparato, las marcas de matrícula y de nacionalidad antes mencionadas, el aeródromo habitual de la aeronave, el nombre y apellidos, la nacionalidad y el domicilio del propietario, así como la fecha de la matrícula.

El certificado de matrícula estará redactado conforme al modelo siguiente:

ESTADO,
MINISTERIO,
ADMINISTRACION
O
SERVICIO

Certificado de matrícula

Número.....

Marcas de nacionalidad y de matrícula.....

- (1) Tipo y descripción.....
- (2) Nombre y domicilio del constructor.....
- (3) Número de serie del constructor.....
- (4) Nombre del propietario.....
- (5) Domicilio del propietario.....
- (6) Nacionalidad del propietario.....
- (7) Aeródromo habitual de la aeronave.....

Vista la declaración de que la aeronave antes descrita

no está matriculada en otro Estado, se certifica por el presente que esta aeronave ha sido debidamente inscrita en el registro de el día ... de ... de 19... conforme al Convenio Iberoamericano de Navegación aérea de fecha anejo A y y que ha recibido las marcas de nacionalidad y de matrícula y posee la nacionalidad

En el de 19...

(Firma.)

d) Toda aeronave debe llevar fija, de una manera visible, en la barquilla o en el fuselaje, una placa de metal, en la que estarán inscritos los nombres, apellidos y domicilio del propietario y las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave.

SECCION II

COLOCACIÓN DE LAS MARCAS EN EL APARATO

Las marcas de nacionalidad y de matrícula estarán pintadas en negro sobre fondo blanco y dispuestas como sigue:

a) *Aviones*.—Las marcas estarán pintadas: una vez sobre la superficie inferior de los planos inferiores y una vez sobre la superficie superior de los planos superiores, con la parte alta de las letras hacia el borde anterior de dichos planos. Estarán también pintadas en cada lado del fuselaje, entre las alas y los planos de cola. Si se trata de un aparato que no tengan fuselaje, las marcas estarán pintadas sobre la barquilla.

b) *Dirigibles y globos*.—En los dirigibles, las marcas estarán dispuestas lo más cerca posible de la cuaderna maestra; se repetirán en los dos costados y en la superficie superior, debiendo estar esta última marca equidistante de las de los costados.

En los globos, las marcas, repetidas dos veces, estarán pintadas cerca de la circunferencia horizontal máxima y tan lejos como sea posible una de otra.

En los dirigibles y globos, las marcas colocadas en los costados deberán ser tan visibles desde los lados como desde el suelo.

SECCION III

EMPLAZAMIENTOS SUPLEMENTARIOS PARA LAS MARCAS DE NACIONALIDAD

a) *Aviones y dirigibles*.—La marca de nacionalidad se reproducirá en los dos costados de la superficie inferior, sea del plano fijo anterior de la cola, sea del timón de altura, así como sobre la superficie superior del plano fijo superior o del timón de altura, si este último es más ancho. Estas marcas serán también repetidas a un lado y otro del timón, o sobre las caras externas de los timones exteriores, si el aparato tiene varios timones de dirección.

b) *Globos*.—Las marcas de nacionalidad estarán pintadas en la barquilla.

SECCION IV

DIMENSIONES DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE LAS DE MATRÍCULA

a) *Aviones*.—La altura de las marcas en los planos de las alas y en los planos de la cola será de cuatro quintas partes del ancho respectivo de estos planos; en el timón de dirección, las marcas serán tan grandes como sea posible. En el fuselaje y en la barquilla, la altura de las marcas será de los cuatro quintos de la mayor altura medida en la parte más estrecha del fuselaje o de la barquilla en que estén pintadas estas marcas.

b) *Dirigibles y globos*.—Para los dirigibles, las marcas de nacionalidad pintadas sobre los planos de cola tendrán una altura igual a los cuatro quintos del ancho del plano

de cola; en el timón, estas marcas serán tan grandes como sea posible. La altura de las demás marcas no deberá ser inferior a la duodécima parte de la circunferencia de la sección transversal máxima del dirigible.

En los globos, la altura de las marcas de nacionalidad será de cuatro quintas partes de la altura de la barquilla; la altura de las demás marcas será por lo menos igual a la duodécima parte de la circunferencia del globo.

c) *Generalidades.*—En todas las aeronaves, la altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula podrá no exceder de 2'50 metros.

SECCION V

DIMENSIONES, TIPOS DE LETRA, ETC.

a) El ancho de los caracteres será igual a dos tercios de su altura; su grueso será igual a la sexta parte de esta misma altura. Las letras serán de caracteres ordinarios plenos (bloques), todas del mismo tipo y de las mismas dimensiones; se dejará entre ellas un espacio igual a la mitad de su ancho.

b) En las letras subrayadas, la raya tendrá el mismo grueso que las letras, y se dejará un espacio igual entre la parte inferior de las letras y la superior de la raya.

SECCION VI

ESPACIO ENTRE LA MARCA DE MATRÍCULA Y LA MARCA DE NACIONALIDAD

Cuando las marcas de matrícula y de nacionalidad aparezcan juntas, deberán separarse por un guión de largo igual al ancho de una letra.

SECCION VII

CONSERVACIÓN

Las marcas de nacionalidad y de matrícula estarán dispuestas en las mejores condiciones posibles, teniendo en cuenta las formas de la aeronave. Estas marcas deberán conservarse constantemente limpias y visibles.

SECCION VIII

CUADRO DE MARCAS

La marca de nacionalidad de cada uno de los Estados contratantes será, en lo posible, la misma que tengan reconocida en los demás Convenios internacionales, y se aplicará a las aeronaves de sus dominios, colonias, protectorados, dependencias o países por él gobernados en virtud de mandato de la Sociedad de las Naciones.

ANEJO B

Certificado de navegabilidad.

Las condiciones principales exigidas para la entrega del certificado de navegabilidad son las siguientes:

1.º El proyecto de la aeronave, en lo que concierne a la seguridad, estará conforme con determinados requisitos mínimos.

2.º Deberá hacerse, por medio de vuelos de ensayo, que responda a ciertas condiciones mínimas, una demostración satisfactoria de las cualidades efectivas de vuelo de cada tipo de aparato sometido a examen; pero, una vez aprobado el tipo, los demás aparatos que ulteriormente se construyan sobre el mismo modelo, estarán dispensados de estas pruebas.

3.º En la construcción de toda aeronave deberá ser sometido a aprobación tanto lo que concierne a los materiales como a la mana de obra. La inspección de la construcción y de

las pruebas deberá satisfacer determinados requisitos mínimos.

4.º Toda aeronave deberá ir provista de los instrumentos adecuados para la seguridad de la navegación.

5.º La Comisión iberoamericana de Navegación aérea fijará ulteriormente el mínimo de las condiciones requeridas en los apartados 1.º a 3.º, inclusive. Antes, cada uno de los Estados contratantes, resolverá por sí las reglas de detalle según las cuales serán concedidos los certificados de navegabilidad y de conservación de validez.

ANEJO C

Libros de a bordo.

SECCION PRIMERA

DIARIO DE NAVEGACIÓN

Este libro deberá ser llevado por toda aeronave y contendrá los pormenores siguientes:

a) Categoría a la cual pertenece la aeronave; marcas de nacionalidad y de matrícula; nombre y apellidos; nacionalidad y domicilio del propietario; nombre del constructor y carga útil de la aeronave (capacidad).

b) Además, en cada viaje:

1.º Los nombres, nacionalidad y domicilio del piloto y de cada uno de los miembros de la tripulación.

2.º El lugar, fecha y hora de partida, el itinerario seguido y todos los incidentes del viaje, incluso los aterrizajes.

SECCION II

CUADERNO DE LA AERONAVE

Este cuaderno no es obligatorio más que para las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajeros o de mercancías. Debe contener los datos siguientes:

a) Categoría a la cual pertenece la aeronave; marcas de la matrícula y de la nacionalidad; nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario, nombre del constructor y carga útil de la aeronave.

b) Tipo y número de serie del motor, tipo de la hélice con el número, peso y diámetro, así como el nombre del fabricante.

c) Tipo del aparato T. S. H. montado sobre la aeronave.

d) Cuadro en el que se den al personal responsable del funcionamiento y de la conservación de la aeronave todas las instrucciones útiles para arreglo de la cédula o de la suspensión.

e) Informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior de la aeronave, incluso todas las pruebas de recepción, la revisión y sustitución de piezas, reparaciones y todos los trabajos del mismo género.

SECCION III

CARTILLA DEL MOTOR

Esta cartilla no es obligatoria más que para los motores instalados en aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros o de mercancías. Para cada motor deberá expedirse y le acompañará siempre una cartilla especial que contendrá los datos siguientes:

a) Tipo del motor, número de serie, nombre del constructor, potencia o régimen normal máximo del motor, fecha de la fabricación y fecha de entrada en servicio.

b) Marca de matrícula y tipo de las aeronaves en las que se ha instalado el motor.

c) Informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior del motor, incluso todas las pruebas de recepción, el número de horas de trabajo ya hechas, las

reparaciones, sustituciones, reparaciones y todos los trabajos del mismo género.

SECCION IV

DIARIO DE SEÑALES

Este libro es sólo obligatorio para las aeronaves dedicadas al transporte público de pasajeros o mercancías. Debe contener los particulares siguientes:

- Categoría de la aeronave, marcas de nacionalidad y de matrícula, nombre, apellidos y nacionalidad y domicilio del propietario.
- Lugar, fecha y hora de transmisión o de recepción de cualquier señal.
- Nombre o indicación de toda persona o de toda estación a quienes haya dirigido o de quien se haya recibido alguna señal.

SECCION V

FORMA IMPLANTACIÓN Y TENEDURÍA DE LOS LIBROS DE A BORDO

Los diversos libros de a bordo prescritos en el Convenio podrán reunirse en uno solo. El modelo de éste o de estos libros de a bordo, las reglas concernientes a su implantación y su teneduría se fijarán o modificarán por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea, por la mayoría prevista en el artículo 34 para la modificación de los anejos.

ANEJO D

Reglamento para luces y señales.—Reglas de la circulación aérea.

DEFINICIONES

La palabra "aeronave" designa todos los globos cautivos o libres, cometas, dirigibles y aviones.

La palabra "globo" designa una aeronave, ya cautiva, ya libre, que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que no tenga ningún medio propio de propulsión.

La palabra "dirigible" designa una aeronave que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que posea medios propios de propulsión.

La palabra "avión" designa todos los aeroplanos, hidroaeroplanos (con flotadores o con barquilla) o toda otra aeronave más pesada que el aire y que posea medios propios de propulsión.

Un dirigible será considerado como en ruta si no está amarrado ni al suelo ni a cualquier objeto situado en el suelo o sobre el agua.

SECCION PRIMERA

REGLAMENTO PARA LAS LUCES

En este Reglamento, la palabra "visible" aplicada a las luces, significa: visible en noche oscura y atmósfera transparente. Los ángulos de visibilidad de que se trata a continuación suponen a la aeronave en su posición normal de vuelo rectilíneo y horizontal.

1.º Las reglas relativas a las luces se aplicarán en todo tiempo, desde la puesta a la salida del sol, y durante este intervalo no deberá encenderse ninguna otra luz susceptible de ser confundida con las luces reglamentarias de la navegación. Estas últimas luces no deberán ser deslumbrantes.

2.º Un avión, sea en el aire, sea maniobrando en tierra o sobre el agua por sus propios medios, llevará las luces siguientes:

a) Delante, una luz blanca, visible, en un ángulo de 220º, biseccionado por el plano vertical de simetría del avión. Esta luz deberá ser visible a una distancia de ocho kilómetros por lo menos.

b) En el lado derecho, una luz verde, dispuesta de manera que proyecte hacia adelante una luz ininterrumpida entre dos planos verticales, que formen un ángulo de 110º y de los cuales el uno será paralelo al plano vertical que pase por el eje longitudinal del aparato. Esta luz deberá ser visible a una distancia de cinco kilómetros, por lo menos.

c) En el lado izquierdo, una luz roja, dispuesta de manera que se proyecte hacia adelante una luz ininterrumpida entre dos planos verticales que formen un ángulo de 110º, uno de los cuales será paralelo al plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato. Esta luz deberá ser visible a una distancia de cinco kilómetros, por lo menos.

d) Estas luces laterales, verde y roja, estarán dispuestas de manera que la luz verde no sea visible desde el lado izquierdo del avión, ni la luz roja desde el lado derecho.

e) Detrás y lo más lejos posible una luz blanca vuelta hacia atrás y visible a cinco kilómetros por lo menos, de distancia, en un sector de 140º, dividido en dos partes iguales por el plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato.

f) Si para la aplicación de la regla anterior la luz única debiera ser substituída por varias luces, el campo de visibilidad de cada una de ellas, será limitado de manera que no haya más que una luz visible a la vez.

3.º Las reglas relativas a las luces de los aviones serán aplicables a los dirigibles, con las modificaciones siguientes:

a) Todas las luces serán duplicadas: las de delante y detrás, verticalmente, y las de los costados, horizontalmente, en dirección paralela al eje del dirigible.

b) Las luces de cada uno de los pares de delante y detrás serán visibles juntamente.

La distancia entre las dos luces de un mismo par no será inferior a dos metros.

4.º Un dirigible remolcado deberá llevar las luces especificadas en el apartado 3.º, y además, las especificadas en el apartado 6.º para los dirigibles que no son ya dueños de su dirección.

5.º a) Un avión o dirigible que flote en la superficie del agua sin poder gobernarse, es decir, incapaz de maniobrar como está prescrito en los Reglamentos para evitar las colisiones en el mar, deberá llevar dos luces rojas, distantes por lo menos dos metros, colocadas una encima de otra y visibles en todas direcciones a una distancia de tres kilómetros por lo menos.

b) Una aeronave en las anteriores condiciones no llevará, si está inmóvil, las luces de costado; pero en marcha deberá tenerlas.

6.º Un dirigible que, por cualquier causa ya no es dueño de su dirección o que voluntariamente ha parado sus motores deberá, además de las otras luces especificadas, mostrar de una manera muy aparente, una encima de la otra, dos luces rojas, separadas por un espacio de dos metros por lo menos, y visibles en todas direcciones a tres kilómetros, por lo menos, de distancia.

Durante el día un dirigible remolcado, y que por cualquier causa no sea ya dueño de su dirección, deberá mostrar, de una manera muy aparente dos bolas u objetos negros, de 60 centímetros de diámetro, colocados el uno encima del otro y separados por un espacio de dos metros, por lo menos.

Un dirigible, amarrado o en marcha, con sus motores voluntariamente parados, deberá de día mostrar, de una manera muy aparente, una bola u objeto negro, de 60 centímetros de diámetro, y será considerado por las demás aeronaves como si estuviere a la deriva.

7.º Un globo libre deberá llevar una luz brillante, blanca, colocada cinco metros por lo menos por debajo de la barquilla.

y visible en todas direcciones a tres kilómetros, al menos, de distancia.

8.º Un globo cautivo deberá llevar dispuestas, como la luz blanca especificada en el apartado 7.º y en el sitio de esta luz, tres luces colocadas verticalmente, a cuatro metros por lo menos de distancia una de otra. La luz del centro será blanca; las otras dos, rojas; las tres luces serán visibles en todas direcciones a una distancia de tres kilómetros por lo menos.

Además, el cable deberá llevar, cada 300 metros, a partir de la barquilla, grupos de tres luces, dispuestas como las especificadas anteriormente. También el objeto al cual el globo está amarrado en tierra deberá llevar un grupo de luces semejantes para indicar su posición.

Durante el día, el cable deberá llevar en la misma posición que los grupos de luces antes mencionados y en su sitio, mangas, veletas de 20 centímetros de diámetro por lo menos y de dos metros de largo, listadas con bandas alternativamente blancas y rojas, de cincuenta centímetros de ancho.

9.º Un dirigible amarrado cerca del suelo, deberá llevar las luces especificadas en los apartados 2.º a) y c) y 3.º

Además, si está amarrado lejos del suelo el dirigible, el cable y el objeto al cual está amarrado estarán, sea de día, sea de noche, señalados como se ha dicho en el apartado 8.º

Las anclas marinas y las boyas empleadas por los dirigibles para amarrarse en el mar estarán dispensadas de la observación de esta regla.

10. Un avión parado sobre el suelo o sobre el agua, pero no anclado ni amarrado, deberá llevar las luces especificadas en el apartado 2.º

11. Con el fin de evitar colisiones con navíos:

a) Un avión anclado o amarrado sobre el agua deberá llevar delante, en el sitio más visible, una luz blanca, visible en todas direcciones, a una distancia de dos kilómetros por lo menos.

b) Una visión de 50 metros o más de largo, anclado o amarrado sobre el agua deberá llevar delante una luz análoga a la especificada antes, y otra colocada detrás o cerca de la parte de atrás y a cinco metros por lo menos más bajo que la luz de delante.

Se entiende por "largo" del avión la distancia total entre las dos extremidades de éste.

c) Los aviones de 50 metros o más de envergadura anclados o amarrados sobre el agua, deberán llevar, además, en cada extremidad del ala inferior una luz colocada como se ha especificado en la letra a) del presente apartado.

Por "envergadura" del avión se entiende su ancho máximo.

12. Si durante la noche una de las luces especificadas llegara a extinguirse, la aeronave deberá aterrizar tan pronto como pueda hacerlo sin peligro.

13. En ningún caso las reglas precedentes impedirán la aplicación de los Reglamentos especiales dictados por un Estado con respecto a las luces suplementarias de señales o de posición para las aeronaves militares o para las aeronaves que vuelan en formación. No impedirán tampoco el empleo de las señales de reconocimiento adoptadas por un propietario de aeronave, con la autorización de su Gobierno y debidamente registradas y publicadas.

SECCION II

REGLAMENTO PARA SEÑALES

14. a) Una aeronave que desee aterrizar durante la noche en un aeródromo donde haya personal de guardia, deberá, antes de hacerlo, disparar un cohete verde o hacer señales intermitentes con una lámpara o un proyector distinto de las demás luces de navegación. Además, con la ayuda del

Código internacional Morse, deberá reproducir, por medio de señales fónicas o luminosas, el grupo de las dos letras constituido por su letra de nacionalidad y la última letra de su marca de matrícula.

b) Se le dará permiso para aterrizar repitiendo en tierra igual señal de llamada, seguida de un cohete verde o de señales intermitentes hechas con una lámpara verde.

15. Un cohete rojo lanzado desde tierra o una luz roja centelleante en tierra, significará que ninguna aeronave debe aterrizar.

16. Una aeronave obligada a aterrizar durante la noche deberá, antes de hacerlo, lanzar un cohete rojo o hacer con sus luces de navegación una serie de señales breves e intermitentes.

17. Cuando una aeronave en peligro pida socorro, deberá emplear al efecto, sea simultáneamente, sea por separado, las señales de peligro siguientes:

a) La señal internacional S. O. (S), hecha por medio de señales ópticas o de la radiotelegrafía.

b) La señal de peligro hecha por medio de las banderas N. C. del Código internacional.

c) La señal de distancia formulada por una bandera cuadrada que tenga, ya encima o ya debajo, una bola o cualquier cosa semejante.

d) Un sonido continuo emitido por un aparato sonoro cualquiera.

e) Una señal formada por una sucesión de cohetes blancos lanzados a cortos intervalos.

18. Para indicar a un avión que se encuentra en la proximidad de una zona prohibida y que debe cambiar su rumbo se emplearán las señales siguientes:

a) Durante el día, tres proyectiles, lanzados en intervalos de diez segundos, y cuyo estallido produzca por cada uno una nubecilla de humo blanco que indique la dirección que la aeronave debe seguir.

b) Durante la noche tres proyectiles, lanzados en intervalos de diez segundos, y que al estallar produzcan luces o estrellas blancas que indiquen la dirección que la aeronave debe seguir.

19. Para dar a una aeronave orden de aterrizar se emplearán las señales siguientes:

a) Durante el día, tres proyectiles, lanzados en intervalos de diez segundos, y cuyo estallido produzca por cada uno una nube de humo negro o amarillo.

b) Durante la noche, tres proyectiles, lanzados cada diez segundos de intervalo, cuyo estallido produzca luces o estrellas verdes.

Además, si se quiere impedir el aterrizaje de una aeronave distinta de la aludida, se dirigirá sobre esta última, por medio de un proyector, una ráfaga de luz intermitente.

20. a) En el caso de que la niebla y la bruma hicieran invisible un aeródromo, éste podrá estar indicado por un globo que sirva de boya aérea o por cualquier otro medio aprobado.

b) En caso de niebla, de bruma, de caída de nieve o de gran lluvia, sea de día, sea de noche, una aeronave sobre el agua deberá hacer oír las señales sonoras siguientes:

1.º Si no está ni anclada ni amarrada, un sonido en intervalo de dos minutos cuando más, que consista en dos llamadas de una duración de cinco segundos, aproximadamente, separadas por un intervalo de cerca de un segundo.

2.º Si está anclado o amarrado, el tañido rápido de una campana o de un "gnog" bastante potente, prolongado durante cinco segundos, aproximadamente, en intervalos de un minuto todo lo más.

(Continuará.)

Ministerio de Fomento

REAL ORDEN

Núm. 117.

Excmo. Sr.: Vista la instancia presentada por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España interesando se declare que no están comprendidas en la Real orden de 27 de junio de 1925 las reservas voluntarias que pudiera constituir con fondos procedentes de beneficios no repartidos, correspondientes a la liquidación del ejercicio de 1926, por entender que dicha Real orden sólo puede referirse a las reservas que las Compañías tenían constituidas con anterioridad a su ingreso en el nuevo régimen ferroviario, y con este criterio la Compañía del Norte y las demás que se hallen en su caso podrían continuar la política de previsión seguida, limitando los dividendos y destinando algunas sumas a constituir reservas que permitan hacer frente a las contingencias de la explotación y regular en lo posible los futuros dividendos:

Visto el informe del Comité ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles; y

Considerando, de acuerdo con el mismo, que es muy acertada la política de prudencia que se propone continuar la Compañía del Norte, pues no estando aún consolidada su situación económica no sería fácil hacer frente de otra manera a cualquier contingencia desfavorable que pudiera surgir en lo sucesivo:

Considerando que, refiriéndose exclusivamente la Real orden citada a las reservas que tenían las Compañías al ingresar en el Estatuto ferroviario y que no afecta para nada a las que pudieran formarse con posterioridad, puesto que su constitución y situación ha de quedar reglada en cada momento por las disposiciones del Estatuto,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por el Comité ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, ha tenido a bien disponer:

1.º Que la Real orden de 27 de junio de 1925 sólo es aplicable a las reservas que las Compañías tenían constituidas con anterioridad a su ingreso en el régimen estatuido por el Decreto-ley de 12 de julio de 1924.

2.º Que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España puede constituir nuevas reservas para la aplicación voluntaria de una parte de sus beneficios disponibles, destinándolas o a la regularización de los dividendos futuros o a cubrir cualquier contingencia eventual o fortuita que pudiera reflejarse desfavorablemente en las cuentas de explotación en tanto ésta no se realice por cuenta exclusiva de la Compañía.

3.º Que estas reservas estarán representadas por efectivo metálico o por valores de fácil realización, quedando obligada la Compañía a dar cuenta al Gobierno y al Consejo de la constitución de aquéllas y del uso que haga de ellas cuando las aplique a los fines indicados en el número anterior.

4.º Al comenzar el período definitivo se determinará, a propuesta de la Compañía y de conformidad con el Estatuto ferroviario, la aplicación que habrá de darse a la parte de aquellas reservas que no haya sido invertida en los fines que se detallan en el apartado 2.º

5.º Esta disposición tendrá carácter general y será de aplicación a todas las Compañías admitidas al régimen.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 4 de mayo de 1927.—Benjumea.

Señores Director general de Ferrocarriles y Tranvías y Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles.

(Gaceta 6 mayo 1927).

Ministerio de la Guerra

REAL ORDEN

Núm. 402.

Excmo. Sr.: Con el fin de solventar las dudas surgidas acerca del régimen arancelario de importación aplicable a las mercancías salidas del punto de origen antes del 24 de abril último, en que comenzó a regir el Convenio comercial vigente entre Gran Bretaña y España,

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

Que se aplique el régimen arancelario en vigor con anterioridad al vigente Convenio con Inglaterra, a las mercancías que antes del 15 de abril último hayan salido del punto de origen en transporte directo o mixto con destino a España y con manifiesto o carta de porte según corresponda, visados por el Consulado que en cada caso proceda.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 4 de mayo de 1927.—Primo de Rivera.

Señor Vicepresidente, Director general del Consejo de la Economía Nacional.

(Gaceta 5 mayo 1927).

Ministerio de la Gobernación

REAL ORDEN CIRCULAR

Núm. 494.

Las Inspecciones o Delegaciones de Pesca, creadas por Real decreto de 23 de junio de 1926, tienen, entre sus cometidos, el hacer el inventario de la riqueza pesquera y la periódica estadística de las especies capturadas. Tan importante función, que afecta, no sólo al conocimiento de una cuantiosa riqueza, sino también a compromisos de orden internacional contraídos, no puede ser eficazmente desempeñada si por las Autoridades y funcionarios de los diferentes Departamentos ministeriales no se les presta el apoyo y colaboración necesaria a estos organismos; por ello el Ministerio de Marina interesa de este de la Gobernación que las Autoridades gubernativas provinciales, municipales y demás dependientes del mismo consideren a los Jefes de las Delegaciones o Inspecciones de Pesca, creadas por el referido Real decreto, como Autoridades delegadas de la Dirección general de Pesca en todo aquello que con la pesca y sus industrias auxiliares y derivadas se relacionen, y que por los referidos funcionarios se les proporcionen los datos de que dispongan y se les faciliten los medios de investigar, sin ca-

rácter fiscal, que necesiten con respecto al desembarco, transporte, venta, exportación e importación de las especies comestibles, no sólo de los Centros oficiales que rijan, sino también de las Sociedades de carácter industrial o comercial que puedan proporcionarlos.

Por lo que afecta al peculiar cometido de la Dirección general de Abastos, es de interés grandísimo el que llegue a conocimiento de la misma el resultado de las estadísticas, por servir tales datos para efectuar los adecuados estudios sobre regulación de precios y distribución de artículos, derivando, pues, lo anteriormente consignado, el que a dicho Centro directivo le parezca oportuno y procedente el que a las citadas Inspecciones o Delegaciones se les conceda las mayores facilidades y garantías en el desempeño de los peculiares cometidos en aquel servicio, pues ello redundará en beneficio del mismo, y, por tanto, en el bien general.

En su vista,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien resolver se publique la presente disposición a fin de que coadyuve V. E. a la función de las Inspecciones o Delegaciones de Pesca, tal y como interesa el Ministerio de Marina de éste de la Gobernación, considerando a los Jefes de las mismas como Autoridades delegadas de la Dirección general del Ramo y circulando las oportunas instrucciones para que se les proporcionen los datos y se les facilite los medios necesarios para mejor cumplimiento de su cometido.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 28 de abril de 1927.—Martínez Anido.

Señores Gobernadores civiles de las provincias.

(Gaceta 1 mayo 1927).

Ministerio de Hacienda

REALES ORDENES

Núm. 241.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia que eleva a este Ministerio la Asociación gremial de Criadores-exportadores de vinos de Jerez de la Frontera, solicitando se autorice a los industriales que siendo fabricantes de aguardientes compuestos son asimismo exportadores de vinos para emplear en uno u otro uso el alcohol vínico que tengan de existencia, llevando al efecto la correspondiente contabilidad:

Resultando que dicha petición la fundamentan en que con frecuencia tienen necesidad, en un momento dado, de adicionar alcohol a sus vinos, y teniendo existencias en sus fábricas de compuestos y no en las bodegas, se ven obligados a adquirir aquél algunas veces en condiciones de precio desventajosas, teniendo en realidad existencias de dicho producto de las que no pueden disponer, por llevarse contabilidad distinta para cada industria, ocasionándoles con ello perjuicios que podrían evitarse accediendo a lo que solicitan:

Resultando que por acuerdo de este Ministerio se interesó de la Comisión Vitivinícola del Consejo de

la Economía Nacional informara acerca de la propuesta formulada por V. I. en el sentido de que los criadores-exportadores de vinos que sean además fabricantes de aguardientes compuestos puedan destinar a sus fábricas el alcohol que para el encabezamiento de sus vinos reciban, haciendo la correspondiente baja en la guía con que aquél entre en sus bodegas de la cantidad que destinen a la industria expresada y efectuando los oportunos asientos en la data y cargo de las cuentas corrientes de dicho alcohol, todo ello con conocimiento previo del Inspector de la demarcación, siendo los fundamentos de la propuesta el que si bien los intereses del Tesoro no permiten que se conceda la autorización de que se trata con la amplitud que se expone en la instancia en cuestión, y por tanto, que pueda cambiarse el destino del alcohol entrado en las fábricas de compuestos, podía en cambio accederse a que en los casos de necesidad se destine el producto de referencia entrado en bodega a dichas fábricas que sean propiedad del mismo interesado, con las debidas anotaciones en los libros de contabilidad; y

Considerando que la Comisión Vitivinícola informa aprobando en todas sus partes la propuesta de esa Dirección general de que se ha hecho mención,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por V. I. y con el informe emitido por la Comisión Vitivinícola del Consejo de la Economía Nacional, se ha servido disponer que los criadores-exportadores de vinos que sean además fabricantes de aguardientes compuestos en la misma localidad pueden destinar a sus fábricas el alcohol que para el encabezamiento de sus vinos reciban, haciendo la correspondiente baja en la guía con que aquél entre en sus bodegas, de la cantidad que destinen a la industria expresada y efectuando los oportunos asientos en la data y cargo de las cuentas corrientes de dicho alcohol, todo ello con conocimiento previo del Inspector de la demarcación.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 26 de abril de 1927.—P. D. Amado.

Señor Director general de Aduanas.

(Gaceta 6 mayo 1927).

Núm. 242.

Ilmo. Sr.: Vista la comunicación que eleva a este Centro directivo el Inspector de alcoholes de Ordeno, en la que expone que habiendo establecido en dicha capital D. Francisco Serrano un depósito de alcoholes producidos en la fábrica que posee en Quintanar de la Orden y que, no habiéndosele entregado por la Administración de Rentas públicas el talonario de guías correspondiente, ruega se manifieste si puede o no entregarse dicho talonario.

Resultando que por acuerdo de este Ministerio de fecha 5 de noviembre de 1925 se interesó de la Comisión vitivinícola del Consejo de la Economía Nacional informara acerca de la propuesta formulada por V. I. sobre el particular determinando las reglas a que habrá de someterse la concesión y funcionamiento de los depósitos particulares que establezcan los fabricantes de alcoholes y aguardientes neutros y de alcohol desnaturalizado.

Visto el artículo 37 del Decreto-ley de fecha 29 de abril de 1926; y

Considerando que la Comisión vitivinícola informa

ma aprobando en todas sus partes la propuesta de esa Dirección general de que se ha hecho mención, y de acuerdo con el último párrafo del mencionado artículo 37 del texto legal de referencia,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer, de conformidad con lo propuesto por V. I. y con el informe emitido por la Comisión vitivinícola del Consejo de la Economía Nacional, que la concesión y funcionamiento de los depósitos particulares que establezcan los fabricantes de alcoholes y aguardientes neutros o de alcohol desnaturalizado se sometan a las reglas siguientes:

1.ª Se considerará como depósito particular el que sea propio y exclusivo de un fabricante y únicamente podrán introducirse en él los productos obtenidos por el industrial a quien se haya hecho la concesión.

Sólo podrán establecerse:

- En las capitales de provincia.
- En los puntos en que exista Aduana de primera o de segunda clase.
- En los puntos en que exista servicio permanente de intervención o de inspección de la Renta del alcohol.

2.ª Para obtener un depósito particular será necesario que el interesado lo solicite de la Administración principal de la Renta en la provincia donde se haya de establecer, indicando el sitio donde se propone establecerlo y las condiciones del local. Este deberá estar aislado, sin comunicación con el exterior más que por una puerta.

Los depósitos estarán en condiciones de poder ser sobrellevados por la Administración.

En la instancia se expresará el nombre y domicilio de la persona que haya de entenderse con la Administración para todo cuanto se refiera al depósito.

La Administración dará en el acto recibo de la instancia, pedirá los informes que estime conveniente y en el plazo de ocho días concederá o negará el depósito, consignando en la resolución las razones que tuviere para hacerlo.

De este acuerdo podrá el fabricante alzarse ante la Dirección general de Aduanas.

3.ª Los alcoholes deberán entrar en los depósitos particulares con guía expedida directamente desde la fábrica, con derechos garantidos, procediéndose en la expedición de aquélla y del talón de adeudo, como asimismo respecto a su cancelación, en la forma establecida en el Reglamento del impuesto para los alcoholes destinados a fábrica de rectificación.

4.ª Los alcoholes introducidos en cada depósito particular serán todos ellos de una misma clase y no podrán ser objeto de manipulación alguna, saliendo del depósito con las correspondientes guías de circulación cuyos derechos, tomando ésta como base, se liquidarán e ingresarán en la forma dispuesta en el capítulo 12 del Reglamento, sin deducción alguna por mermas ni por ningún otro concepto.

5.ª El Gerente de los depósitos particulares deberá llevar un libro de cargo y data en el que se anoten diariamente todas las operaciones de entrada y salida, entendiéndose que la carencia de asiento en un día determinado significa que no se ha realizado operación alguna. Los depósitos en que se conserven los alcoholes entrados deberán tener marcada su capacidad y estar provistos de tubos de nivel con escalas graduadas.

6.ª Trimestralmente se efectuará un balance de existencias, y si resultase diferencias en menos que no excedan del 4 por 100 del total cargo, se expedirá por el importe de sus derechos el correspondien-

te talón de adeudo, y si excediesen de dicho 4 por 100, tanto en más como en menos, se levantará un acta del hecho a los efectos penales que correspondan; y

7.ª Se observarán además en el régimen de los depósitos particulares cuantas reglas sean de aplicación al mismo de las establecidas para los alcoholes almacenados en las fábricas de rectificación.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 30 de abril de 1927.—P. D., Amado.

Señor Director general de Aduanas.

(Gaceta 6 mayo 1927).

Núm. 244.

Ilmo. Sr.: El párrafo segundo del artículo 35 del Decreto-ley relativo a los vinos y alcoholes de 29 de abril de 1926, determinó que los Ayuntamientos que tuvieran en aquella época establecidos o acordado establecer arbitrios sobre los vinos, superiores a cinco pesetas por hectolitro, fijarían la exacción en tipo que no podría pasar de 7'50 pesetas en el año económico de 1926-27.

Posteriormente el artículo 1.º del Decreto-ley de 13 de octubre del mismo año 1926 dispuso que los Ayuntamientos que en sus presupuestos de 1925-26 hubieran gravado el consumo de vino con tipo no inferior a cinco pesetas por hectolitro, podrían elevar dicho tipo hasta el límite de 10 pesetas, con la garantía que expresa de un determinado consumo mínimo.

Son varios los Ayuntamientos que en el mencionado ejercicio de 1925-26 hicieron efectivo el impuesto de Consumos del Estado sobre los vinos, en cantidad superior desde luego a cinco pesetas por hectolitro, con arreglo a las tarifas aprobadas por la ley de 7 de julio de 1888, impuesto que suprimieron más tarde.

Tal circunstancia, o sea el hecho de haber realizado en aquella época un gravamen sobre los vinos no inferiores a cinco pesetas por hectolitro, como taxativamente determinó el citado Decreto-ley de 13 de octubre de 1926, siquiera haya sido en concepto de impuesto de consumos, en lugar de arbitrio municipal autorizado en el Estatuto, no puede ser obstáculo, puesto que la exacción cuantitativamente es la misma para que en el actual año puedan aquellos Ayuntamientos, acogiéndose a las disposiciones del repetido Decreto-ley de 13 de octubre de 1926, elevar el tipo del arbitrio sobre el consumo local de vinos hasta el límite de 10 pesetas por hectolitro.

Por otra parte, como la equidad aconseja un trato análogo para todos los Ayuntamientos en que concurra la precisa mencionada condición de haber cobrado por uno u otro de dichos conceptos en 1925-26, un tipo de gravamen sobre los vinos superior a cinco pesetas por hectolitro, que se acojan a las disposiciones del Decreto-ley de 13 de octubre de 1926, no debe negarse a los primeros los beneficios que se otorgan a los segundos.

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que sea también aplicable a los Ayuntamientos de régimen común que en 1925-26 hicieron efectivo el impuesto de Consumos del Estado, gravando por tal concepto los vinos comunes con tipo no inferior a cinco pesetas por hectolitro, el artículo 1.º del Decreto-ley de 13 de octubre de 1926, con la garantía en éste establecida.

De Real orden lo comunico a V. I. para su conoci-

miento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 4 de mayo de 1927.—*Calvo Sotelo*.

Señor Director general de Rentas públicas.

(Gaceta 6 mayo 1927).

Núm. 245.

Ilmo. Sr.: Para evitar las dudas que se han suscitado acerca de la posibilidad de establecer en un mismo local Administraciones de Loterías y expendedorías de tabacos, por entender que los artículos que en estas últimas se venden son de los de comer, beber o arder a que se refiere el artículo 240 de la Instrucción general de Loterías,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por ese Centro directivo, se ha servido disponer, con carácter de generalidad, que la prohibición absoluta contenida en el artículo 240 de la Instrucción general de Loterías, aprobada por Real orden de 25 de febrero de 1893 y ratificada por la Real orden de 25 de marzo de 1925, para establecer Administraciones de Loterías en locales donde se ejerza la industria de venta de artículos de comer, beber o arder, no alcanza a las expendedorías de tabacos.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 4 de mayo de 1927. — *Calvo Sotelo*.

Señor Director general de Tesorería y Contabilidad.

(Gaceta 6 mayo 1927).

Núm. 246.

Ilmo. Sr.: Habiéndose emitido informes contradictorios y suscitándose, en consecuencia, dudas respecto del cumplimiento de los preceptos del Real decreto de 23 de febrero de 1924, que otorgó beneficios tributarios a las casas con viviendas de precios reducidos que se construyeren en un período de tres años en aquellos preceptos marcado, beneficios tributarios ampliados por otro período igual de tiempo en virtud del Real decreto de 18 de abril próximo pasado:

Resultando que las cuestiones planteadas son dos: primera, la que se refiere al modo de hacer compatible el beneficio de rebaja del 50 por 100 de la cuota tributaria que conceden los Reales decretos mencionados por quince o por veinte años, según los casos, con el año de exención que regulan el artículo 3.º del Reglamento de 24 de enero de 1894 y el 30 de la Instrucción para la realización de los trabajos del Catastro de la riqueza urbana de 10 de septiembre de 1917; y segunda, la que se contrae a la forma de interpretar los artículos 7.º y 8.º del Real decreto de 1924, referentes a las condiciones higiénicas de las dichas casas:

Considerando, respecto a la primera cuestión, que si bien la rebaja del 50 por 100 de la contribución territorial urbana que a las viviendas de que se trata otorgan los artículos 1.º, 2.º y 3.º del repetido Real decreto de 1924, durante veinte o quince años, según los casos, es compatible con la exención de un año correspondiente a los edificios de nueva construcción, no puede admitirse la superposición de am-

bos privilegios tributarios, por cuanto el uno quedaría anulado por el otro en el primero de los veinte o quince años, ya que no quedaría cuota tributaria sobre el edificio de la que deducir el aludido 50 por 100:

Considerando, por otra parte, que establecida legalmente, como se ha indicado, la compatibilidad de los dichos dos beneficios, hay que armonizar tal precepto con el que para ambos privilegios fiscales ordena que éstos empezarán a contarse a partir de la terminación de las obras:

Considerando, respecto a la segunda cuestión antes apuntada, que las condiciones higiénicas que para las casas de referencia determina el Real decreto de 1924, constituyen una prevención de policía sanitaria ligada con el privilegio fiscal que aquel Cuespo legal concede, pero no tan estrechamente que la falta, a veces subsanable, de alguna de tales condiciones deba anular la eficacia de disposiciones encaminadas a fomentar la construcción de edificios de módico arrendamiento y estimularla mediante beneficios tributarios, cooperando así a conjurar la crisis de la vivienda:

Considerando que, por su letra y por su espíritu, el repetido Real decreto de 23 de febrero de 1924 supedita especialmente los privilegios tributarios de terminados en sus artículos 1.º, 2.º y 3.º a que los precios de alquiler de las distintas viviendas no excedan del tipo que en los dichos artículos se consigna, y a que las casas se terminaren de edificar durante el plazo establecido,

S. M. el Rey (q. D. g.), a propuesta de esa Dirección general, ha tenido a bien dictar las siguientes disposiciones:

1.ª Que para hacer compatible el disfrute de la exención de contribución territorial por un año regulada en el artículo 3.º del Reglamento de 24 de enero de 1894 y en el 30 de la Instrucción para la realización de los trabajos del Catastro de la riqueza urbana, de 10 de septiembre de 1917, con la rebaja del 50 por 100 de la cuota de la misma contribución que otorgan, por veinte o por quince años, los artículos 1.º, 2.º y 3.º del Real decreto de 23 de febrero de 1924, puestos de nuevo en vigor por el Real decreto de 18 de abril próximo pasado, se deduzcan de aquellos períodos de tiempo el dicho año de exención por obra nueva, ya concedida o que se conceda.

2.ª Que en cuanto a las condiciones higiénicas de las viviendas de que se trata, se tengan aquellas por cumplidas, en conjunto, cuando así se deducan del informe de los funcionarios técnicos municipales, representado por la licencia de alquiler o documento equivalente, sin perjuicio de las comprobaciones que puedan ordenarse; y

3.ª Que aplicando el criterio antes sentado, las rebajas de contribución hasta el presente concedidas respecto de las viviendas tantas veces mentadas finalicen al cumplirse el período respectivo, según lo prescrito en la disposición 1.ª

De Real orden lo digo a V. I. para los efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 4 de mayo de 1927. — *Calvo Sotelo*.

Señor Director general de Propiedades y Contribución territorial.

(Gaceta 6 mayo 1927).

Ministerio de Marina

REAL ORDEN CIRCULAR

Núm. 75.

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección de Personal y de acuerdo con la Asesoría general de este Ministerio, ha tenido a bien disponer que la Real orden de 12 de febrero último (D. O. núm. 37) que convoca a exámenes de oposición para cubrir seis plazas de aprendices torpedistas-electricistas, reservando una de ellas para examen de suficiencia, conforme a lo prevenido en la Real orden de 26 de noviembre de 1924 (D. O. núm. 268), se entienda modificada con sujeción a lo dispuesto en la Real orden de 9 del citado febrero, dictada por la Presidencia del Consejo de Ministros, referente a beneficios en la convocatoria u oposiciones a Cuerpos del Estado a los huérfanos, hermanos o viudas, en su caso, de funcionarios muertos en el cumplimiento del deber, cuya regla 4.ª establece que, al terminar los exámenes en convocatorias u oposiciones, deberán formularse las propuestas de candidatos aprobados, por orden de censuras obtenidas hasta completar el número de plazas convocadas, y que de esta relación formarán parte, en el lugar que por sus conceptualaciones les corresponda, los aspirantes que tengan reconocido el derecho a los beneficios de dicha Real orden, y únicamente aquellos que no obtuvieran nota suficiente para figurar en dicha relación serán admitidos fuera de concurso, siempre que hayan conseguido, por lo menos, la calificación mínima que para aprobar deberá señalarse previamente y exigirse en todas las oposiciones y convocatorias.

Es asimismo la voluntad de S. M. que deberá entenderse modificada la regla 24 de las contenidas en la Real orden de 31 de enero de 1919 (D. O. número 38) en el sentido que el promedio de nota mínima que han de obtener todos los opositores al finalizar la oposición, para obtener plaza, ha de ser por lo menos la mínima numérica que marque el Reglamento, o sea uno.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 27 de abril de 1927.—*Cornejo*.

Señores...

(Gaceta 6 mayo 1927).

Presidencia del Consejo de Ministros

EZPOSICION

SEÑOR: La Cruz Roja Española, cuyos cuantiosos gastos aumentan de día en día, para poder atender a sus múltiples organizaciones, Hospitales, Dispensarios, Clínicas, Ambulancias y Sanatorios, extendidos por toda la Península y Norte de Africa, ha sufrido, con ocasión de los recientes temporales en Melilla y Alhucemas, pérdidas de consideración en los edificios de ambas zonas y en el material sanitario que existía en depósito en el Hospital de la Cruz Roja de Cala Bonita.

El socorro a las víctimas de la catástrofe, su asistencia en los Hospitales de la Cruz Roja y las operaciones militares que realízanse en la actualidad en el territorio de Africa suponen, por otra parte, un

considerable aumento en los gastos de dicha benéfica institución, que, como siempre, ha de hallarse dispuesta a realizar cualquier sacrificio, por penoso que sea, en beneficio de España y de su heroico Ejército.

A fin de obtener los recursos necesarios para realizar los loables fines indicados, la Asamblea Suprema de la Cruz Roja ha presentado una moción en la que figuran, entre otros extremos, la solicitud de que sea autorizada para poner en circulación, con una sobrecarga y en un día solemne, de júbilo para todos los españoles, los sellos de Correos para cuya emisión se le autorizó por Real decreto de 12 de octubre de 1925, comprometiéndose, caso de obtener el beneplácito oficial de su propuesta, a contribuir con la cantidad de 25.000 pesetas a la suscripción abierta por el Gobierno en favor de los damnificados por los últimos temporales de Africa.

Naturalmente, tal iniciativa había de ser acogida por el Gobierno con el mayor interés, no sólo por la suma ofrecida, sino porque está inspirada en elevados y patrióticos fines dignos de la mayor alabanza.

Por ello, el Presidente del Consejo de Ministros, de acuerdo con el mismo, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Decreto.

Madrid, 4 de mayo de 1927. — SEÑOR: A los R. P. de V. M., *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

REAL DECRETO

Núm. 863.

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

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se autoriza a la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española para poner en circulación el día 17 del mes actual, fecha en que se celebra el vigésimoquinto aniversario de Mi elevación al Trono, y por ese único día, los sellos de Correos especiales emitidos por dicha Asamblea, en virtud de autorización que le fué concedida por Mi Real decreto de 12 de octubre de 1925.

Artículo 2.º Estos sellos llevarán como sobrecarga las palabras y cifras siguientes: "Alfonso XIII, 17-VI-1902-17-V-1927" y el valor del sello.

Artículo 3.º La autorización de dichos sellos en el día de su vigencia no es obligatoria y, por lo tanto, la correspondencia podrá franquearse indistintamente con ellos o con los usuales propiedad del Estado.

Artículo 4.º Los sellos de la Cruz Roja se pondrán a la venta solamente en las oficinas de la Administración del Correo Central (Madrid), recibiendo la sobrecarga a que se alude en el artículo 2.º en las máquinas de la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre y habiendo de señalar la Dirección general de Comunicaciones el número de sellos que a su juicio son necesarios para las necesidades de venta en el día señalado.

Artículo 5.º El producto de la venta de sellos de la Cruz Roja Española utilizados en el franqueo de la correspondencia el referido día 17 de mayo quedará íntegro a beneficio del Estado.

Artículo 6.º Se faculta a la Cruz Roja Española para la venta al público, con fines filatélicos, de los sellos sobrantes no utilizados en la citada fecha.

Artículo 7.º La Dirección general de Comunicaciones rendirá cuenta detallada de los sellos vendidos a la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre, a quien devolverá los no utilizados a fin de que por dicha dependencia se entreguen posteriormente, a los fines expresados en el artículo anterior, a la Cruz Roja.

Artículo 8.º Del cumplimiento del presente Real decreto y de dictar las reglas complementarias precisas para su eficaz desarrollo quedan encargados los Ministros de Hacienda y de Gobernación.

Dado en Palacio a seis de mayo de mil novecientos veintisiete. — ALFONSO. — El Presidente del Consejo de Ministros, Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

(Gaceta 8 mayo 1927).

Ministerio del Trabajo, Comercio e Industria.

REAL ORDEN
Núm. 361.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia suscrita por D. Leandro Gallardo Santos, domiciliado en esta Corte, calle de Mesonero Romanos, número 3, solicitando la aprobación del contador taxímetro marca "Seiman", de la Sociedad en Comandita Seiman y Compañía, de Llevallois-Perret (Seine):

Resultando que por D. Leandro Gallardo ha sido completado el expediente en la forma reglamentaria, completado el expediente en la forma reglamentaria, ditativo de la representación que ostenta:

Resultando que la Inspección de Automóviles de Madrid y Verificación de taxímetros, previo un detenido estudio del aparato y pruebas reglamentarias, propone en su informe la aprobación del contador taxímetro "Seiman":

Considerando que en la tramitación del expediente objeto de la presente resolución, se han llenado los requisitos previstos en las disposiciones dictadas sobre el particular,

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

1.º La aprobación del contador taxímetro horakilométrico a tarifa única, modelo "Seiman".

2.º Que se devuelva a D. Leandro Gallardo, dada su condición de peticionario, un ejemplar de las memorias y planos con la correspondiente nota de aprobación.

3.º Que con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3.º del Real decreto de 20 de diciembre de 1924, quede en propiedad de este Ministerio el modelo remitido para su examen y pruebas reglamentarias; y

4.º Que esta resolución, juntamente con las formas de verificación y comprobación, se publiquen en la *Gaceta de Madrid* y *Boletín* de este Ministerio.

Lo que de Real orden participo a V. I. para su conocimiento y cumplimiento. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 22 de abril de 1927.—P. D., Andújar.

Señor Director general de Comercio, Industria y Seguros.

Formas de verificación y comprobación.

Formas de verificación en el taller:

1.ª Se examinará si el aparato cumple las condiciones mencionadas en el artículo 10 de las Instrucciones para la Verificación de aparatos taxímetros.

2.ª Se comprobará si el contador o la bandera en posición de alquilado marca con arreglo a la tarifa horaria para la cual está preparado, con un error menor de un 3 por 100, y se anotará en la libreta correspondiente.

3.ª Se examinará si el recorrido correspondiente a la bajada de bandera es el indicado en la tarifa

aprobada oficialmente en la localidad donde vaya a ser instalado, y se anotará en la libreta.

4.ª Se anotará en la libreta el número que le corresponda y el de fabricación del aparato.

5.ª Se precintará el aparato de modo que no pueda descorregirse el mecanismo interior, ni cambiarse sus tarifas, para lo cual la tapa del aparato une a la placa de sujeción del mismo por cuatro tornillos, quedando todo completamente cerrado.

6.ª Se sellará y firmará la libreta con las anotaciones reglamentarias.

Formas de comprobación del aparato montado en el vehículo.

1.ª Se examinará si se han cumplido las condiciones fijadas en el artículo 15 de las Instrucciones para la verificación de aparatos taxímetros.

2.ª Se efectuará un recorrido mínimo de cuatro kilómetros, y se comprobará si el importe del viaje está de acuerdo con las tarifas señaladas en la libreta del aparato, y se anotará en ésta el diámetro de las ruedas del vehículo en que está instalado.

3.ª Se precintará el aparato en la forma indicada en el artículo 15 de las Instrucciones, pasando un alambre por los orificios practicados en el tornillo de sujeción del aparato al soporte y en el de la tuerca de sujeción del tubo portector del cable del aparato. Se colocará una etiqueta metálica en que se conste el número del contador, el de matrícula del automóvil, diámetro de rueda del vehículo y fecha de comprobación, y, finalmente, un plomo marchamado con tenazas selladas por la Verificación oficial de taxímetros, para evitar que, tanto la etiqueta como el contador, puedan ser separados del soporte sin que se entienda el plomo marchamado.

4.ª Se comprobará si la libreta que debe acompañar al aparato es la que corresponde, y se harán las anotaciones reglamentarias.

(Gaceta 5 mayo 1927)

Núm. 369.

Habiéndose insertado en la *Gaceta de Madrid* correspondiente a los días 8 de marzo y 1.º de abril del corriente año el anuncio-convocatoria del curso libre para la provisión de la plaza de Profesor especial de Inglés de la Escuela Industrial de Madrid,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el plazo para la presentación de instancias y documentos sea computado a partir del día 9 del presente mes de marzo, ya que equivocadamente sin causa justificativa se ha repetido el anuncio referencial, quedando, por consiguiente, anulada la convocatoria inserta en la mencionada *Gaceta de Madrid* de 1.º del actual.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 28 de abril de 1927.—P. D., Andújar.

Señor Subdirector de Industria.

(Gaceta 5 mayo 1928)

SECCIÓN SEGUNDA

Núm. 2.750.

GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

Servicio de Higiene y Sanidad pecuarias.

CIRCULAR

En cumplimiento del artículo 12 del Reglamento de Epizootias, se declara la enfermedad fiebre aftosa en el término municipal de Calatayud, debiendo, por tanto, las Autoridades y funcionarios cumplir y hacer cumplir a los interesados las disposiciones reglamentarias, tanto en las circunstancias actuales que a continuación se expresan, cuanto en las que las Autoridades señalen sucesivamente a medida que nuevas invasiones lo exijan, las cuales serán comunicadas a mi Autoridad, a la Inspección provincial y a los interesados.

Sitio en que radican los animales enfermos: la partida llamada los Castillejos, que es la zona declarada infecta con linderos ostensibles, albergue y abrevadero.

Zona neutra limitante a la infecta: Una faja de terreno de anchura suficiente.

Zaragoza, 12 de mayo de 1927.

El Gobernador civil interino,

Rafael Afán de Ribera y Marcos de Lizana.

SECCIÓN TERCERA

Núm. 2.812.

COMISION PROVINCIAL DE ZARAGOZA

Presidencia.

Se recuerda a los Ayuntamientos de esta provincia que el día 31 del actual termina el plazo voluntario para ingreso del segundo trimestre por Aportación municipal forzosa.

De igual manera se recuerda a los que no lo hubieran verificado, la obligación de ingresar el segundo trimestre de reparto de Higiene y correspondiente plazo de atrasos.

Zaragoza, 14 de mayo de 1927.—El Presidente, Antonio Lasierra.

SECCIÓN QUINTA

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Dirección General de Administración.

Con esta fecha se ha acordado, en el expediente de pensión incoado por el Ayuntamiento de Val de San Martín, a favor de la viuda del Secretario que fué de dicha Corporación D. Gabriel Ripollés, el siguiente prorrateo con arreglo a la cuarta parte del sueldo de 2.000 pesetas:

El Ayuntamiento de Valdehorna debe abonar mensualmente 2'90 pesetas.

El Ayuntamiento de Val de San Martín debe abonar mensualmente 38'77 pesetas.

El Ayuntamiento de Val de San Martín tendrá a su cargo el recaudar del de Valdehorna la parte que le ha correspondido y abonará a la interesada el importe íntegro de su pensión mensual.

Madrid, 25 de abril de 1927.—El Director general, R. Muñoz.

(Gaceta 1 mayo 1927).

Núm. 2.816.

Comandancia de Obras, Reserva y Parque regional de Ingenieros de la 5.ª Región.

A las diez horas del día veinte de junio del año actual, se celebrará, en esta plaza de Zaragoza, calle de Ponzano, número dos, subasta pública, para contratar la ejecución de las obras correspondientes al "proyecto de cobertizo para alojar los carruajes de los Regimientos del Infante, número cinco, y Gerona, número 22, en el castillo de la Aljafería, en Zaragoza", con presupuesto de setenta y ocho mil novecientas treinta pesetas cincuenta céntimos.

Para tomar parte en esta subasta habrá de constituirse previamente una garantía provisional, en metálico o papel de la Deuda del Estado, de tres mil novecientas cuarenta y seis pesetas 50 céntimos; los pliegos de condiciones y demás documentos relativos al proyecto estarán de manifiesto en esta Comandancia, todos los días laborables, desde el día de hoy hasta el diez y ocho del citado junio.

Las proposiciones, cuyo modelo también estará de manifiesto en esta dependencia, serán extendidas en papel timbrado de octava clase (una peseta veinte céntimos) y serán acompañadas de los documentos correspondientes.

Zaragoza, catorce de mayo de mil novecientos veintisiete.—El Coronel Ingeniero Comandante, Mariano de la Figuera.

Núm. 2.793.

Estación de arboricultura y fruticultura de Calatayud.

Anuncio.

Para proceder a la constitución definitiva del Patronato de este Centro que, según Orden de la Dirección general de Agricultura y Montes del día 4 de abril último, ha de quedar integrado por representantes de los viticultores, cultivadores de árboles frutales, vicultores y exportadores de frutas se pone en conocimiento de los agricultores e industriales de esta ciudad el derecho que tienen a figurar en este Patronato.

El plazo para la admisión de instancias será quince días, a contar desde la publicación de

este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL. Las instancias se dirigirán al Sr. Ingeniero Director de este Centro, acompañadas de los documentos acreditativos para su inclusión en los grupos indicados. Clasificados por grupos, se procederá, por insaculación, a designar los representantes.

Calatayud, 11 de mayo 1927. — El Ingeniero Director, Domingo Rueda y Marín.

SECCIÓN SÉPTIMA

Administración de Justicia

JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA

Núm. 2.797.

La Almunia de Doña Godina.

D. Vicente Pérez Gómez Juez de primera instancia de La Almunia;

Por el presente se cita a Santiago Bello Matute, para que al décimo día hábil siguiente al de publicación de este edicto en el BOLETIN OFICIAL de la provincia, a las once horas, comparezca ante este Juzgado, a deponer sobre reconocimiento de firmas puestas en tres letras de cambio libradas por viuda de Hilario Tabernero y aceptadas por el Belle por cantidad total de tres mil cuatrocientas noventa pesetas, según se pide por Fabiana Tabernero Fortea, en diligencias preparatorias; bajo apercibimiento que si no comparece se le tendrá por confeso para el efecto de despachar la ejecución.

Dado en La Almunia, de Doña Godina a nueve de mayo de mil novecientos veintisiete. — Vicente Pérez. — El Secretario, P. Candela y Polo.

La Almunia de Doña Godina.

Don Vicente Pérez Gómez, Juez de primera instancia de La Almunia;

Hago saber: Que por don Paulino Gutiérrez Gil y doña Concepción Urgel Gutiérrez, se ha promovido expediente sobre declaración de herederos abintestato de su tía carnal doña Francisca Gutiérrez Jimeno, que falleció en Morata de Jalón, de donde era natural, el día dos de agosto de mil novecientos veintiséis, y por el presente se llama a los que se crean con igual o mejor derecho que los referidos solicitantes a la herencia de la mencionada causante, para que comparezcan a deducirlo ante este Juzgado en el término de treinta días, contados desde el siguiente al de la publicación de este edicto en el "Boletín Oficial" de esta provincia.

Dado en La Almunia, a nueve de mayo de mil novecientos veintisiete. — Vicente Pérez. — El Secretario, P. Candela.

Núm. 9.826.

Zaragoza.—San Pablo.

Don Juan de Hinojosa Ferrer, Magistrado, Juez de primera instancia del distrito de San Pablo de esta ciudad;

Hago saber: Que en los autos ejecutivos deducidos por el Banco de Bilbao, contra don Gabriel Chalmeta Pablo y su esposa doña Juana Gil y don Valentín Chalmeta Pablo, se saca por primera vez a pública subasta, término de ocho días y tipo de tasación, los siguientes bienes embargados a los deudores:

Un montón de hojadelata precintada, altura 95'5 centímetros.

Un id. de id. id., altura 95'5 cm.

Un id. de id. id., altura 90 cm.

Un id. de id. id., altura 94'5 cm.

Un id. de id. sin precintar, altura 1'25 cm.

Un id. de id. id., altura 1'18 cm.

Un id. de id. id., altura 1'18 cm.

Un id. de id. id., altura 0'79 cm.

Un id. de id. id., altura 0'94 cm.

Un id. de id. id., altura 87'5 cm.

Un id. de id. id., altura 11'5 cm.

Un id. de id. precintada, altura 74 cm.

Un id. de id. id., altura 0'52 cm.

Mil ciento setenta y ocho hojas lata, doble marca, altura 0'53 cm.

Sesenta y siete id. id., id. id., altura 0'55 cm.

Retal útil y hojas en estante.

Valorado todo en diez y nueve mil doscientas pesetas.

Se previene a los licitadores, que para tomar parte en la subasta deberán consignar en la mesa del Juzgado, o establecimiento público destinado al efecto, el diez por ciento del tipo de tasación; que no se admitirán posturas que no cubran las dos terceras partes del avalúo, que el remate podrá hacerse a calidad de ceder, que la relación de los bienes reseñados se halla de manifiesto en secretaría todos los días laborables y horas de audiencia, para tomar los datos que estimen necesarios, y que los efectos se encuentran en poder del depositario don Luis Basterra, empleado en el Banco de Bilbao de esta ciudad, habiéndose señalado para el acto del remate el día treinta del actual y hora de las diez, en la sala audiencia de este Juzgado.

Y para su inserción en el "Boletín Oficial" de la provincia, expido el presente en Zaragoza a catorce de mayo de mil novecientos veintisiete. — Juan de Hinojosa. — El Secretario, Manuel Palomares.

Núm. 2.822.

Alcázar de San Juan.

Don Francisco González Palomino, Juez de primera instancia de esta ciudad y su partido;

Por el presente edicto, que se insertará en los "Boletines Oficiales" de esta provincia y en los de Barcelona, Zaragoza, Córdoba, Madrid, Valencia, Castellón de la Plana y Alicante, hago saber: Que por providencia de esta fecha, dictada a virtud de escrito del Procurador don Ignacio Olivades Valdés, he acordado tener por suscitada la declaración en estado de suspensión de pagos de D. Francisco Ramírez García, con domicilio en Pedro Muñoz, donde ejerce el comercio de tejidos.

Lo que se hace público a los fines procedentes. Dado en Alcázar de San Juan, a veintiséis de abril de mil novecientos veintisiete. — Francisco González Palomino. — P. S. M., Patrocinio Corrales.