

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 cobrarán en la *Subdirección del Hospicio Provincial*, sita en dicho Establecimiento, Pignatelli, núm. 99; desde 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 55 céntimos los del año corriente y a 65 los de anteriores.



PRECIOS DE LOS ANUNCIOS

Tienen *céntimos por cada palabra*. Al original acompañará un sello móvil de 96 céntimos por cada inserción.

Los anuncios obligados al pago, sólo se insertarán previa 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 previsto, 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 dispusiere 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 1897).

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 9 abril 1928).

SECCIÓN PRIMERA

Ministerio de Estado

CANCILLERIA

Convenio general de Navegación Aérea entre España y Francia.

Su Majestad el Rey de España y el Presidente de la República Francesa, animados del deseo de facilitar el desarrollo de las comunicaciones aéreas entre España y Francia, han resuelto ajustar un Convenio a este efecto y han nombrado para ello por sus Plenipotenciarios:

Su Majestad el Rey de España: al Excmo. señor D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, Marqués de Estella, Presidente de Su Consejo de Ministros y su Ministro de Estado, Grande de España, Teniente General de los Ejércitos, condecorado con la Gran Cruz laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando, Caballero Gran Cruz de las Ordenes de San Hermenegildo, del

Mérito Militar, del Mérito Naval, de Pío IX de la Santa Sede, de la Legión de Honor de Francia, de San Benito de Avis de Portugal, de San Mauricio y San Lázaro de Italia y del Mérito de Chile, Su Gentilhombre de Cámara con ejercicio y servidumbre.

El Excmo. Sr.: Presidente de la República Francesa: al Sr. Adrien Thierry, Encargado de Negocios de Francia en Madrid, Caballero de la Legión de Honor, Comendador de la Real Orden de Isabel la Católica y de la Orden de Victoria, de la Gran Bretaña.

Los cuales, después de haberse comunicado sus Plenipotencias respectivas, halladas en buena y debida forma, han convenido los artículos siguientes:

Artículo primero. Cada una de las Altas Partes contratantes concede, en tiempo de paz, a las aeronaves de la otra Parte contratante en ella regularmente matriculadas la libertad de paso sobre su territorio, siempre que sean observadas las condiciones del presente Convenio.

Se entiende, sin embargo, que el establecimiento o la explotación por un empresa perteneciente a una de las Altas Partes contratantes de líneas aéreas regulares, que pasen sobre el territorio de la otra Alta Parte contratante (con o sin escala), estarán subordinados a Convenios especiales entre ambos Gobiernos. Estos Convenios especiales podrán precisar las condiciones de aplicación del presente Convenio general y eventualmente, las extensiones que se den a algunas de sus disposiciones.

Para el funcionamiento de las líneas aéreas así autorizadas, cada una de las Altas Partes contratantes concederá a la otra el trato de nación más favorecida.

A los efectos del presente Convenio, "territorio" significa los territorios metropolitanos y

coloniales, así como las zonas de influencia española y francesa de Marruecos, incluso las aguas jurisdiccionales; se incluyen en los territorios metropolitanos, por lo que respecta a España, las islas Baleares y Canarias, Melilla y Ceuta, y por lo que a Francia se refiere, Córcega.

Por aeronaves se entiende las aeronaves particulares y las de Estado dedicadas exclusivamente a un servicio comercial o postal.

Ninguna aeronave de Estado que no estuviera destinada exclusivamente a un servicio comercial o postal por una de las Altas Partes contratantes, y especialmente ninguna aeronave militar, podrá volar por encima del territorio de la otra Alta Parte contratante o aterrizar en él sin una autorización especial de esta última. En tanto esta autorización no las derogue, se aplicarán a las aeronaves de que se trata las estipulaciones del presente Convenio, así como todas las disposiciones reglamentarias vigentes en el momento del vuelo. En caso de aterrizaje, la aeronave provista de dicha autorización especial, gozará en principio, a menos de estipulación en contrario, de los privilegios habitualmente concedidos a los buques de guerra extranjeros.

Queda especialmente determinado que se considerará como aeronave militar toda aeronave mandada por un militar comisionado con este objeto.

Artículo 2.º Las aeronaves pertenecientes a una de las Altas Partes contratantes, su tripulación, sus pasajeros, su equipaje y el cargamento, cuando se encuentren sobre el territorio de la otra Alta Parte contratante, se someterán a las obligaciones que resulten de las disposiciones vigentes en el Estado atravesado, principalmente a las relativas a la navegación aérea en general, en cuanto dichas disposiciones se apliquen a todas las aeronaves extranjeras sin distinción de nacionalidad, a los derechos de Aduanas y demás derechos reglamentarios, a las prohibiciones de exportación y de importación, al transporte de personas y de mercancías, a la seguridad y al orden público, al régimen de pasaportes y a las eventuales prescripciones sanitarias. Estarán sometidas, además, a las demás obligaciones que resulten de la legislación general vigente, salvo las disposiciones en contrario del vigente Convenio.

Para el tráfico de las líneas aéreas regulares, podrán concertarse Acuerdos especiales entre los Gobiernos de los dos países respecto de las cuestiones tratadas en el apartado precedente.

El transporte comercial de personas y de cosas entre dos puntos cualesquiera del territorio nacional, podrá reservarse a las aeronaves nacionales.

El combustible a bordo estará exento del impuesto de aduana en cuanto no exceda de la cantidad necesaria para realizar el viaje.

Artículo 3.º Las dos Altas Partes contratantes podrán prohibir la navegación aérea sobre determinadas zonas territoriales, con la reserva de que no se haga diferencia alguna a este respecto entre las aeronaves nacionales y las pertenecientes al otro Estado, salvo naturalmente la reserva del uso de los derechos de soberanía de cada una de las dos Altas Partes contratantes en su territorio, en cuanto al empleo de las aeronaves de Estado, distintas de las destinadas exclusivamente a un servicio comercial o postal, tales como las aeronaves militares, las de policía o las aduaneras. Cada una de las Altas Partes contra-

tantes deberá poner en conocimiento de la otra cuáles sean las zonas territoriales sobre las cuales se prohíbe la navegación aérea.

Además, cada una de las Altas Partes contratantes se reserva el derecho de restringir o de prohibir provisional, total o parcialmente, en circunstancias excepcionales y con efecto inmediato, la navegación aérea sobre su territorio, siempre que no se haga, a este respecto, diferencia alguna entre las aeronaves pertenecientes a la otra Alta Parte contratante y las pertenecientes a los demás países extranjeros.

Artículo 4.º Toda aeronave que se encuentre sobre una zona prohibida estará obligada, en cuanto se aperciba de ello, a dar la señal de alarma prescrita por el Reglamento de Navegación aérea del Estado sobre el cual vuela; deberá además aterrizar o amarrar lo antes y lo más cerca posible en uno de los aeródromos de este Estado. Tendrá la misma obligación cualquier aeronave a la que se hiciese una señal especial reglamentaria advirtiéndola que vuela sobre una zona prohibida.

Artículo 5.º Las aeronaves estarán provistas de signos distintivos claramente visibles que permitan comprobar su identidad durante el vuelo (marcas de nacionalidad y de matrícula). Llevarán, además, el nombre y domicilio del propietario.

Las aeronaves deberán ir provistas de certificados de matrícula y de navegabilidad, así como de todos los demás documentos prescritos para la navegación aérea en su país de origen.

Todos los individuos de la tripulación que ejerzan en la aeronave una actividad sometida en su país de origen a autorización especial, deberán ir provistos de los documentos prescritos en su país de origen para la navegación aérea, y especialmente de los diplomas y licencias reglamentarios.

Los demás individuos de la tripulación deberán llevar documentos que indiquen su ocupación a bordo, su profesión, identidad y nacionalidad.

Los certificados de navegabilidad, diplomas de aptitud y licencias expedidos o revalidados por una de las Altas Partes contratantes para la aeronave o la tripulación, serán válidos en el otro Estado al mismo título que los documentos correspondientes expedidos o revalidados por este Estado. Se precisa, sin embargo, que los diplomas y licencias de las tripulaciones sólo serán válidos para la conducción de aeronaves matriculadas en el país que los hubiese expedido; sólo podrá faltarse a esta regla mediante una autorización especial de las autoridades aeronáuticas del Estado sobre el cual se vuela.

Cada una de las Altas Partes contratantes se reserva el derecho de no reconocer para la navegación interior sobre su territorio los diplomas de aptitud y licencias expedidos a sus súbditos por la otra Parte contratante.

La tripulación y los viajeros, en tanto nada se pacte en contrario, deberán ir provistos de los documentos exigibles, con arreglo a las prescripciones vigentes para el tráfico internacional.

Artículo 6.º Sobre el territorio de una de las Altas Partes contratantes, las aeronaves de la otra Alta Parte contratante no podrán estar provistas de aparatos de radiocomunicación, si en cuanto se permita por los dos Estados contratantes. El empleo de estos aparatos se regirá naturalmente por las disposiciones vigentes en el Estado sobre que se vuela en el momento de

ponerlos en servicio. Tales aparatos sólo deberán ser utilizados por las personas de la tripulación provistas de autorización especial, expedida a este efecto por su Estado de origen.

Por razones de seguridad, los dos Estados contratantes se reservan el derecho a dictar reglamentos relativos a la instalación obligatoria de aparatos de radiocomunicación en las aeronaves.

Artículo 7.º Las aeronaves, sus tripulaciones y los viajeros no podrán transportar armas ni municiones, gases nocivos ni explosivos, ni aparatos fotográficos, sino con autorización del Estado en cuyo dominio aéreo se encuentre la aeronave.

Por razones de seguridad pública, cada una de las Altas Partes contratantes podrá limitar en el territorio de su soberanía el transporte de cosas distintas de las determinadas en el apartado primero del presente artículo, a condición de que no se haga diferencia alguna entre las aeronaves nacionales y las de la otra Alta Parte contratante.

Artículo 8.º Las aeronaves que transporten viajeros y mercancías deberán ir provistas de una lista nominal de los viajeros y un manifiesto para las mercancías, en el cual se describa la naturaleza y cantidad del cargamento, así como las declaraciones necesarias para la Aduana.

Si a la llegada de una aeronave se comprueba una divergencia entre las mercancías transportadas y los documentos arriba citados, las autoridades aduaneras del puerto de llegada deberán ponerse directamente en comunicación con las autoridades aduaneras competente del otro Estado contratante.

El transporte de envíos postales se regulará directamente entre las Administraciones de Correos de los dos Estados contratantes mediante arreglos especiales.

Artículo 9.º En todos los casos de salida o aterrizaje, cada Estado contratante podrá hacer vigentes en su territorio por las autoridades competentes las aeronaves del otro Estado y examinar los certificados y demás documentos prescritos.

Artículo 10. Los aeródromos abiertos a la navegación aérea pública serán accesibles a las aeronaves de ambos Estados. Estos podrán utilizar igualmente los servicios de información meteorológica, conexión radioeléctrica, balizas y señales diurnas y nocturnas. Los impuestos eventuales (de aterrizaje, estancia, etcétera) serán los mismos para las aeronaves nacionales y las pertenecientes al otro Estado.

Los Gobiernos de las dos Altas Partes contratantes podrán convenir facilidades especiales para los servicios regulares de las líneas aéreas.

Artículo 11. A la llegada y a la salida, las aeronaves destinadas a, o procedentes de uno de los Estados contratantes, no podrán dirigirse sino a un aeródromo abierto a la navegación aérea pública y clasificado como aeródromo aduanero (con servicio de revisión de pasaportes), sin aterrizaje intermedio entre la frontera y el aeródromo. En casos especiales las Autoridades competentes podrán autorizar la salida o llegada a otros aeródromos, en los cuales se verificarán las operaciones de Aduana y la revisión de pasaportes. La prohibición de aterrizaje intermedio se aplicará igualmente a estos casos especiales.

En caso de aterrizaje forzoso fuera de los aeródromos a que se refiere el apartado 1.º, sea por razón de fuerza mayor, sea en los casos previstos en el artículo 4.º, el Comandante de la aeronave, la tripulación y los pasajeros deberán aten-

nerse a las disposiciones relativas a la navegación aérea, formalidades aduaneras y régimen de pasaportes, vigentes en el Estado en cuyo territorio tiene lugar el aterrizaje.

Las dos Altas Partes contratantes se comunicarán la lista de los aeródromos abiertos a la navegación aérea pública. Esta lista definirá los que estén clasificados como aeródromos aduaneros. Cualquier modificación introducida en esta lista, así como cualquier restricción aun temporal del derecho de utilizar uno de estos aeródromos, deberá comunicarse inmediatamente a la otra Alta Parte contratante.

Artículo 12. Las fronteras comunes de ambas Partes contratantes no se franquearán más que entre los puntos determinados de común acuerdo. Las fronteras no comunes se franquearán entre los puntos fijados por aquel de los dos Estados cuyo territorio limiten.

Queda convenido, desde luego, que todas las zonas en las cuales una de las Partes contratantes autorice el paso de sus fronteras comunes o no comunes a sus aeronaves nacionales o a las de otra nacionalidad, podrá utilizarse "ipso facto" para el paso de las aeronaves pertenecientes a la otra Alta Parte contratante.

Artículo 13. No podrá arrojarse lastre que no sea arena fina o agua.

Artículo 14. Durante el vuelo, y aparte del lastre, podrán arrojarse o abandonarse de otra manera objetos o materias para los cuales el Estado sobre cuyo territorio se proceda a esta operación no haya concedido una autorización especial.

Artículo 15. Para todas las cuestiones de nacionalidad que surjan en la aplicación del presente Convenio, se entiende que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están matriculadas regularmente.

Una aeronave no podrá matricularse en ninguno de los dos Estados si no pertenece enteramente a súbditos de este Estado. Si el propietario es una sociedad, cualquiera que fuera la forma de ésta, deberá satisfacer todas las condiciones exigidas por la legislación española o la francesa para que se la considere como de nacionalidad española o francesa, respectivamente.

Artículo 16. Las dos Altas Partes contratantes cambiarán entre ellas, durante el mes siguiente la rectificación del presente Convenio, las listas de inscripción en el registro de matrícula, y ulteriormente, cada mes, las listas de inscripciones y anulaciones de inscripción efectuadas en el transcurso del mes precedente.

Artículo 17. Toda aeronave que pase o atraviese la atmósfera por encima de uno de los Estados contratantes, y que efectúe solamente los aterrizajes y las detenciones razonablemente necesarios, podrá sustrarse al embargo por falsificación de una patente, dibujo o modelo, mediante el depósito de una fianza cuyo importe, a falta de acuerdo amigable, se fijará en el plazo más breve posible por la Autoridad competente del lugar del embargo.

Artículo 18. Las aeronaves pertenecientes a los dos Estados contratantes tendrán derecho para el aterrizaje, especialmente en caso de peligro, a los mismos auxilios que las aeronaves nacionales.

El salvamento de los aparatos perdidos en alta mar se regulará, salvo convenio en contrario, por los principios del derecho marítimo, resultantes de los Convenios internacionales vigentes, o a

falta de éstos, por las leyes nacionales de quien realice el salvamento.

El régimen de las sanciones aplicables a las aeronaves que faltasen a las reglas del presente Convenio será el mismo que el establecido en los Reglamentos dictados por cada una de las Altas Partes contratantes para sus aeronaves nacionales.

Artículo 19. Las dos Altas Partes contratantes se comunicarán mutuamente todas las disposiciones vigentes en su territorio sobre la navegación aérea.

Artículo 20. Los detalles de aplicación del presente Convenio se regularán, siempre que sea posible, mediante acuerdo directo entre las diversas Administraciones competentes de las dos Altas Partes contratantes (especialmente para regular las formalidades aduaneras).

Cualquier divergencia, en cuanto a la aplicación del presente Convenio, que no haya podido ser resuelta amigablemente por la vía diplomática ordinaria, se someterá al examen de una Comisión de conciliación, formada por un miembro por parte de España, otro por parte de Francia y un Presidente, nombrado de común acuerdo. Los miembros, así como el Presidente, se nombrarán cada vez que un nuevo caso lo exija. Si las Altas Partes contratantes no se pusiesen de acuerdo respecto del nombramiento de Presidente o del fallo pronunciado por la citada Comisión, se someterá el litigio al Tribunal Permanente de Justicia Internacional de El Haya.

Artículo 21. Cada una de las Altas Partes contratantes podrá, en cualquier momento, denunciar el presente Convenio, mediante aviso con doce meses de anticipación.

Artículo 22. El presente Convenio habrá de ser ratificado y las ratificaciones se canjearán en Madrid lo antes posible, entrando en vigor en la fecha del canje de ratificaciones.

En testimonio de la cual los Plenipotenciarios respectivos firman el presente Convenio, que roboran con sus sellos.

Hecho en Madrid, en español y en francés, por duplicado, el 22 de marzo de 1928.

(Firmado) (L. S.) Miguel Primo de Rivera.

(Firmado) (L. S.) Adrien Thierry.

Los infrascritos, autorizados al efecto, convienen en que los Convenios entre España y Francia relativos a la navegación aérea y el Convenio especial para el establecimiento y servicio general de las líneas aéreas españolas y francesas, fecha de hoy, entren en vigor en ambos países el día de la firma de los referidos pactos.

En testimonio de lo cual, firman la presente declaración en doble ejemplar, en español y en francés, en Madrid, a 22 de marzo de 1928.

(Firmado) Miguel Primo de Rivera.

(Firmado) Adrien Thierry.

Núm. 1.

Madrid, 22 de marzo de 1928.

Muy señor mío: Tengo la honra de confirmar a V. S. que el texto español adjunto del Convenio especial para el establecimiento y servicio general de las líneas aéreas españolas Cabo Juby y Guinea con enlace para Canarias; Barcelona a Ginebra y Madrid-París y líneas francesas de Perpignan a Dakar, Alicante a Orán y Marsella a Argel, rubricado de mi mano, ha sido aprobado por el Gobierno español y será puesto en vigor

hoy mismo, según queda convenido en el Protocolo de esta fecha, en que igualmente se ha firmado por V. S. y por mí, el Convenio general de Navegación aérea entre España y Francia.

Aproveché la oportunidad para reiterar a V. S. la seguridad de mi distinguida consideración.—(Firmado): Marqués de Estella. Señor Adrien Thierry, Encargado de Negocios de Francia.

Núm. 2.

Embajador de Francia en España.

Madrid, 22 de marzo de 1928.

Señor Presidente: Tengo la honra de confirmar a V. E. que el texto francés adjunto del Convenio especial para el establecimiento y el servicio general de líneas aéreas españolas Cabo Juby y Guinea con enlace para Canarias; Barcelona a Ginebra y Madrid-París y líneas francesas de Perpignan a Dakar, Alicante a Orán y Marsella a Argel, rubricada de mi mano, ha sido aprobado por el Gobierno francés y será puesto en vigor hoy mismo, según queda convenido en el Protocolo de esta fecha, en que igualmente se ha firmado por V. E. y por mí, el Convenio general de Navegación, aérea entre España y Francia.

Sírvase aceptar, Sr. Presidente, las seguridades de mi más alta consideración.—(Firmado): Adrien Thierry.

Al Excmo. Sr. Marqués de Estella, Presidente del Consejo y Ministro de Estado.

Núm. 3.

Convenio especial entre los Gobiernos español y francés para el establecimiento y servicio general de líneas aéreas españolas a Cabo Juby y Guinea, con enlace para Canarias; Barcelona a Ginebra y Madrid-París, y líneas francesas de Perpignan a Dakar, con bifurcación Alicante-Orán, Marsella-Argel y París-Madrid.

En aplicación de las disposiciones del artículo 1.º párrafo segundo del Convenio general de navegación aérea entre España y Francia, de fecha 22 de marzo de 1928, se ha convenido lo que sigue:

Artículo 1.º El Gobierno español concede al Gobierno francés autorización para poder explotar sobre los territorios españoles, por las Compañías que designe el Gobierno francés, las líneas aéreas comerciales indicadas a continuación:

1.ª Línea de Perpignan a Dakar y a Orán, por Perpignan, Barcelona, Alicante (bifurcación a Orán), Málaga, Casablanca, Agadir, Cabo Juby, Villa Cisneros, Port-Etienne, Dakar, con escala discrecional en todos estos puntos.

2.ª Línea de Marsella a Argel, con escala discrecional en las bahías de Mallorca, Pollensa y Alcudia, según las condiciones atmosféricas, o en toda otra base nacional de hidroaviones abierta en la isla de Mallorca al tráfico comercial.

Artículo 2.º El Gobierno francés concede al Gobierno español autorización para poder explotar sobre los territorios franceses, por las Compañías que el Gobierno español designe, las líneas aéreas comerciales indicadas a continuación:

1.ª Línea de España a la Guinea española y a las Islas Canarias, por la costa occidental de Ma-

ruecos hasta Cabo Juby (bifurcación para Canarias), y desde allí por la costa occidental de África hasta Guinea.

2.^a Línea de Barcelona a Ginebra, por Marsella y Lyon, con escala discrecional en estas dos ciudades.

Artículo 3.^o Las dos Altas Partes contratante procurarán realizar lo antes posible la comunicación aérea París-Madrid por Burdeos, explotándola por una Sociedad francoespañola. En espera de que la explotación pueda ser efectuada por una Sociedad francoespañola, cada Alta Parte contratante tendrá el derecho de realizar esta comunicación por una Sociedad de su nacionalidad.

Artículo 4.^o Queda convenido que el establecimiento de estas diferentes líneas podrá no ser simultáneo.

Cada Alta Parte contratante no podrá designar una Empresa de otra nacionalidad que la suya propia para volar sobre el territorio de la otra Alta Parte contratante. Igualmente, para la explotación sobre el territorio de una de las Altas Partes contratantes de cualquiera de las líneas autorizadas por ella, no podrá ser empleado más que personal y material de la nacionalidad de una u otra de las dos Altas Partes contratantes.

Artículo 5.^o Los cuadros de cada servicio, su horario, correspondencia con otras líneas en las diferentes escalas y el tipo del material empleado, será libremente elegido por la Compañía explotadora, bajo la vigilancia del Estado que la haya encargado del servicio.

Estos datos, así como las tarifas, serán comunicados cuatro semanas antes de aplicarse (o para el material, a la entrada en servicio) al Gobierno del Estado sobre cuyo territorio se haya de volar.

Artículo 6.^o Para la aplicación de las disposiciones del artículo 2.^o del Convenio general, de fecha 22 de marzo de 1928, se establece que en las líneas regulares autorizadas por el presente Convenio, el cabotaje sobre el territorio de cada una de las dos Altas Partes contratantes, se reserva a sus aeronaves nacionales. Sin embargo, podrán introducirse eventualmente derogaciones de esta regla general, en lo que se refiere a los transportes postales, en los acuerdos que se establezcan entre las Administraciones postales y las Empresas, como se prevé en el artículo 9.^o del presente Convenio.

Independientemente de la reserva antes expresada en favor de las Empresas nacionales, cada Empresa podrá abrir al tráfico las escalas indicadas en los artículos 1.^o y 2.^o

Artículo 7.^o En aplicación del artículo 6.^o del Convenio general, de fecha 22 de marzo de 1928, se establece desde luego que en las Empresas designadas para efectuar los servicios previstos en los artículos 1.^o y 2.^o que preceden, tendrán el derecho de utilizar a bordo de sus aeronaves aparatos de radiocomunicación.

Artículo 8.^o Las Empresas designadas por cada una de las dos Altas Partes contratantes podrán utilizar, sobre los territorios de la otra Alta Parte contratante, todas las bases de hidrojaulones y todos los aeródromos públicos que jalonan su itinerario.

Los servicios oficiales de los dos Estados, tanto los servicios de navegación aérea propiamente dicha, con los servicios auxiliares de Meteorología, Radiocomunicación, etc., serán igualmente utilizables por las Empresas de la nacionalidad

de una u otra de las dos Altas Partes contratantes.

Las Empresas francesas que a la firma del presente Convenio especial utilicen aeródromos propios, deberán utilizar los aeródromos nacionales españoles, en lugar de los suyos propios, tan pronto como estén aquéllos construidos y dispuestos para el tráfico comercial en las escalas discrecionales indicadas en el artículo 1.^o

Artículo 9.^o Cada Empresa tratará directamente con la Administración postal y el Estado sobre que vuele, en lo relativo a las condiciones de utilización de la línea para el transporte postal, entendiéndose que éste no lo será impuesto a cambio de la autorización de vuelo que resulta del presente convenio especial.

Independientemente de estos transportes remunerados por las Administraciones postales interesadas, las Administraciones aeronáuticas de cada una de las Altas Partes contratantes se proponen no subvencionar en modo alguno las Empresas explotadoras designadas por la otra Alta Parte contratante.

Artículo 10. Cada una de las Altas Partes contratantes conserva el derecho a designar, en cualquier momento, una Empresa destinada a reemplazar a otra que se hubiese encargado de la explotación de las líneas aéreas autorizadas.

La Empresa así privada del servicio aéreo no tendrá derecho a reclamar a la otra Alta Parte contratante indemnización por los daños y perjuicios a ella causados.

Artículo 11. Si una Empresa designada por una de las Altas Partes contratantes se hiciera culpable de faltas repetidas a los Reglamentos de seguridad y orden público de la otra Alta Parte contratante, el Gobierno de ésta tendría el derecho de exigir el despido del personal culpable, y aun en casos graves, de pedir la sustitución de la Empresa culpable por una nueva.

En caso de desacuerdo a este respecto entre las dos Altas Partes contratantes, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 20 del Convenio general de 22 de marzo de 1928.

Artículo 12. En el caso de que una Empresa española y otra francesa exploten una misma línea aérea o utilicen un mismo aeródromo, los detalles de aplicación del Convenio especial y las dificultades de poca importancia que puedan surgir entre las dos Empresas, serán resueltos por acuerdo directo entre dos Delegados de las Altas Partes contratantes designados el uno por el Gobierno español y el otro por el Gobierno francés. Del mismo modo se resolverán las dificultades de poca importancia que se presenten en la explotación por una Empresa hispano-francesa.

Artículo 13. Queda establecido que el presente Convenio especial no podrá tener repercusión alguna, para líneas autorizadas, en las condiciones de explotación sobre territorios distintos de los de las dos Altas Partes contratantes.

Artículo 14. Se reservará para un Convenio especial ulterior la sustitución eventual de determinados servicios de los establecidos en virtud de los artículos 1.^o y 2.^o por los de una Empresa única hispano-francesa. Este Convenio fijará las condiciones de participación en la nueva Empresa de elementos respectivamente españoles y franceses, así como las condiciones de empleo del personal y material de las dos nacionalidades y las subvenciones concedidas por los dos Estados. Se tendrá en cuenta, naturalmente,

para estas determinaciones, la importancia de los trabajos realizados de una y otra parte para el establecimiento de la línea que haya de explotarse en común.

Artículo 15. Independientemente de los casos de denuncia del Convenio general de 22 de marzo de 1928, como se prevé en su artículo 21, el presente Convenio especial es válido hasta el 31 de diciembre de 1933.

Será prorrogado tácitamente de cinco en cinco años, teniendo por tanto cada Alta Parte contratante la facultad de denunciarlo en cualquier momento, mediante aviso previo de un año de antelación.

Podrá procederse por primera vez a esta denuncia, con efecto el 31 de diciembre de 1933, según aviso previo no posterior al 31 de diciembre de 1932.

Artículo 16. En caso de adhesión de España y Francia a un mismo Convenio internacional que pueda sustituir el Convenio general de 22 de marzo de 1928, el presente Convenio especial continuará en vigor, aun cuando el Convenio general fuese denunciado.

Marqués de Estella.

Madrid, 22 de marzo de 1928.—(Firmado),
("Gaceta 23 marzo 1928.)

SECCIÓN SEGUNDA

Núm. 1.694.

GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

Sanidad.—Circular.

El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, con fecha 4 del actual, me dirige la siguiente circular:

«En mis frecuentes viajes por todas las regiones de España: campos, ciudades y aldeas he podido apreciar que no siempre la higiene merece la atención y el esmero que en reiteradas ocasiones he recomendado a las Autoridades gubernativas y locales. Ciertamente es, y me complace en reconocerlo, que no sólo algunas ciudades, sino también numerosos pueblos de escaso vecindario, han realizado mejoras de importancia, ya estableciendo servicios nuevos (aguas potables, mataderos, etc.) ya procurando mayor limpieza de las vías públicas, o ya, por fin, obligando al vecindario al cumplimiento de las Ordenanzas municipales en materias de Sanidad. Pero he de confesar que la mayoría permanecen en el estado de abandono que tanto perjuicio acarrea a la salud pública y a la economía nacional. Y ahora que España es visitada, periódicamente, por numerosos extranjeros y que se prepara a recibir en fecha próxima, con motivo de las exposiciones de Sevilla y Barcelona, millares de turistas, es menester que el celo de V. E. se manifieste con especial ahínco en el mejoramiento y aseo de las urbes y poblados de la provincia de su mando.

A este fin llamo su atención acerca de los siguientes extremos:

Primero. La vacunación. — Es ya hora de

que la viruela cese de marcar los rostros españoles. No basta que haya disminuido grandemente, es menester que desaparezca del todo, evitándonos el espectáculo de epidemias, como la que ahora mismo existe en alguna importante ciudad. Para ello basta que V. E. haga cumplir rigurosamente el artículo 202 del Estatuto municipal y el 28 del Reglamento de Sanidad, que pone a disposición de los Ayuntamientos, gratuitamente, cuanta vacuna antivariólica necesiten, sin más que solicitarla de este Ministerio.

No hay, pues, excusa para el abandono de esta obligación, y cada vez que aparezca una epidemia variólica exigiré estrecha responsabilidad a las Autoridades, y en especial, a los Inspectores sanitarios.

Segundo. Un servicio importante, que tampoco exige dispendios considerables, aunque sí atención y vigilancia continuas, es el que se refiere a la limpieza y cuidado de las vías públicas, lo mismo en urbes que en las aldeas.

No se debe consentir en las ciudades, que las calles estén cubiertas de fango e inmundicias, que los solares se conviertan en estercoleros, y que el acarreo de la basura se verifique en pleno día y en tan pésimas condiciones que lo que recojan en un lado lo vayan esparciendo por el camino. Ni puede tolerarse, de ninguna manera, que los vehículos destinados a tal objeto sean abiertos y carezcan de condiciones adecuadas y que los conductores hagan el tránsito sentados o tumbados sobre las propias basuras. Todo eso es repugnante, incivil, indigno de España, y es preciso que desaparezca inmediatamente, hallándome dispuesto a aplicar a los responsables las sanciones debidas.

Debe V. E. prohibir que en los pueblos las calles se conviertan en evacuatorio público y desterrando la costumbre de orinar y escupir en la vía pública y que el estiércol permanezca amontonado delante de las casas o almacenado en las cuadras, apestando el ambiente y convirtiéndose en viveros perpetuos de la plaga de moscas, tan perjudiciales y generalizadas en nuestro país.

Tercero. Por Reales órdenes de 2 de enero y 9 de noviembre de 1926 dispuse que los funcionarios de Sanidad giren visitas trimestrales a establecimientos públicos y, especialmente, a las fondas, hoteles, posadas, hospederías, cafés, bares, tabernas, etc., a fin de mantenerlas en constante estado higiénico, fijando su atención en el aseo y condiciones de los locales, cocinas, retretes, etc., denunciando los defectos a la Autoridad municipal, para su inmediata corrección, y dando a los Gobernadores la facultad de llegar incluso a la clausura, en los casos de incumplimiento o rebeldía.

Recomiendo a V. E. la aplicación incesante y severa de ambas disposiciones que dieron lugar a una campaña fructífera, y que ahora, ha caído bastante en desuso. Excite el celo de los Inspectores, renueve a los Alcaldes la orden de apoyar vigorosamente la acción sanitaria de estos funcionarios, dándome cuenta si los primeros

no cumplen sus deberes y proponerme los de los segundos en caso necesario.

En aquellas Reales órdenes, se establece el precepto de la desinfección y desinsectación periódica de los locales, medida que debe cumplirse puntualmente y con arreglo a la técnica más perfecta. Y quiero añadir respecto a la desinsectación que es necesario aplicarla, sin excepción, a todas las personas portadoras de piojos, porque si al principio he dicho que no habría viruela si todos se vacunaran, ahora afirmo que no habría tifus exantemático si no existieran gentes desidiosas invadidas de pediculosis.

De la aplicación de estas medidas y de cuantas en el mismo sentido le sugiera su buen celo, se servirá V. E. informarme trimestralmente».

Lo que hago público para general conocimiento, confiando en que el celo de los Alcaldes e Inspectores municipales secundará aquella disposición sin obligar a emplear medidas de rigor contra los que directa o indirectamente se opongan al cumplimiento de las mismas. Zaragoza, 10 de abril de 1928.

El Gobernador civil,

Juan Cantón-Salazar y Zaporta.

Núm. 1.690.

CIRCULAR

El Excmo. Sr. Director general de Seguridad, en telegrama de primero del actual, me comunica lo siguiente:

«Con esta fecha autorizo la proyección de la película titulada «H. J. N. R.», propiedad de la casa exclusivas Liana; «Rosas y espinas», de la casa ediciones Cinematográficas; «Rummi» y revista «Paramount, número 5», de Paramount. Con fecha 3 la titulada «Los misterios de la imperial Toledo», de la casa Verdaguer.

Con fecha 6 la titulada «El heredero de su excelencia», de la casa concesión Española de la Universun Film.

Lo que se hace público en este periódico oficial para general conocimiento. Zaragoza, 9 de abril de 1928.

El Gobernador civil,

Juan Cantón-Salazar y Zaporta.

Núm. 1.687.

Servicio de Higiene y Sanidad pecuarias.

CIRCULAR

En cumplimiento del artículo 17 del Reglamento de Epizootias, se declara oficialmente extinguida la enfermedad carbunco bacteridiano, en el monte «Muela alta», del término municipal de Bulbiente, en el ganado de D. Florencio Ibáñez, de Beratón (Soria), cuya existencia fué declarada oficialmente con fecha 28 de enero último.

Lo que se hace público para general conocimiento. Zaragoza, 10 de abril de 1928.

El Gobernador civil,

Juan Cantón-Salazar y Zaporta.

SECCIÓN QUINTA

Núm. 1.667.

Recaudación de Contribuciones de la provincia de Zaragoza.

D. José M. Zavala y Beolas, Recaudador subalterno de contribuciones de esta capital;

Hago saber: Que por providencia de hoy, dictada por esta Oficina en el expediente que se instruye contra D. Julio Marquínez Isasi, por débitos de Industrial, correspondiente al año 1925-26, ha sido decretada la venta en pública subasta de los efectos embargados que se detallan a continuación:

Efectos embargados.

TASACION
Pesetas.

- | | |
|---|-------|
| 1.º Una máquina minerva «Excelsior», modelo once, núm. 7.897, de tintaje plano para movimiento a pedal y a fuerza motriz, con dispositivo para pasar los rodillos y aparato marcador ajustable, tamaño luz de rama 26 × 37, con sus accesorios.. | 3.400 |
| 2.º Una máquina «Boston», modelo I. A., sin tintero, luz de rama 10 × 15, movimiento por palanca.. | 250 |
| 3.º Una máquina minerva «Mercurio Especial» (Brillante), de la casa Hogensfort de Lipzig, núm. 49.762, con tintaje cilíndrico, de tres rodillos dadores, para movimiento a pedal y a fuerza motriz, con poleas loca y fija, freno al volante, aparato marginador ajustable y distribuidor de vaivén para dos colores, luz de rama 32 × 42 y 30 × 40 ... | 3.800 |
| 4.º Una perforadora a brazo..... | 500 |
| 5.º Una máquina de coser con alambre continuo, modelo IV, núm. 18.269 | 500 |

Total 8.450

La subasta tendrá lugar en el local de la Agencia ejecutiva, calle de Goya, número 9, segundo piso derecha, el día 19 de abril de 1928, a las diez horas; admitiéndose durante la primera hora, después de abierto el remate las posturas que cubran los dos tercios de la tasación, y si transcurrido este tiempo no se hubiese presentado ninguna, se admitirá en el plazo de otra media hora, la que cubra el importe del débito, recargos y costas del procedimiento.

Lo que se anuncia al público, convocando licitadores en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 84 de la Instrucción de 26 de abril de 1900.

Zaragoza, a 9 de abril de 1928.— El Recaudador ejecutivo, José M. Zavala.

SECCIÓN SEXTA

Elección de Vocales.

Señalando las fechas y horas en que tendrá lugar en los pueblos que se expresan la elección de Vocales de la parte real y personal de las Comisiones que han de formar el repartimiento general, con arreglo al R. D. de 11 de septiembre de 1918.

Número 1.680 Murero.—El 15 del actual, de 10 a 12.

* * *

Confección y exposición de documentos.

Comisiones de evaluación.

Con el fin de que las Comisiones de evaluación de los pueblos que abajo se expresan puedan formar con toda exactitud el repartimiento general del ejercicio de 1928, se invita y requiere a todos los vecinos y hacendados forasteros, para que en el plazo de quince días, contados desde la inserción de este anuncio en el *Boletín Oficial*, presenten en las secretarías de sus respectivos Ayuntamientos declaraciones juradas de todas las utilidades que obtengan en su correspondiente término municipal; advirtiéndoles, que a cuantos no lo verifiquen, se les considerará conformes con los datos obrantes en dichas oficinas, sin tener derecho a reclamación alguna respecto a la cuota que se les asigne ni contra la totalidad del reparto.

Número 1.594 Ruesca

— 1.620 Nonaspe

— 1.660 Malón

Repartimiento general para 1928.

Número 1.663 Villanueva de Jiloca

— 1.682 Biota

— 1.685 Cerveruela

Presupuesto ordinario para 1927.

Número 1.596 Bordalba

Cuentas municipales

Número 1.592 Alberite de San Juan.—Ejercicios de 1926 y 1927.

— 1.597 Maella.—Ejercicio de 1927.

— 1.615 Isuerre.—Ejercicio de 1927.

— 1.616 Lobera de Onsella.—Ejercicio de 1927.

— 1.660 Malón.—Años 1923-24 a 1917.

— 1.663 Villanueva de Jiloca.—Ejercicios 1925-26 y 1926-27.

— 1.664 Ibdes.—Ejercicio de 1927.

— 1.665 Alfajarín.—Ejercicio de 1927.

— 1.684 Lituénigo.—Ejercicio de 1926-1927.

Rectificación al Padrón de habitantes.

Número 1.565 Villanueva de Jiloca

— > Used

Liquidaciones de presupuestos.

Número 1.586 Rueda de Jalón

Apéndice al amillaramiento.

Número 1.615 Isuerre

— 1.616 Lobera de Onsella

Alteraciones de la riqueza rústica y urbana.

Por el tiempo reglamentario se admitirán en las secretarías de los Ayuntamientos siguientes, las altas y bajas que los contribuyentes vecinos y hacendados forasteros hayan experimentado en sus riquezas rústica y urbana, previa presentación de los documentos legales que acrediten la transmisión de dominio y haber sido satisfechos los derechos reales de la Hacienda pública, sin cuyos requisitos no serán admitidos.

Número 1.588 Belchite

— 1.589 Lécera

— 1.590 Bárboles

— 1.591 Mainar

— 1.593 El Frasno

— 1.595 Carenas

— 1.598 Villalengua

— 1.611 Bardallur

— 1.612 Magallón

— 1.613 El Buste

— 1.616 Lobera de Onsella

— 1.618 San Martín de Moncayo

— 1.620 Nonaspe

— 1.650 Boquiñeni

— 1.653 Cunchillos

— 1.654 Cimballa

— 1.655 Torralba de Ribota

— 1.663 Villanueva de Jiloca

— > Used

Recuento de ganadería.

Número 1.591 Mainar

— 1.615 Isuerre

— 1.616 Lobera de Onsella

— 1.663 Villanueva de Jiloca

— 1.681 Used

Ejea de los Caballeros. N.º 1.695.

Deslinde del monte «Las Planas de Ejea».
Acordado, en sesión del día 23 de marzo del año actual, por el Ayuntamiento pleno de esta villa, se lleve a cabo el deslinde del monte «Las Planas de Ejea», se hace público por medio del presente anuncio, de acuerdo con el artículo 8.º de las Ordenanzas de Montes, habiendo sido designado para la práctica de dicha operación el Ingeniero de Montes Ilmo. Sr. D. Martín Agustín Tosantos.

Y a los efectos oportunos se hace saber que durante un plazo de treinta días naturales, a contar de la fecha de publicación de este anuncio, los particulares a quienes, por ser desconocidos, no pueda citarse directamente, deberán presentar en la secretaría de este Ayuntamiento las pruebas documentales referentes a sus derechos (posesión, propiedad u otros), relativos a fincas enclavadas o colindantes.

El deslinde dará comienzo el día 21 de mayo de este año, a las diez de la mañana, partiendo del punto conocido por «Corral de Guzmán», lindante con término de Sádaba.

Ejea de los Caballeros, 4 de abril de 1928.
El Alcalde-Presidente, (ilegible).