

Boletín



Oficial

DE LA

PROVINCIA DE CÓRDOBA

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, EXCEPTO LOS FESTIVOS



Franqueo
concertado

Artículo 1.º—Las Leyes obligarán en la Península, e Islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos a la Legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa.

Se entiende hecha la promulgación el día en que termina la inserción de la ley en la "Gaceta".

Artículo 2.º—La ignorancia de las leyes no excusa de su cumplimiento.

Artículo 3.º—Las leyes no tendrán efecto retroactivo si no dispusieren lo contrario.—(Código civil vigente.)

Las leyes, órdenes y anuncios que se mande publicar en los BOLETINES OFICIALES se han de remitir al Gobernador de la provincia, por cuyo conducto se pasarán a los editores de los mencionados periódicos.

RR. OO. 26 Marzo 1837 y 31 Agosto 1863).

PRECIOS DE SUSCRIPCION

EN CORDOBA	PESETAS	FUERA DE CORDOBA	PESETAS
Un mes.	5	Un mes.	6
Trimestre. . . .	12'50	Trimestre. . . .	15
Seis meses. . . .	21	Seis meses. . . .	28
Un año	40	Un año.	50

Venta de números sueltos a 40 céntimos de peseta.

PAGO ADELANTADO

Las Corporaciones provinciales y municipales vienen obligadas al pago de todos los anuncios de subasta que manden publicar, aún cuando aquéllas resulten desiertas por falta de rematante. (Reales órdenes de 18 de Marzo de 1904 y 7 de Febrero de 1906).

Reglamento de 2 de Julio de 1924.

Artículo 20.—Las entidades municipales abonarán, en primer término, al Notario que, en su caso, autorice la subasta, los derechos que le correspondan y los suplementos que haya adelantado, y abonarán igualmente los derechos de inserción de los anuncios en los periódicos, cuidando de reintegrarse del rematante, si lo hubiere, del importe total de estos gastos con arreglo a lo dispuesto en la regla octava del artículo 6.º de este Reglamento.

ADVERTENCIA.—No se insertará ningún edicto o anuncio que sea a instancia de parte sin que abonen los interesados el importe de su publicación o garanticen el pago a razón de 1'25 pesetas línea o parte de ella.

Boletín Oficial del Estado

correspondiente al día 7 de Junio de 1939
AÑO IV NUM. 158

Núm. 1.237

Jefatura del Estado

LEY

De 2 de Junio de 1939 instituyendo un sistema de Crédito Naval.

La importancia indudable que para el futuro de España ha de tener el desarrollo de su Marina Mercante exige que entre los planes de reconstrucción Nacional ocupe lugar preeminente el de nuestras Flotas mercantes y Pesquera.

Por otra parte, los puntos programáticos del Movimiento Nacional mencionan taxativamente que España, en sus aspiraciones de grandeza, «volverá a buscar su gloria y su riqueza por las rutas del mar».

En el desarrollo de aquellos planes, labor extraordinaria de la postguerra, que absorbe parte importante de la preocupación y atención del Gobierno, considera éste que ha llegado el momento de poner los primeros jalones de la citada reconstrucción Naval.

Nuestra Marina Mercante, como por otra parte ocurrió a la mayoría de las actividades integrantes de la riqueza Nacional, inició a partir de la fecha nefasta de la proclamación de la República, en mil novecientos treinta y uno, una decadencia manifiesta, que, continuada sin interrupción y complicada por una labor disolvente de indisciplina, la habían llevado en mil novecientos treinta y

seis a una situación crítica, con un tonelaje insuficiente y anticuado, una posición económica insostenible, que producía la detención en los puertos de una gran parte de la Flota, y una descomposición moral que cerraba todos los caminos de posible recuperación.

Desde la iniciación del Movimiento, la Marina Mercante Nacional en nuestra Zona, incorporada con entusiasmo a la cruzada y en progresión creciente, pues no cesó de incrementarse con toda clase de buques rescatados, cooperó muy eficazmente a resolver los múltiples problemas planteados, trabajando en estrecha colaboración o dependencia con la Marina Militar. Este aspecto quedó resuelto.

En cuanto al material, la constante expoliación llevada a cabo por los marxistas empleando todo género de resortes, y las múltiples incidencias de una guerra muy dura, causaron pérdidas de consideración en nuestras Flotas Mercante y Pesquera, que llegaron al fin de la guerra extraordinariamente reducidas en su tonelaje, ya muy escaso al comenzarla.

En comparación con la Flota mercante mundial, la nuestra, en lo que va de siglo, ha perdido prácticamente el cincuenta por ciento de su valor relativo, pasando del dos con seis, al uno con cuatro por ciento del tonelaje total y encontrándose actualmente paralizadas nuestras construcciones mercantes por haber estado los Astilleros Nacionales—fuente industrial importantísima, que al renudar ahora su marcha proporcionará beneficios considerables al trabajo y a la economía Nacional—absolutamente dedicados a atenciones de guerra.

Nuestra Flota Mercante ha de volver a pasear el prestigio de la Nueva España por América y Extremo

Oriente, donde nuestros hermanos de raza han de ver en ese exponente de nuestra cultura un pedazo de su madre Patria. La exportación de nuestros productos y, especialmente, de los agrícolas y mineros ha de hacerse en gran parte en buques españoles para evitar o reducir la exportación invisible de los fletes, y en resumen, la Marina Mercante de España ha de estar formada por unidades modernas y eficaces que puedan competir en el mercado internacional con las de otros países, y que por sus condiciones y características constituyan un poderoso auxiliar de nuestra Marina de Guerra, que será así, y con independencia de su propia reconstrucción, incrementada su eficacia.

Considera el Gobierno que el primer paso en el camino de la reconstrucción, teniendo en cuenta todas las circunstancias, ha de ser el de facilitar para ellos los medios y auxilios indispensables por medio de una modalidad de Crédito Naval.

Sistema que eficazmente funciona en los países marítimos del mundo, de características similares a las nuestras, y aspiración constante de nuestra Marina Mercante, ha sido objeto en España de múltiples estudios y proyectos fracasados siempre en los ambientes políticos y burocráticos que para su desgracia ha padecido nuestro país.

Al ponerlo en vigor, se han tenido en cuenta cifras, porcentajes y modalidades de auxilio, que, prácticamente normales en comparación con las de los demás países, permitirán un desarrollo de nuestras Flotas Mercantes y Pesquera, que sin exceder, ni mucho menos, el programa de nuestras futuras necesidades de todo orden, ni nuestras posibilidades económicas e industriales, llevan, sin em-

bargo, impresos el sello de decisión, perseverancia y progreso, característico del Movimiento Nacional.

En alguna de las modalidades del sistema se han tenido muy en cuenta aspiraciones claramente concretadas en el Fuero del Trabajo, en el sentido de favorecer el pequeño patrimonio pesquero y de facilitar el acceso a la propiedad a los españoles que por su competencia y laboriosidad sean merecedores de amparo y protección.

No han de confundirse estas modalidades protectoras específicas, que como ya se ha indicado, son de empleo y uso corriente en los países marítimos, con las generales de auxilio a los damnificados como consecuencia directa de la guerra o la actuación marxista, a que se refiere la Ley de dieciséis de Marzo de mil novecientos treinta y nueve, creando el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional. Ambas han de ser compatibles.

En virtud de lo expuesto,

DISPONGO:

Artículo primero. De acuerdo con lo establecido en el capítulo noveno del Fuero del Trabajo, y con objeto de facilitar la renovación y mejora de la Flota Mercante y Pesquera, se establece una modalidad de Crédito Naval para la concesión de préstamos a los navieros o armadores Nacionales, que, reuniendo las condiciones que se especificarán oportunamente, procedan al amparo de esta Ley, a construir o modernizar buques mercantes o pesqueros.

Los préstamos que se otorguen no excluyen los beneficios de la Legislación vigente en lo relacionado con las primas a la construcción y a la navegación, que serán revisadas y modificadas con arreglo a las necesidades del momento actual.

Artículo segundo. En garantía de los préstamos a que se refiere el artículo primero se establecerá una primera hipoteca sobre el buque de nueva construcción legalmente registrado en la más alta clasificación, y debidamente asegurado con póliza que cubra todos los riesgos de la construcción, botadura, pruebas y navegación, por todo el tiempo de la duración del préstamo, así como sobre el modernizado que satisfaga análogos requisitos.

Artículo tercero. El plazo de amortización de los préstamos, será, como máximo, de veinte años para los buques mercantes y de pesca de altura de nueva construcción; diez años para los nuevos pesqueros de casco metálico; y seis años para los pesqueros o buques de casco de madera y para las obras de modernización y mejora de toda clase de buques.

La cuantía de estos préstamos no podrá exceder del sesenta por ciento del valor actual del buque. Podrá elevarse, sin embargo, el porcentaje de los préstamos hasta el cien por cien de dicho valor, mediante garantías subsidiarias, consistentes en la hipoteca de otro u otros buques asegurados en forma análoga y con los mismos requisitos. En todo caso el préstamo no podrá exceder del sesenta por ciento del valor del conjunto ofrecido en garantía.

La cuantía de estos préstamos podrá elevarse hasta el ochenta por cien del valor del buque o buques en las condiciones que se determinen, cuando concurren en los prestatarios las características de honorabilidad y confianza basadas en la competencia y en el trabajo, que establece el capítulo once, artículo segundo del Fuero del Trabajo.

Artículo cuarto. El reembolso de los préstamos habrá de realizarse de tal manera que al disminuir el valor del buque hipotecado no se desnivele la proporción preestablecida entre el valor de la garantía y el de la deuda.

Para el rescate de los préstamos se podrá proceder contra los deudores morosos por los procedimientos establecidos en la Legislación vigente sobre la hipoteca Naval.

Artículo quinto. En las operaciones de Crédito Naval efectuadas de acuerdo con la presente Ley y hasta el importe máximo de setecientos cincuenta millones de pesetas en el plazo de diez años, el Estado contribuirá a las cargas que resulten para los prestatarios, bonificando la tasa de interés en forma que no exija de éstos más que una entrega de intereses de la mitad del tipo oficial de descuento y la amortización a que hace referencia el artículo tercero, corriendo la diferencia a cargo del Estado.

Cuando se trate de prestatarios que sean pescadores de bajura y al mismo tiempo propietarios de la embarcación en que trabajen, la bonificación de la tasa de interés a cargo del Estado, podrá elevarse en las condiciones que se estipulen, hasta tres cuartas partes del tipo oficial de descuento.

Anualmente se consignará en los Presupuestos del Estado la cantidad necesaria para cubrir esta atención, y si algún año no se hiciere uso de la totalidad de lo consignado, el remanente se acumulará a la cantidad presupuestada para el año siguiente.

Artículo sexto. A tenor de lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley de dieciséis de Marzo de mil novecientos treinta y nueve creando el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, se encomienda a dicha Entidad la realización y desarrollo de esta modalidad de Crédito Naval.

Con dicha finalidad y según se determina en el artículo cuarto de la citada Ley, el Instituto podrá emitir cédulas de Crédito Naval en la forma y condiciones que se determinen en el Reglamento especial que se dicte para la aplicación de esta Ley.

Las operaciones de constitución y cancelación de las hipotecas que se concierten para la aplicación de esta modalidad del Crédito Naval, así como la emisión o amortización de cédulas si se realizase, disfrutará de una bonificación del setenta y cinco por ciento sobre los tipos de impuestos vigentes.

En el Reglamento a que se ha hecho referencia, deberán ser incluidas las condiciones que regulen la concesión de créditos de confianza y honorabilidad a que hace referencia el capítulo nueve del Fuero del Trabajo, a las personas que dediquen su trabajo a las actividades marítimas.

Artículo séptimo. No tendrán derecho a los beneficios del Crédito Naval los buques de recreo o los que pertenezcan a la Administración del Estado, Monopolios Oficiales o Corporaciones Provinciales o Locales.

Para la concesión de estos préstamos, y en las condiciones que se estipularán, se dará preferencia a los navieros o armadores Nacionales, en proporción a los perjuicios que hayan sufrido en su Flota, derivados de las circunstancias actuales.

Artículo octavo. Los navieros o armadores que hagan uso del Crédito Naval, se obligarán a construir o modernizar sus buques en Astilleros Nacionales; a que las dotaciones de aquéllos sean españolas; y a llevar a bordo los alumnos de náutica, pesca, máquinas o radiotelegrafistas, en período de prácticas y en las condiciones que oportunamente se determinen.

Artículo noveno. Se regularán debidamente los privilegios que corresponde otorgar a la Flota Nacional en relación con las exportaciones o importaciones por vía marítima, servicios de puertos, navegación de cabotaje, pesca y litoral de altura o gran altura, obras en los puertos y asistencias o salvamentos.

Artículo décimo. Debiendo constituir los buques de la Flota Nacional, Mercante y Pesquera las unidades auxiliares de la Marina de Guerra, quedan obligados todos los navieros o armadores que pretendan disfrutar de los beneficios del Crédito Naval, Primas a la construcción o Primas a la navegación, a someter los proyectos de los buques de que se trate al Ministerio de Industria y Comercio, para que, previo informe del Estado Mayor de la Armada, se aprueben los proyectos o se determinen las modificaciones, disposiciones o instalaciones que se estimen convenientes, y que, para disfrutar de dichos beneficios, han de ser previamente aceptados por los citados navieros o armadores.

Artículo undécimo. Dado que las finalidades que se persiguen al dictar esta Ley, son no sólo de fomentar la reconstrucción de nuestra Flota Mercante, sino también las de ordenar dicha reconstrucción, las concesiones de préstamos se darán condicionadas a las autorizaciones, en cada caso, del Ministerio de Industria y Comercio, que tendrá en cuenta las características, tipo y número de los buques que en cada ocasión sean los más convenientes al desarrollo de esta Rama de la Economía Nacional.

Concedida la autorización a que se refiere el párrafo anterior, la estimación de las garantías y cuantía del préstamo, dentro de los límites marcados por esta Ley, será de la com-

petencia del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.

Artículo duodécimo. Por los Ministerios de Industria y Comercio y Hacienda, se dictarán las disposiciones oportunas para el desarrollo de esta Ley, reservándose por éste los créditos necesarios para su ejecución.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Burgos a dos de Junio de mil novecientos treinta y nueve.—Año de la Victoria.

FRANCISCO FRANCO

GOBIERNO CIVIL

DE LA

PROVINCIA DE CORDOBA

Circular núm. 1.292

El Ilmo. señor Subsecretario del Interior, en Orden circular de fecha 15 del actual, me dice lo que sigue:

«Por noticias que tiene este Ministerio, es general la inobservancia de la veda en materia de Caza, como consecuencia del licenciamiento de numerosos soldados, de las mayores facilidades, que, sin duda, existen para la adquisición de pólvora y fabricación de cartuchos y de la relativa escasez de alimentación en determinadas regiones.

De continuar la lenidad en el cumplimiento de los deberes que a todos incumbe para evitar tales extralimitaciones, es indudable que la caza quedará esquilada grandemente, si no exterminada por completo, con grave pérdida para la riqueza del Estado, para los intereses nacionales y para las posibilidades del turismo español.

Encarezco, por tanto, a ese Gobierno Civil, la necesidad de que recuerde a la Comandancia de la Guardia civil, Alcaldes de la provincia y a todos los Agentes de su Autoridad el deber ineludible en que se hayan de imponer el estricto cumplimiento de la legislación vigente en la materia, denunciando a los infractores y promoviendo el severo castigo de los mismos.»

Lo que se publica en este periódico oficial para que por todas las Autoridades dependientes de mi mando se eviten estas extralimitaciones y se persiga a los infractores en materia de caza y sea respetada la veda hasta que ésta sea levantada.

Córdoba 20 de Junio de 1939.—Año de la Victoria.—El Gobernador civil, *Eduardo Valera Valverde*.

Tesorería de Hacienda

DE LA

PROVINCIA DE CORDOBA

Núm. 1.294

Don Fernando Romero de Torres, Tesorero de Hacienda de esta provincia.

Hago saber: Que el plazo para proveerse en período voluntario de la Patente Nacional para circulación de automóviles correspondiente al tercer trimestre y segundo semestre del año actual, empezará el día primero de Julio próximo y terminará el 15 del mismo en la capital y cabezas de zona en las Oficinas recaudatorias sin que se intente hacer efectivo las referidas patentes en los domicilios de los contribuyentes.

Córdoba 20 de Junio de 1939.—Año de la Victoria.—Fernando Romero.

SERVICIO NACIONAL DEL TRIGO

JEFATURA PROVINCIAL DE CORDOBA

Núm. 1.287

Concurso Oposición para cubrir vacantes en la plantilla de este servicio.

Hallándose vacantes las plazas de Jefes de Almacén en Carpio y Pozoblanco; Calculador en la Oficina Provincial de Córdoba; Escribientes Mecanógrafos de las Comarcas de Montilla y Baena, en residencia en las poblaciones indicadas, se proveerán por concurso público, al que podrán acudir los españoles que lo deseen y sean mayores de 23 años para las dos primeras plazas y de 16 para las tres restantes justificando documentalmente su situación militar aquellos que pertenezcan a reemplazos movilizados, y personal femenino (que podrá acceder a las plazas de Mecanógrafos y Calculador), hallarse incorporados al Servicio Social de la mujer; dirigiéndose instancia de su puño y letra, debidamente reintegrada, al señor Jefe Provincial del Servicio Nacional del Trigo en esta capital, en la que solicitará, tomar parte en el mismo y a que acompañarán documentos acreditativos de los méritos que aleguen, certificado en que se hagan constar los antecedentes políticos y adhesión del interesado al Glorioso Movimiento Nacional.

El plazo de admisión de instancia terminará el próximo día 24, y los exámenes se verificarán el 28 del corriente mes, en el domicilio de la Jefatura Provincial, calle Málaga número 3 en cuya Secretaría se hará de manifiesto a los interesados las demás condiciones necesarias para poder tomar parte en dicho concurso.

Córdoba a 15 de Junio de 1939.—Año de la Victoria.—El Jefe Provincial del Servicio, Firma ilegible.

Delegación Provincial de Trabajo DE CORDOBA

Núm. 1.293

Por el Ilmo. señor Jefe del Servicio Nacional de Jurisdicción y Armamento del Trabajo ha sido aprobada la propuesta elevada por esta Delegación Provincial modificando el Reglamento de Trabajo Agrícola para las faenas de recolección y verano, en vigor en esta provincia, desde el 11 de Junio de 1938, en la forma siguiente:

Primero. En el epígrafe titulado «Otras faenas de recolección» se elevan las tarifas de los trabajos siguientes:

Carreros y carreteros en barcina: acarreo de grano durante la recolección, a 9'50 pesetas.

Carreros y carreteros en otras faenas durante la recolección, a 8'50 pesetas.

Segundo. En el epígrafe «Varios» se introduce el siguiente trabajo tarifado:

Sulfatadores de olivos, con un jornal de 7'50 pesetas.

Tercero. Faenas de regadío y con vigencia exclusivamente para el verano:

Hortelanos especializados, 10 pesetas.

Hechura de regueras, recargo de acequias y toda faena de azada, 8 pesetas.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Córdoba 19 de Junio de 1939.—Año de la Victoria.—El Delegado provincial, Manuel Zarranz.