

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 solicitarán 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 8 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 17 mayo 1927).

SECCIÓN PRIMERA

Ministerio de Estado

CANCELLERIA.

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

(Conclusión).

SECCION III

REGLAS GENERALES DE LA CIRCULACIÓN AÉREA.

21. Los aviones deben siempre ceder el paso a los globos, cautivos o libres, y a los dirigibles. Los dirigibles deben siempre ceder el paso a los globos, sean cautivos o libres.
22. Un dirigible que ya no este dueño de su dirección, debe ser considerado como un globo libre.
23. Cuando las circunstancias se presten para ello, puede prevenirse el riesgo de colisión con otra aeronave, observando con cuidado la orientación y la inclinación del rumbo seguido por ésta. Cuando ni uno ni otro de éstos dos elementos cambien de modo apreciable, debe considerarse posible la colisión.
24. La expresión "riesgo de colisión" comprende todo riesgo de accidente causado por la excesiva aproximación de dos aeronaves. Toda aeronave a quien las anteriores re-

glas impone la obligación de derviarse de otra aeronave para evitar una colisión, debe mantenerse a suficiente distancia de ella, teniendo en cuenta las circunstancias de momento.

25. Para observar las reglas sobre los riesgos de colisión contenidas en el apartado 24, una aeronave de motor debe maniobrar siempre, según las reglas establecidas en los apartados siguientes, en cuanto se aperciba de que, prosiguiendo su rumbo, pasaría a menos de 200 metros de una parte cualquiera de otra aeronave.

26. Cuando dos aeronaves de motor se encuentran de frente o casi de frente, cada una de ellas debe separarse hacia su derecha.

27. Cuando dos aeronaves de motor siguen respectivamente rumbos que se cruzan, la aeronave que vea otra a su derecha debe ceder el paso a esta última.

28. Una aeronave que alcanza a otra deberá, para pasarla, separarse de esta última desviando su propio rumbo hacia la derecha y no (picando) descendiendo.

Si una aeronave se dirige hacia otra siguiendo un rumbo inclinado de más de 110º sobre el seguido por esta última, es decir, que se encuentra, con respecto a ésta, en una posición tal que durante la noche no podría distinguirse ninguna de las luces de los costados de esta aeronave, se considerará que desea pasar a esta última, y ningún cambio posterior en el rumbo seguido por las dos aeronaves podrá hacer considerar que la primera intenta cruzar a la otra, conforme al criterio del presente Reglamento, ni la releva de la obligación de mantenerse a distancia de la aeronave alcanzada hasta que esta última haya sido ampliamente pasada.

Como, de día, la aeronave que pasa, en las condiciones antedichas, no siempre puede saber con certidumbre si su ruta pasará por delante o por detrás de la otra aeronave, debe, en caso de duda, considerarse como si estuviera en la situación de una aeronave que alcanza a otra y, por consiguiente, se alejará del rumbo seguido por esta última.

29. Cuando el presente Reglamento prescribe a una de las dos aeronaves ceder el paso a la otra, esta última debe

mantener su rumbo primitivo y su velocidad. No obstante, cuando, como consecuencia de niebla o de cualquier otra causa, las dos aeronaves se encuentren tan cerca una de otra que maniobrando solamente la primera no pudiera evitarse una colisión, la aeronave alcanzada debe tomar la iniciativa de maniobrar de la manera más eficaz para evitar la colisión.

30. Toda aeronave obligada, con arreglo al presente Reglamento, a desviarse de la ruta de otra aeronave, deberá, en cuanto sea posible, evitar el cruzarla por delante.

31. Toda aeronave que sigue una ruta aérea oficialmente reconocida deberá guardar la derecha de esta ruta, mientras ello sea posible y sin peligro.

32. Ninguna aeronave que esté a punto de levantar el vuelo, desde el suelo o desde el mar, deberá intentar despegar si hay riesgo de colisión con otra aeronave a punto de aterrizar.

33. Toda aeronave que se encuentre entre nubes, en niebla, bruma o cualquier otra condición de mala divisibilidad, deberá maniobrar con precaución, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias del momento.

34. De conformidad con estas reglas, no se perderá nunca de vista tales riesgos de navegación y de colisión o cualquier otra circunstancia que pudiera hacer necesario desviarse para evitar un peligro inmediato.

SECCION IV

LASTRE

35. Está prohibido lanzar desde una aeronave otro lastre que no sea arena fina o agua.

SECCION V

REGLAS ESPECIALES PARA LA CIRCULACIÓN AÉREA POR ENCIMA O EN LA PROXIMIDAD DE LOS AERÓDROMOS

36. En todo aeródromo, cualquier avión que se proponga aterrizar o salir de él y que se considere obligado a hacer un viraje, deberá, salvo en caso de peligro, efectuarlo hacia la izquierda, es decir, en el sentido contrario al movimiento de las agujas de un reloj.

37. Un avión que sale de un aeródromo no deberá virar a menos de 500 metros de distancia del punto más próximo al perímetro, y si vira deberá hacerlo de conformidad con las reglas establecidas en el apartado anterior.

38. Todo avión que vuele entre 500 y 3.500 metros de distancia del punto más próximo del perímetro de un aeródromo, deberá atenerse a las reglas de pilotaje antes establecidas en los apartados 36 y 37, a no ser que se encuentre a más de 2.000 metros de altura.

39. Los aterrizajes acrobáticos están prohibidos en los aeródromos de los Estados contratantes abiertos al tráfico internacional. Está prohibido a los aviones entregarse a ejercicios acrobáticos en la proximidad de estos aeródromos, a una distancia inferior a 4.000 metros del punto más próximo del perímetro del aeródromo, a no ser que estos aviones se mantengan a una altura superior a 2.000 metros.

40. En todo aeródromo la dirección del viento estará claramente indicada por uno o por varios métodos conocidos tales como T de aterrizaje, manga, veleta, humo, etc. Si no hace viento se izará en un mástil una bola bien visible, y si existe una T de aterrizaje estará fija.

41. Todo avión que salga de un aeródromo utilizado para el tráfico internacional o que aterrice en él, deberá hacerlo contra viento, a menos que se lo impida la disposición de los lugares y salvo el caso que no haya viento. En este último caso, todo avión que salga o aterrice, deberá hacerlo en el sentido que estará indicado por medio de una señal apropiada o si existe una T de aterrizaje, en el sentido indicado por esta T.

42. Si dos aviones se aproximan al mismo tiempo a un aeródromo para aterrizar en él, el avión más elevado deberá

maniobrar para evitar el encuentro con el avión que vuele en un nivel inferior y, para aterrizar, se ajustará a las reglas del apartado 28.

43. Se dejará vía libre a cualquier aeronave que se proponga aterrizar en un aeródromo.

44. Todo aeródromo estará virtualmente dividido en tres zonas para un observador colocado frente al viento. La zona de la derecha será la zona de partida y la zona de la izquierda la de aterrizaje; entre estas dos zonas habrá una zona neutral. Un avión que quiera aterrizar deberá hacerlo tan cerca como le sea posible de la zona neutra, pero colocándose a la izquierda de cualquier otro avión que ya haya aterrizado. Cuando haya moderado su marcha o terminado de rodar sobre el suelo, el avión pasará inmediatamente a la zona neutra. Del mismo modo, un avión que se eleva lo hará lo más posible a la derecha de la zona de salida, pero manteniéndose francamente a la izquierda de cualquier otro avión que se disponga a elevarse o a punto de hacerlo.

45. Ningún avión comenzará a elevarse antes que el avión que haya abandonado el suelo antes que él se haya separado por completo del aeródromo.

46. Las reglas de la presente sección se aplicarán igualmente en los aeródromos durante la noche; el aeródromo estará delimitado con la mayor exactitud posible por luces rojas colocadas sobre su perímetro y sobre sus obstáculos. La dirección para el aterrizaje estará, en lo posible, indicada por una T luminosa o, a falta de ésta, por tres luces blancas dispuestas en la zona reservada al aterrizaje, en forma de triángulo isósceles, cuya base tendrá 200 metros aproximadamente de largo y su altura un minimum del doble; el emplazamiento de las luces será tal, que el avión deberá aterrizar dirigiéndose desde el centro de la base hacia las luces del vértice opuesto; la base indicará el sitio donde deberá comenzar a tocar el suelo y el vértice el sitio en que no será prudente sobrepasar.

47. Ningún globo cautivo, cometa o dirigible amarrado podrá, sin autorización especial, elevarse en las proximidades de un aeródromo, excepto en los casos previstos en el apartado 20.

48. Se colocarán señales apropiadas en todos los obstáculos que existan en los aeródromos y, en lo posible, sobre los obstáculos fijos peligrosos para la navegación aérea en una zona de 500 metros de ancho alrededor de todos los aeródromos.

SECCION VI

GENERALIDADES

49. Toda aeronave que maniobre sobre el agua por sus propios medios debe atenerse a los Reglamentos establecidos con el fin de prevenir las colisiones en el mar, y a este propósito debe ser considerada como un barco de vapor; pero llevará únicamente las luces especificadas en el presente Reglamento y no las previstas en los Reglamentos marítimos para los barcos de vapor; además, salvo en los casos especificados en los apartados 17 y 20 preinsertos, no utilizará las señales sonoras indicadas en estos últimos Reglamentos. No se la considerará tampoco obligada a oír estas mismas señales.

50. Ninguna de las prescripciones del presente Reglamento podrá ser invocada para relevar a una aeronave o a su propietario, a su piloto o a su tripulación, de las consecuencias de una negligencia, sea en el empleo de luces y señales, sea en el servicio de vigía o en la observación de las precauciones requeridas en la práctica de la navegación aérea en tiempo normal o en las circunstancias especiales del caso que se examine.

51. Ninguna de las prescripciones anteriores podrá ser invocada como excusa en caso de infracción de los Reglamentos especiales establecidos y debidamente publicados relativos a la circulación de las aeronaves en las proximidades de los aeródromos o de otros lugares; la

observación de estos Reglamentos se considerará obligatoria para todos los propietarios pilotos o tripulantes de aeronaves.

ANEJO E

Condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o de navegantes.

SECCION PRIMERA

TITULO DE PILOTO DE AVIACIÓN

A) Título de piloto de avión de turismo (no válidos para transportes públicos).

1.º Pruebas prácticas.

En cada prueba práctica de aspirante debe ir sólo a bordo del avión.

a) *Prueba de altura y de vuelo planeado.*—Un vuelo sin aterrizaje durante el cual el piloto deberá permanecer durante una hora por lo menos, a una altura mínima de 2.000 metros por encima del punto de partida. El descenso deberá terminar en vuelo planeado, con los motores parados a 1.500 metros por encima del terreno de aterrizaje. El aterrizaje se hará sin que el motor sea nuevamente puesto en marcha y en un radio de 150 metros, cuando más, alrededor de un punto fijado de antemano por los examinadores oficiales.

b) *Pruebas de habilidad.*—Un vuelo sin aterrizaje alrededor de dos postes (o dos boyas), situados a 500 metros uno de otro y describiendo una serie de cinco circuitos en forma de ocho y efectuando cada viraje alrededor de uno de los dos postes (o boyas). Este vuelo deberá hacerse a una altura inferior o igual a 200 metros sobre el suelo (o sobre el agua), sin tocar el suelo (o el agua). El aterrizaje se efectuará:

1.º Parando definitivamente el o los motores, lo más tarde cuando la aeronave toque el suelo (o el agua).

2.º Parando definitivamente la aeronave a menos de 50 metros de un punto fijado por el mismo aspirante antes de la salida.

3.º Conocimientos especiales.

Reglamento de las luces y señales y reglas generales de la circulación aérea. Reglas especiales de la circulación aérea sobre y en la proximidad de los aeródromos. Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

B) Título de piloto de avión de transporte público.

1.º Pruebas prácticas.

En cada práctica de aspirante debe estar sólo a bordo del avión.

a) Las pruebas de altura, de vuelo planeado y habilidad son las mismas que las exigidas para el certificado de piloto de avión de turismo. Los aspirantes que posean ya este certificado no tendrán que someterse por segunda vez a estas pruebas.

b) *Pruebas de duración,* de 300 kilómetros por lo menos, sobre la tierra o sobre el mar, con retorno final al punto de partida. Este viaje deberá hacerse con la misma aeronave y en un plazo de ocho horas. Comprenderá dos aterrizajes obligatorios (con parada completa del aparato), fuera del punto de partida, sobre puntos fijados de antemano por los examinadores.

En el momento de la salida se informará el aspirante de la ruta que debe seguir y se le proveerá del mapa o croquis necesario. Los examinadores juzgarán si se ha seguido la ruta exactamente.

c) *Vuelo nocturno.*—Un vuelo de treinta minutos hecho a una altura de 500 metros, por lo menos. Este vuelo no podrá comenzar hasta dos horas, por lo menos, después de la puesta del sol, y acabará, por lo menos, dos horas antes de la salida del sol.

2.º Examen técnico.

El aspirante que haya sufrido con éxito las pruebas

prácticas será convocado para someterse a examen sobre los puntos siguientes:

a) *Aviones.*—Conocimiento teórico de las leyes de la resistencia del aire, principalmente en sus efectos sobre la superficie de las alas y los planos de la cola, sobre los timones de dirección y de profundidad y sobre las hélices, funcionamiento de las diferentes partes de la aeronave y de sus mandos.

Montaje de los aviones y de sus distintas partes.

Pruebas prácticas de reglaje.

b) *Motores.*—Conocimientos generales sobre los motores de explosión y sobre el funcionamiento de sus diversos órganos; conocimientos generales sobre la construcción, montaje, reglaje y características de los motores de aviación. Causas del mal funcionamiento de los motores, causas de averías.

Pruebas prácticas de reparaciones corrientes.

c) *Conocimientos especiales.*—Reglamento sobre luces y señales. Reglas generales de circulación aérea y reglas especiales de la circulación aérea por encima o en la proximidad de aeródromos.

Conocimiento práctico de las condiciones especiales de la circulación aérea y de la legislación aérea internacional.

Lectura de mapas, orientación, determinación del punto, meteorología elemental.

OBSERVACIONES

Las pruebas prácticas deberán terminarse en el plazo máximo de un mes. Podrán efectuarse en cualquier orden, pudiendo cada una de ellas dar lugar a dos ensayos. Serán calificadas por examinadores debidamente autorizados, que transmitirán su informe a las Autoridades competentes.

Las referencias oficiales mencionarán los incidentes sobreenvidos, principalmente los aterrizajes. Antes de cada prueba, los aspirantes deberán presentar a los examinadores documentos irrecusables de identidad.

En todas las pruebas prácticas se llevará a bordo un barógrafo, y la respectiva hoja, firmada por los examinadores, se unirá a su informe.

Los pilotos que posean el certificado militar tendrán derecho al certificado de piloto turista; pero para obtener el certificado de piloto de aeronave afecta a transportes públicos, deberán de antemano sufrir los exámenes técnicos de navegación especificados en el apartado B, 2 c).

SECCION II

TITULO DE PILOTO DE GLOBO LIBRE

1.º Pruebas prácticas.

El aspirante debe haber hecho las siguientes ascensiones certificadas:

a) De día:

Una ascensión yendo solo en el globo.

Una ascensión conducida por él, bajo la vigilancia de un instructor.

Una ascensión solo en globo.

b) De noche:

Una ascensión yendo sólo en el globo.

Cada ascensión deberá haber sido de una duración de dos horas, por lo menos.

2.º Examen teórico.

Leyes elementales de la aerostática y de la meteorología.

3.º Conocimientos especiales.

Conocimiento general del globo y de sus accesorios; inflación, equipo, dirección de una ascensión, instrumentos, precauciones que han de tomarse contra el frío y en las grandes alturas.

Reglamento sobre luces y señales y reglas generales de la circulación aérea; reglas especiales de la circulación aérea por encima y en las proximidades de los aeródromos.

Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

Lectura de mapas y orientación.

SECCION III

TITULO DE PILOTO DE DIRIGIBLE

Todo piloto de dirigible debe tener título de piloto de globo libre.

Hay tres clases de pilotos de dirigibles:

El poseedor de título de primera clase puede mandar todos los dirigibles.

El poseedor de título de segunda clase puede mandar los dirigibles de menos de 20.000 metros cúbicos de capacidad.

El poseedor de título de tercera clase puede mandar los dirigibles de menos de 6.000 metros cúbicos de capacidad.

Todos los Oficiales pilotos de dirigibles militares o navales que han mandado dirigibles de más de 6.000 metros cúbicos tienen derecho a título de primera clase.

Condiciones requeridas para el título de tercera clase.

1.º Pruebas prácticas.

a) Veinte ascensiones certificadas (tres de ellas de noche) hechas en un dirigible, debiendo haber durado cada ascensión una hora por lo menos. En cuatro por lo menos de estas ascensiones, el aspirante, bajo la vigilancia del Oficial comandante, habrá conducido por sí mismo el dirigible, incluso la partida y el aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración no ha pasado de cuatro horas, y durante cuatro horas, por lo menos, si la duración del viaje ha sido mayor.

b) Un viaje de 100 kilómetros, por lo menos, con itinerario fijado de antemano, que termine con aterrizaje de noche. Este viaje deberá haber sido hecho con un Inspector oficial a bordo.

2.º Examen teórico.

Aerostática y meteorología; densidad de los gases; leyes de Mariotte y Gay-Lussac, presión barométrica, principio de Arquímedes; compresibilidad de los gases; interpretación y uso de los informes y cartas meteorológicas.

Propiedades físicas y químicas de los gases ligeros y de los materiales empleados en la construcción de los dirigibles.

Teoría general de los dirigibles.

Propiedades dinámicas de los cuerpos en movimiento en el aire.

3.º Conocimientos generales.

Conocimiento elemental de los motores de explosión.

Navegación elemental de los motores de explosión.

Navegación elemental; uso de la brújula; determinación del punto de la situación.

Inflación; equipo; reglaje; maniobra, mandos e instrumentos.

Condiciones requeridas para el título de segunda clase.

1.º Pruebas prácticas.

Todo aspirante al título de segunda clase debe poseer el de tercera clase y haber hecho por lo menos cuatro meses de servicio como piloto de tercera clase, a bordo de un dirigible; debe haber hecho, además, como piloto de tercera clase, en dirigible de más de 6.000 metros cúbicos, diez ascensiones por lo menos, durante las cuales, y bajo la vigilancia del Oficial comandante, habrá conducido por sí mismo el dirigible, incluso partida y aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración no ha pasado de cuatro horas, y durante cuatro horas, por lo menos, si ha sido mayor la duración del viaje.

2.º Examen teórico.

Conocimiento completo de las cuestiones que figuran en el programa para la obtención del título de tercera clase.

Condiciones requeridas para el título de primera clase.

1.º Pruebas prácticas.

Todo aspirante al título de primera clase debe poseer el de segunda y haber hecho por lo menos, dos meses de servicio activo como piloto de segunda clase en un dirigible; debe, además, haber hecho, como piloto de segunda clase en un dirigible de más de 20.000 metros cúbicos, cinco ascensiones, por lo menos, durante las cuales, y bajo la vigilancia del Oficial comandante, habrá conducido por sí mismo el dirigible, incluso la partida y el aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración ha excedido de cuatro horas, y durante cuatro horas, por lo menos, si la duración del trayecto ha sido mayor. Cada ascensión habrá durado, por lo menos, una hora, con un mínimo de quince horas en total para las cinco ascensiones.

2.º Examen teórico.

Como el requerido para el título o certificado de segunda clase.

SECCION IV

TITULO DE NAVEGANTE

Toda aeronave dedicada a un servicio de transporte público, que tenga más de diez pasajeros a bordo y que deba hacer un viaje continuo sobre tierra entre dos puntos distantes más de 500 kilómetros, uno de otro, o hacer un viaje de noche, o también un viaje sobre el mar entre dos puntos que disten más de 200 kilómetros uno de otro, debe tener a bordo un navegante con título que será entregado a base de un examen práctico y teórico que verse sobre las materias siguientes:

1.º Astronomía práctica. Movimientos reales y aparentes de los cuerpos celestes. Diferencias de los aspectos de la bóveda celeste.

Angulo horario, tiempo medio, tiempo verdadero, tiempo astronómico.

Forma y dimensiones de la tierra.

Esferas y mapas celestes.

Métodos para determinar la latitud, la longitud, la altura y el azimut.

2.º Navegación.

Mapas terrestres y cartas marinas; su lectura.

Brújula: declinación, inclinación; meridiano magnético.

Itinerarios: determinación del ángulo de brújula y correcciones.

Compensación de las brújulas (teórica y práctica). Cálculo de azimut.

Navegación por estima; cálculo de la velocidad real; deriva; tablas de corrección.

Cronómetros: correcciones y comparaciones.

Sextantes: su corrección.

Almanaque náutico.

Determinación del punto con ayuda del azimut y de la altura de las estrellas.

Navegación según el arco del círculo máximo.

Instrumentos de navegación aérea.

3.º Conocimientos generales.

Reglamentos internacionales de navegación aérea y marítima.

Legislación aérea internacional.

Conocimiento práctico de la meteorología y uso de las cartas meteorológicas.

SECCION V

CERTIFICADO MÉDICO

Condiciones médicas internacionales de aptitud para la navegación aérea.

A) Pilotos de aviones de turismo.

1.º Para obtener una licencia como piloto de aviones de turismo, todo aspirante deberá presentarse para su

examen ante los médicos, especialmente designados o autorizados al efecto por el Estado contratante del que depende.

2.º Este examen médico se referirá a las siguientes condiciones de aptitud física y mental:

a) Los antecedentes hereditarios y personales, y, en particular el equilibrio del sistema nervioso; informes que constarán en una declaración del aspirante, firmada por él y reconocida suficiente por el Médico examinador.

b) Los aspirantes al pilotaje de aviones de turismo no podrán solicitar la obtención de una licencia antes de la edad de diez y siete años.

c) *Examen quirúrgico general.*—El aspirante no debe padecer ninguna herida ni lesión, ni haber sufrido ninguna operación, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que pueda ser obstáculo para la seguridad de la maniobra de una aeronave en las condiciones ordinarias.

d) *Reconocimiento médico general.*—El aspirante no debe sufrir ninguna enfermedad o afección capaz de hacerle inhábil para la conducción de una aeronave. Debe poseer un corazón, unos pulmones y un sistema nervioso en condiciones para soportar los efectos de las grandes alturas. Debe estar exento de afecciones renales; no debe presentar ningún signo clínico de sífilis ni estar afectado de lesión cardíaca.

e) *Examen de los ojos.*—El aspirante debe poseer un grado de agudeza visual igual a 16/20º entre los dos ojos, provistos, si es necesario, de lentes correctores, debiendo medirse la agudeza visual por medio de potente alumbrado, pero no alumbrando directamente los ojos del individuo examinado. La movilidad ocular, el campo visual de cada ojo, y la percepción de los colores deben ser normales.

f) *Examen de los oídos; el oído medio debe ser normal.*—El aspirante debe poseer una agudeza auditiva correspondiente, por lo menos, a la percepción de la voz susurrada a un metro de distancia. El aparato vestibular debe estar intacto y no hiperexcitable. Debe existir igualdad de los dos oídos.

g) *Examen de la nariz, de la garganta y de la boca.*—El aspirante debe tener una permeabilidad tubaria completa en los dos lados.

3.º Cada uno de los Estados contratantes debe, provisionalmente, fijar sus propios métodos de examen, hasta que por decisión de la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea, adoptada por la mayoría de votos prevista en el artículo 34 para cualquier modificación en las disposiciones de los anejos, se resuelva sobre los detalles y las condiciones mínimas de las pruebas que hayan de emplearse. Estos detalles y condiciones mínimas podrán ser modificados por la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea en virtud de la misma mayoría.

4.º El aspirante que satisfaga las condiciones antes enunciadas, recibirá un certificado médico favorable, que deberá presentar para obtener la licencia. Este certificado médico deberá estar, en lo posible, conforme con el modelo siguiente:

Valedero hasta.....

Certificado médico.

El infrascrito, Doctor..... certifico que D. (1)....., nacido en..... el....., domiciliado en....., ha sido sometido a las pruebas del examen de aptitud física, y ha sido reconocido (2)..... para desempeñar las funciones de piloto de aviones de turismo.

En..... el.....

(Firma).

(1) Nombre, apellidos y sexo.

(2) Apto, inútil o provisionalmente inútil.

5.º Todo piloto de aeronave, con título anterior a la fecha de entrar en vigor este Convenio, será considerado como si hubiera satisfecho las condiciones reseñadas anteriormente

para la entrega de certificado de aptitud física, a no ser que se descubra en él una tara patológica susceptible de ocasionar un incidente súbito.

6.º Cada uno de los Estados contratantes puede, si lo juzga oportuno, hacer más rigurosas las condiciones enunciadas antes; pero las condiciones mínimas exigidas deben siempre ser mantenidas para el tráfico internacional.

B) Personal de tripulación de aeronaves dedicadas al transporte público o al trabajo aéreo.

1.º Para obtener una licencia, ya como piloto, ya como navegante, ya como mecánico o como miembro del personal de tripulación de una aeronave dedicada al transporte público o al tráfico aéreo, todo aspirante deberá presentarse para someterse a reconocimiento, ante los Médicos especialmente designados o autorizados a este efecto por el Estado contratante del que dependen.

2.º El aspirante, antes de presentarse al reconocimiento mencionado en el apartado 1.º anterior, deberá haber sufrido con éxito un examen médico preliminar, en el curso del cual deberá haber satisfecho las condiciones mínimas de aptitud física siguientes:

Deberá ser del sexo masculino; poseer íntegra utilización funcional de sus cuatro miembros; no estar privado del uso completo de un ojo; no estar atacado de ninguna afección o infección médica o quirúrgica, aguda o crónica en evolución; no presentar ninguna mutilación, ni herida que comporte un grado de incapacidad funcional, que pueda ser un obstáculo para la seguridad de maniobra de una aeronave, en cualquier altitud, aun en el caso de vuelo prolongado o difícil; no estar afecto de ninguna hernia; no estar atacado de ninguna lesión sensorial aparente; no estar notoriamente sometido a ninguna manifestación morbosa, psíquica o nerviosa.

3.º Los reconocimientos médicos, tanto para la selección inicial como para la comprobación de la conservación de aptitud del personal, prevista en el apartado 1.º, se referirán a las condiciones siguientes, de aptitud física y mental:

a) El aspirante será interrogado desde la primera visita, sobre sus antecedentes hereditarios y personales.

b) Examen del sistema nervioso. Durante esta primera visita, el examen del sistema nervioso del aspirante comprenderá un interrogatorio muy minucioso sobre sus antecedentes hereditarios, familiares y personales.

La información obtenida motivará una declaración escrita y firmada por el aspirante y acompañada, si es posible, de un testimonio relativo principalmente a las pérdidas de conocimiento, a las ausencias y a las convulsiones de todo género, y entregado por el Médico habitual del aspirante o por persona digna de fe y que le conozca desde largo tiempo. Esta declaración y este testimonio deberán ser reconocidos como suficientes por el Médico examinador.

El aspirante no deberá presentar perturbación mental o trófica ni temblor patológico, ni dejará presumir una epilepsia latente. La movilidad, la sensibilidad, los reflejos tendinosos, cutáneos y pupilares, la coordinación de los movimientos y las funciones cerebrales deberán ser normales; podrá hacerse una excepción respecto a perturbaciones periféricas localizadas de la sensibilidad debidas a la pérdida accidental de una rama nerviosa.

Las fracturas que hayan interesado la tabla interna de la bóveda craneana, aun sin perturbaciones aparentes, motivarán una ineptitud provisional de dos años, a contar desde la época de la fractura.

Toda la presunción de sífilis nerviosa será eliminatoria, a no ser que tal persecución se considere infundada como consecuencia de un examen de la sangre y de un análisis del líquido céfalo-raquídeo, hechos con el consentimiento del interesado.

c) Los pilotos y los navegantes afectos al transporte público no podrán entrar en funciones ni antes de los diez y nueve años ni después de los cuarenta y cinco.

d) *Examen quirúrgico general.* El aspirante no debe su-

frir de ninguna herida ni lesión, ni haber sido objeto de ninguna operación, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que puedan ser un obstáculo para la seguridad de maniobra de una aeronave de cualquier altitud, aun en caso de vuelo prolongado o difícil.

e) Examen médico general.—El aspirante no debe sufrir ninguna enfermedad o afección que puede hacerle repentinamente inhábil para la maniobra de una aeronave.

No debe parecer de ningún aneurisma de los grandes vasos arteriales, ni estar atacado de lesión cardíaca, aunque esté bien compensada; el corazón debe estar sano, su funcionamiento debe ser normal, y únicamente serán toleradas la arritmia respiratoria la taquicardia emotiva o de esfuerzo y la bradicardia total no acompañada de disociación aurículo-ventricular.

El aspirante no debe sufrir ninguna afección pulmonar aguda ni presentar ninguna lesión cicatrizada de los pulmones, ni estar atacado de tuberculosis que pueda ser revelada por los procedimientos clínicos habituales ni de adenopatía traqueo-bronquial, o de enfisema pulmonar, aunque sea leve.

No obstante, en el momento de comprobar la conservación de la aptitud del personal prevista en el apartado 1.º, el enfisema pulmonar solamente llegará a ser eliminatorio cuando la capacidad pulmonar caiga, en reposo, por debajo de tres litros y medio, después de una espiración y una inspiración forzadas, y cuando la duración de la suspensión respiratoria descienda, en reposo, por debajo de cincuenta segundos, o solamente de cuarenta segundos si el aspirante es de una estatura inferior a 1,65 metros. Además, en cada examen se incluirá una ficha de radioscopia en los casos clínicos dudosos.

El aspirante estará exento de afecciones renales y no debe presentar ningún signo clínico de sífilis.

f) Examen de los ojos.—El aspirante debe poseer un grado de agudeza visual compatible con las necesidades de sus funciones. Todo piloto navegante deberá ofrecer una agudeza visual igual a 100 por 100 por cada ojo, examinado aisladamente y sin lentes de corrección; la agudeza visual se medirá por medio de un potente alumbrado, pero sin iluminar directamente los ojos del sometido a examen. La visión vinocular, la movilidad ocular, el campo visual de cada ojo y la percepción de los colores deben ser normales.

g) Examen del oído.—El oído medio debe ser normal. El aspirante debe poseer una agudeza auditiva correspondiente, por lo menos, a la percepción normal de los diapasones "do"—64 vibraciones por segundo, "do"—256 vibraciones por segundo, "do"—4.096 vibraciones por segundo, teniendo las ramas del diapason perpendicularmente al suelo, a un centímetro del conducto auditivo. El aparato vestibular debe estar intacto y no hiperexcitable; debe existir perfecta igualdad en los dos oídos.

h) Examen de la nariz, de la garganta y de la boca.—El aspirante debe tener una permeabilidad nasal y una permeabilidad tubaria totales en los dos lados y no estar atacado de ninguna afección seria, aguda o crónica, de la cavidad bucal o de las vías respiratorias superiores.

4.º Cada uno de los Estados contratantes debe fijar provisionalmente sus propios métodos de examen hasta que los detalles y las condiciones mínimas de las pruebas que hayan de emplearse sean resueltos por una decisión de la Comisión iberoamericana de Navegación aérea adoptada según la mayoría prevista en el artículo 34 del Convenio para cualquier modificación en las disposiciones de los anejos. Estos detalles y condiciones mínimos podrán ser modificados por la Comisión iberoamericana de Navegación aérea por la misma mayoría.

5.º El aspirante que haya satisfecho las condiciones antes enunciadas recibirá un certificado médico favorable, que deberá presentar para obtener la licencia o para hacerla renovar y que, en lo posible, estará conforme con el modelo siguiente:

Valedero hasta.....

Certificado médico.

El infrascrito, Doctor....., certifico que (1)....., nacido el..... el....., domiciliado en....., ha sufrido las pruebas del examen de aptitud física, y que ha sido reconocido (2)..... para servir entre el personal de tripulación como (3).....

En..... a.....

(Firma)

(1) Nombre y apellidos.

(2) Apto, inútil o provisionalmente inútil.

(3) Indicación del empleo que ha de desempeñar entre el personal de la tripulación.

6.º Con el fin de facilitar la comprobación de la persistencia de aptitud para la navegación aérea, todo individuo del personal previsto en el apartado 1.º que sea titular de una licencia, será periódicamente examinado, por lo menos, cada seis meses, y las conclusiones de este examen se unirán al expediente. Asimismo, en caso de enfermedad o de accidente deberá reconocerse nuevamente su aptitud para la navegación aérea. Las fechas y los resultados de estos exámenes complementarios se harán constar en la licencia del individuo examinado.

7.º Todo miembro del personal de tripulación de una aeronave, con certificado de aptitud y que estuviera en servicio con fecha anterior a la de entrar en vigor este Convenio en una Compañía de transportes públicos, puede continuar entre el personal de tripulación tanto tiempo como subsistan sus facultades físicas comprobadas en el momento del último examen médico, a no ser que se descubra en él una anomalía patológica susceptible de causar un accidente súbito.

8.º Cada uno de los Estados contratantes puede, si lo ve oportuno, hacer más rigurosas las condiciones antes mencionadas, pero conservando siempre las condiciones mínimas exigidas para el tráfico internacional.

Este Convenio ha sido debidamente ratificado por S. M. el día 13 de abril de 1927.

(Gaceta 23 abril 1927)

Ministerio de Fomento

EXPOSICION

SEÑOR: El incremento producido en el desarrollo de las obras públicas ha venido a demostrar la necesidad de atribuir al Consejo de Obras Públicas a más de su función consultiva, mayor intervención inspectora que la prevenida en el Reglamento provisional por el que hasta ahora se rige.

Es asimismo conveniente simplificar el funcionamiento consultivo de aquel Alto Cuerpo, reduciendo el número de asuntos que deban pasar a conocimiento del Pleno, mediante la constitución de un Consejo permanente, al que corresponderá tal función.

A ambos fines tiende el proyecto de modificación del actual Reglamento del Consejo que el Ministerio que suscribe tiene la honra de someter a la aprobación de V. M.

Madrid, 6 de mayo de 1927. — SEÑOR: A R. P. de V. M., Rafael Benjumeda y Burín.

REAL DECRETO

Núm. 861.

A propuesta del Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el adjunto Reglamento para el régimen del Consejo de Obras Públicas.

Artículo 2.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en el presente Real decreto.

Dado en Palacio a seis de mayo de mil novecientos veintisiete. — ALFONSO. — El Ministro de Fomento, *Rafael Benjumea y Burín*.

Reglamento para el régimen del Consejo de Obras públicas.

CAPITULO PRIMERO

De las funciones consultivas.

Artículo 1.º Sin perjuicio del régimen establecido en el Reglamento del Ministerio de Fomento, al Consejo de Obras públicas corresponden los últimos informes, exceptuando los del Consejo de Estado para cuestiones administrativas, que han de preceder a las resoluciones de la Administración en materia de obras públicas de todo género, siempre que ésta los requiera o sean preceptivos en la legislación vigente.

Dentro de estas funciones incumbe al Consejo promover y proponer todo cuanto considere beneficioso para el desarrollo y progreso de las Obras públicas, para perfeccionar los procedimientos de construcción y para la mejora de todos los servicios, tanto en el orden técnico como en el administrativo.

Artículo 2.º Constituirán el Consejo de Obras públicas:

Un Presidente designado cada dos años entre los Inspectores generales por el Ministro de Fomento, previa propuesta del Consejo.

Los Presidentes de las Secciones en número igual al de éstas.

Vocales:

Los Consejeros-Inspectores, en el número que se fija en la ley de Presupuestos.

El Secretario general y los de Sección, que serán de las clases de Ingenieros Jefes, desempeñando el primero de estos cargos el que designe el Presidente.

Los Ingenieros que el Ministro juzgue convenientes para destinar a este Cuerpo consultivo.

Los Presidentes y Vocales del Consejo tendrán su residencia en Madrid y asistirán a sus respectivas Secciones y al Pleno, con voz y voto.

Artículo 3.º Al Presidente del Consejo corresponde distribuir entre las Secciones en que se divide los Vocales y los Secretarios de Sección.

De la distribución que el Presidente haga del personal y de las modificaciones que en ella introduzca dará cuenta a las Direcciones generales de Obras públicas y Ferrocarriles y Tranvías.

Artículo 4.º Para el despacho de los asuntos en que haya de entender el Consejo se dividirá éste en cinco Secciones:

Primera.—Carreteras.

Segunda.—Ferrocarriles.

Tercera.—Aguas terrestres.

Cuarta.—Puertos y Señales marítimas.

Quinta.—Asuntos generales y personal.

Estas Secciones podrán subdividirse a su vez en subsecciones cuando así convenga, a juicio del Presidente del Consejo, para el mejor y más rápido despacho de los proyectos y expedientes.

Artículo 5.º Para celebrar sesión y tomar acuerdos una Sección, habrán de intervenir, cuando menos, un Presidente de Sección o el Presidente del Consejo, un Vocal Consejero-Inspector y un Secretario.

Artículo 6.º Se formará un Comité permanente constituido por el Presidente del Consejo y los cuatro Presidentes de Sección, a los que se agregará en cada caso el Inspector al que corresponda la Ponencia; dicho Comité resolverá en todos los asuntos sobre los que las Secciones no han dado dictamen por unanimidad, con excepción de aquellos que por precepto legal o por acuerdo del Comité deban pasar al Pleno.

Para tomar acuerdos es necesario:

En el Comité, la asistencia a la sesión del Presidente del Consejo, dos Presidentes de Sección y el Inspector ponente.

En el pleno, la asistencia a la sesión de la mitad de los miembros que la componen.

Las sesiones serán presididas, en caso de ausencia o enfermedad del Presidente del Consejo, por el de Sección más antiguo entre los presentes.

Artículo 7.º Todos los asuntos que tengan entrada en el Consejo para informe, serán objeto del de la Sección correspondiente. Si por leyes o disposiciones especiales hubiera de dar dictamen el Comité o el Pleno del Consejo, pasará el asunto a éstos sucesivamente, para cuya discusión servirá de base el informe de la Sección en el Comité y el del Comité en el Pleno.

Pasarán al Pleno los informes de Sección o del Comité cuando hayan dado lugar a un voto particular, y el autor de éste o la mayoría del Comité lo propongan. Asimismo habrán de dar dictamen el pleno si las Direcciones generales lo ordenan al remitir el asunto al Consejo, o cuando haya de pasar reglamentariamente al Consejo de Estado, o se refiera a Reglamentos, Instrucciones u otras disposiciones de carácter general.

Artículo 8.º Los Vocales del Consejo, cuando lo juzguen necesario, para completar los datos consignados en el expediente o para el esclarecimiento de los asuntos en que sean ponentes, podrán realizar visitas especiales a las obras o servicios de que se trata, previa conformidad de los Presidentes de Sección y del Consejo.

Podrá pedir el Consejo aclaraciones por escrito o de palabra a los Ingenieros autores de los proyectos y a los Ingenieros Jefes de los servicios, así como también recabar la cooperación de los Ingenieros especializados en determinadas materias, solicitando datos e informes que se unirán al expediente.

Cuando para los efectos indicados tenga que presentarse en el Consejo algún Ingeniero al servicio del Estado que no resida en Madrid, se acudirá a la Dirección general para que autorice el viaje del Ingeniero aludido.

Artículo 9.º Se asignará al Consejo el personal de Ingenieros subalternos necesarios para auxiliar a los Consejeros y serán distribuidos entre las Secciones por el Presidente del Consejo, dependiendo en todo lo demás de los Presidentes de las Secciones respectivas y de sus Secretarios.

No obstante esta agregación normal a las Secciones, el Presidente podrá alterar eventualmente la distribución en ocasiones en que lo reclame la mayor acumulación de trabajo en alguna Sección; así como también está facultado para encargar a estos Ingenieros cualquier trabajo auxiliar de la Presidencia.

Formarán también parte del personal auxiliar del Consejo los Ayudantes y demás individuos de Cuerpos facultativos que figuren en su plantilla, así como los del Administrativo, y los Ordenanzas y Porteros que consten en aquélla. Este personal subalterno dependerá directamente del Secretario general, que

será Jefe de todos los servicios de Oficina, bajo la inspección y autoridad del Presidente.

CAPITULO II

De la función inspectora y resolutive.

Artículo 10. En el Consejo de Obras públicas radica la función inspectora de todos los servicios encomendados a las Direcciones generales de Obras públicas y de Ferrocarriles y Tranvías, así como las resolutivas que se derivan de las facultades delegadas en los Inspectores.

Artículo 11. La inspección de los diversos servicios se efectuará por los Consejeros afectos a la Sección correspondiente del Consejo, excepto los de las islas Canarias, que se efectuarán para todos por un solo Inspector.

Los Presidentes de Sección estarán exentos de los servicios de inspección, a fin de que puedan atender permanentemente los anejos a su cargo, salvo en los casos en que por insuficiencia de Consejeros o por motivos especiales tengan que encargarse del trabajo de inspección de alguna o algunas Jefaturas que se considere compatible con el de la Presidencia de la Sección.

También podrán desempeñar funciones de inspección los Ingenieros jefes Secretarios de Sección cuando lo acuerde la Dirección general a propuesta del Consejo, fundada en las condiciones que concurran en los que sean objeto de dicha propuesta.

Artículo 12. La distribución de las Jefaturas de servicio que corresponde inspeccionar a cada Consejero se acordará por el Director correspondiente, a propuesta del Comité permanente.

Esta distribución podrá modificarse según lo aconsejen las circunstancias.

Artículo 13. La inspección normal y regular de las Jefaturas de los servicios obliga a los Inspectores a una visita cuatrimestral por lo menos, y además será permanente, y se establecerá su continuidad por escrito entre el Ingeniero jefe y el Inspector a quien corresponda, para que pueda éste obtener entre sucesivas visitas noticias de la marcha de las obras.

En todos los casos se dará cuenta a la Dirección general correspondiente del motivo y fecha de la salida, así como del resultado de la inspección al regreso.

En las relaciones por escrito entre el Ingeniero inspector y los Ingenieros jefes se reducirán los trámites a lo más indispensable.

Artículo 14. Además de la inspección ordinaria y regular a que se refiere el artículo anterior, las Direcciones generales de Obras públicas y de Ferrocarriles y Tranvías designarán los Inspectores generales a quienes se encomienden las especiales y las extraordinarias para objetos determinados o para instrucción de expedientes personales.

Artículo 15. Entre la inspección y la función consultiva del Consejo procurará éste la más íntima relación, sin llegar a confundirla, sino llevándolas apareadas y compenetradas para la recíproca ayuda, para la necesaria unidad de criterio entre una y otra y para el progresivo perfeccionamiento de ambas.

Con este fin, los Inspectores, al regreso de sus visitas, darán de ellas cuenta en la primera sesión de su Sección, explicando todas las cuestiones opinables que se hayan presentado en cada Jefatura, y singularmente las resoluciones adoptadas por el Inspector en uso de las facultades delegadas, las cuales podrán ser discutidas y votadas, para fijar cri-

terio que se pueda aplicar en casos ulteriores y semejantes, dando conocimiento de ello a la Dirección correspondiente. También podrán pasar estas cuestiones al Comité o al pleno en los casos y por los trámites que marcan los artículos 6.º y 7.º de este Reglamento.

Artículo 16. Para las inspecciones especiales y extraordinarias, el Director que las ordene comunicará oficialmente al Inspector designado en cada caso las instrucciones necesarias y las atribuciones que por delegación juzgue conveniente otorgarle.

Artículo 17. Para la formación de expedientes personales que las Direcciones ordenen al Inspector designado, se hará acompañar siempre de uno de los Ingenieros auxiliares del Consejo como Secretario, que el Inspector elegirá. En todas las demás los Inspectores podrán proponer al Presidente del Consejo la designación de uno de aquellos Ingenieros, y cuando esto no fuera posible, a juicio del Presidente, se propondrá a la Dirección general la designación de uno de los Ingenieros afectos a las Jefaturas de cuya inspección esté encargado el citado Inspector.

Artículo 18. La inspección y las facultades resolutivas que las Direcciones generales deleguen en los Inspectores generales y Jefes de servicios se sujetarán a las disposiciones del Real decreto de esta misma fecha.

Madrid, 6 de mayo de 1927.—Aprobado por S. M. Rafael Benjumea y Burín.

(Gaceta 7 mayo 1927)

EXPOSICION

Señor: Complemento necesario del nuevo Reglamento para el régimen del Consejo de Obras públicas, sometido en esta misma fecha a la resolución de V. M., es el que fija las normas de la inspección y regula la delegación de las facultades resolutivas en los Inspectores e Ingenieros Jefes de Obras públicas.

Se desarrollan en él y en la relación unida al mismo los preceptos a que se ha de ajustar la aplicación de las delegaciones, así como la forma y condiciones en que se ha de realizar la inspección de todos los servicios, previéndose la posibilidad de que la experiencia aconseje una revisión de sus normas a cuyo fin se limita su vigencia hasta el término de año 1928.

Fundado en la conveniencia de llevar a la práctica la descentralización de funciones que en el Reglamento se establece, así como la inspección que ha de contribuir a simplificar y al más rápido despacho de los asuntos encomendados al personal de Obras públicas, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.

Madrid, 6 de mayo de 1927.—Señor: A. L. R. de V. M., Rafael Benjumea y Burín.

REAL DECRETO

Núm. 862.

A propuesta del Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el adjunto Reglamento para el ejercicio de la inspección de los servicios de Obras públicas y de la delegación de funciones de las Direcciones generales de Obras públicas y Ferrocarriles.

Artículo 2.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en el presente Real decreto.

Dado en Palacio a seis de mayo de mil novecientos veintisiete.—Alfonso.—El Ministro de Fomento, Rafael Benjumea y Burín.

REGLAMENTO PARA EL EJERCICIO DE LA INSPECCION DE LOS SERVICIOS DE OBRAS PUBLICAS Y DE LA DELEGACION DE FUNCIONES DE LAS DIRECCIONES GENERALES DE OBRAS PUBLICAS Y DE FERROCARRILES

Artículo 1.º La delegación en los Inspectores de Obras públicas y en los Ingenieros Jefes de los servicios de las facultades resolutorias de las Direcciones generales de Obras públicas y de Ferrocarriles y Tranvías, se ajustará a los casos y con arreglo a las normas que se especifican en las instrucciones que se insertan a continuación de este articulado y que forman parte de sus prescripciones.

Artículo 2.º Además de estas facultades, los Inspectores tendrán las que por delegación les transfieran las respectivas Direcciones para casos especiales o consignen en condiciones de concesiones o casos análogos para inspección de servicios organizados especialmente.

Artículo 3.º Los Inspectores, en todo caso, podrán resolver, aun fuera de las facultades consignadas en la relación, si de no hacerlo con urgencia corriera peligro la seguridad de las obras o se irrogara grave perjuicio a los intereses generales o particulares, dando cuenta inmediata a la Dirección respectiva.

Artículo 4.º Las facultades que se transfieren se ejercerán por Inspectores o Ingenieros Jefes, como las han ejercido las Direcciones hasta ahora, sin menoscabo de la Intervención de Hacienda, que la legislación vigente tiene establecida. Si se advirtiera alguna incompatibilidad o dificultad, se dictarán las disposiciones que acuerden las dos Direcciones para salvarlas.

Artículo 5.º El ejercicio de las facultades resolutorias delegadas por estas disposiciones no es potestativo, sino obligatorio. Si en algún caso el Ingeniero Jefe a quien corresponda estimase con razones suficientes la conveniencia de inhibirse de esa obligación, lo comunicará inmediatamente al Inspector, exponiendo su juicio acerca de la resolución que crea procedente. El Inspector, si no encuentra la excusa bastante fundada, ordenará al Jefe que resuelva cumpliendo lo que mandan estas disposiciones. Si los motivos son bastantes, el Inspector resolverá por sí o elevará el asunto a resolución superior, según estime más conveniente. Por trámites análogos será resuelta entre el Inspector y la Dirección correspondiente, la duda, cuando ésta sea de la competencia del Inspector.

Artículo 6.º En todos los casos las Direcciones se reservarán el derecho de reasumir la facultad delegada para resolver por sí cuando lo crean conveniente, previniendo al Inspector o al Ingeniero Jefe para que se abstenga de hacerlo.

Artículo 7.º Los Inspectores procurarán resolver los asuntos reservados a su competencia durante sus visitas a las Jefaturas correspondientes, si el aplazamiento que esto pueda ocasionar no es grande y lo permiten los asuntos; en caso contrario, re-

solverán desde su residencia. En el primer caso la resolución se dictará por nota del Inspector en el expediente de que dará el Jefe cuenta inmediata a la Dirección. En el caso contrario resolverá por medio de comunicación, dando también cuenta a la Dirección correspondiente.

Artículo 8.º El Plan de Delegación tiene carácter provisional y regirá hasta fin del año 1928; al llegar este término será objeto de revisión, sometiéndolo a las modificaciones que haya aconsejado la experiencia o las nuevas necesidades de los servicios.

Madrid, 6 de mayo de 1927.—Aprobado por S. M. Rafael Benjumea y Burín.

INSTRUCCIONES ANEJAS AL ANTERIOR REGLAMENTO

PRESUPUESTOS DE ESTUDIOS, DE REPLANTEOS, DE LIQUIDACIONES Y DE EXPEDIENTES DE EXPROPIACIÓN

A cargo de la Administración.—Al fin de cada ejercicio económico las Jefaturas de todos los servicios deben formular una propuesta con el plan de los que se enumeran en el epígrafe o cualquier otro concepto análogo de trabajos y operaciones que se hayan de realizar en el ejercicio siguiente, con presupuesto de conjunto para los gastos de cada uno de esos conceptos. Aprobadas las propuestas por las Direcciones generales, se tendrán en cuenta para la distribución de créditos.

Siempre que estén dentro de ellas, cuando llegue el caso de formular el presupuesto de una operación o servicio determinado, corresponderá su aprobación al Ingeniero jefe si la cuantía no excede de 500 pesetas, y al Inspector hasta 3.000; dando de ello cuenta a la Dirección correspondiente.

Quando llegue el caso de realizar uno de los servicios contenidos en el plan, el Ingeniero jefe dará cuenta de ello al Inspector y a la Dirección general para la remisión del oportuno libramiento. Podrá, sin embargo, la Dirección ordenar un estudio cualquiera, con remisión de los fondos necesarios, si fuese del plan, o reclamando su presupuesto si no estuviere comprendido en el mismo.

Quando los gastos hayan de satisfacerse con cargo a contratistas, los presupuestos serán aprobados por el Inspector, dando cuenta la Dirección.

CONSERVACIÓN Y REPARACIÓN DE CARRETERAS

Conservación.—Serán de aplicación obligada las disposiciones vigentes, singularmente el Real decreto de 5 de julio de 1920 sobre la distribución de fondos para este servicio y su empleo, con la modificación de quedar sometidos a la resolución del Inspector los casos de desacuerdo entre el Ingeniero y el Jefe de que se trata al final del artículo 1.º y al del 3.º Para el cumplimiento de estas disposiciones se seguirá la Instrucción aprobada con este objeto por la Real orden de 16 de julio de 1920.

Reparación.—Las facultades que en materia de conservación de carreteras atribuye a los Jefes el Real decreto de 15 de julio de 1920 se hacen extensivas a la reparación de firmes ordinarios y también a los especiales, mientras no se varíe su clase y composición; siendo asimismo aplicable a las reparaciones todo lo demás que se acaba de establecer en cuanto a la conservación.

Las modificaciones, cambios o transferencias de las contrataciones de conservación o reparación que los Jefes propongan de acuerdo con el Real decreto de 23 de abril último, serán aprobadas por el Inspector en caso de acuerdo entre él, el Ingeniero jefe y los Ingenieros encargados, dando cuenta a la Supe-

rrioridad, con los justificantes que en dicho Real decreto se estipulan.

En caso de desacuerdo, la resolución será tomada por la Dirección respectiva.

Arbolado.—Las facultades que el vigente Reglamento de 6 de julio de 1900 concede a la Dirección de Obras públicas se transfieren a la Inspección, con la obligación de dar cuenta a la Dirección general, simplificando los estados y reduciendo al mínimo el número de veces que hayan de redactarse.

REPLANTEOS PREVIOS DE OBRAS CON PROYECTOS APROBADOS

a) Cuando el replanteo previo se ajuste en un todo al proyecto aprobado, sin que haya motivo que pueda dar lugar a un aumento del presupuesto superior a un 5 por 100, su aprobación corresponde al Ingeniero jefe, dando cuenta al Inspector y a la Dirección.

b) Si del replanteo resulta necesaria alguna modificación que altere el presupuesto, sin llegar en más o en menos a un 10 por 100 de su importe, su aprobación corresponderá al Inspector, quien dará de ello cuenta a la Dirección general, acompañando un ejemplar del mismo, a los efectos de tener en cuenta su importe para autorizar la ejecución de la obra, sea por subasta, sea por administración.

c) Cuando se altere el presupuesto en más o en menos de un 10 por 100, su aprobación corresponderá a la Dirección general, a la que se remitirá con informe del Inspector.

REPLANTEO DEFINITIVO POSTERIOR A LA SUBASTA

El Ingeniero jefe y el Inspector tendrán en los replanteos definitivos las mismas facultades consignadas para los replanteos previos; pero en los casos que las modificaciones lleven consigo el derecho o la obligación de la rescisión de la contrata con arreglo a las condiciones para ella vigentes, la resolución corresponderá a la Dirección general, tanto en el caso de conformidad de contratista como en el caso contrario.

MODIFICACIONES DE LAS OBRAS DURANTE SU CONSTRUCCIÓN

Los Ingenieros jefes y los Inspectores, respectivamente, autorizarán las modificaciones de las obras que juzguen convenientes, dentro de los límites que se especifican y con sujeción a las condiciones generales siguientes:

1.^a Que la modificación de que se trate no contenga en todo ni en parte soluciones que hubieran sido ya anteriormente propuestas y no aceptadas.

2.^a Que exista acuerdo entre el Ingeniero encargado y el Jefe.

Si hay desacuerdo podrá decidir la Inspección, la cual asumirá siempre la facultad resolutoria cuando el Ingeniero jefe no desempeñe la plaza en propiedad, sino accidentalmente.

3.^a La modificación será definida y justificada en disposición, magnitud y valoración con los documentos precisos para ello, redactados previamente a la aprobación si es posible; y si la urgencia no lo permite, en el plazo de tres meses, prorrogable por el Inspector hasta el doble cuando sea el trabajo de extensión excepcional. De no presentarse anticipadamente estos documentos, serán indispensables los que expresen y cumplan ese mismo objeto de manera extractada o aproximada. Sobre éstos o sobre los

completos ha de recaer la aprobación. Los completos deducirán la cifra del "presupuesto adicional" resultante, pero sin darle forma y extensión de "proyecto general reformado" si no hay motivo suficiente para abarcar en él las variaciones de todas o la mayor parte de las obras.

4.^a Se dará cuenta inmediata al Inspector de toda resolución en que el Jefe haga uso de esa facultad, remitiéndole los antedichos documentos.

La índole y límites de ellos son como sigue:

I. En los trazados de líneas o vías de todo género, cuando consideraciones de economía, solidez o cualquiera otra conveniencia técnica impliquen variaciones en la traza, los Ingenieros jefes de los servicios las autorizarán en tanto las longitudes de las variaciones en cada trozo no excedan de la quinta parte de la de éste en el proyecto; y será también preciso que la clase del terreno no varíe entre el nuevo y el antiguo trazado, o subsista próximamente su término medio.

II.—Podrán continuar las obras de fundación cuando, sin variar de sistema, resulten los cimientos a mayor profundidad que la calculada en el proyecto de la obra en cuestión, así como cuando ocurran agotamientos o accidentes imprevistos; y en pequeña extensión, si el terreno lo exige, también podrá el Ingeniero jefe autorizar el cambio de sistema de cimentación. En caso de que la situación de la obra o la proximidad de lluvias o crecidas lo reclamen, el Jefe, de acuerdo con el Ingeniero, dispondrá, sin la limitación de las cláusulas V y VIII, todas las variaciones necesarias, par evitar riesgos, dando cuenta al Inspector por el medio más rápido.

III. Bastará la autorización del Jefe para variar la situación en el perfil longitudinal de las obras de fábrica, para sustituir unos modelos por otros de tajeas, alcantarillas y pontones de la Colección oficial, para sustituir aletas por muros de acompañarjeas, alcantarillas y pontones de la Colección oficial o viceversa, para reemplazar las tajeas por tubos de hormigón y cambiar unos modelos de obras por otros que tengan aplicación en el mismo proyecto, y para aumentar o disminuir claros en los grupos de tajeas y alcantarillas.

IV. Los Inspectores podrán autorizar el aumento o supresión de claros en los grupos de pontones. En los modelos de la Colección oficial de puentes de hormigón armado podrán autorizar la sustitución de un modelo por otro, y si se trata de grupos de tramos aumentar o disminuir el número de claros, a propuesta coincidente y de acuerdo del Ingeniero encargado y del Jefe.

V. Podrán los Ingenieros jefes disponer en las obras de cualquier género la sustitución de una clase de fábrica por otra cuando esté motivado el cambio y el aumento de coste no exceda del 5 por 100 del presupuesto de cada obra.

VI. En muros, zampeados y, en general, en toda clase de obras los Ingenieros jefes están facultados para autorizar los espesores u otra magnitud dentro de las proporciones de aumento permitido que marcan las reglas que siguen.

VII. Podrán construirse con autorización del Jefe, aunque no estén incluidas en el proyecto, aquellas obras accesorias de reconocida necesidad y cuya realización inmediata sea urgente para evitar peligros a las obras o a los intereses de la localidad cuyo remedio incumba al Estado.

VIII. El aumento que ocasione en el presupuesto de la obra la suma de las modificaciones que se autoricen, no ha de exceder del 5 por 100 de su importe, ni las correspondientes a cada artículo del

10 por 100 de su valor; pasados estos límites, no alcanza la delegación de facultades para aprobar modificaciones, y serán sometidas a resolución superior.

Para la disminución del presupuesto con las modificaciones no se impone límite, siempre que no implique la rescisión de la contrata.

IX. En todo caso, la aprobación de los *proyectos reformados* quedará reservada a la Autoridad superior a que corresponda la concesión de los créditos correspondientes por lo que a este concepto se refiera.

En las obras por administración, la facultad de hacer transferencias de un artículo a otro del presupuesto es exclusiva del Inspector, a propuesta del Ingeniero jefe y dentro de los límites señalados.

RECEPCIONES

Las recepciones de obras, lo mismo provisionales que definitivas, serán de la competencia de la Inspección, con facultad de delegar en los Jefes de los Servicios.

Con este fin, con un mes de anticipación a la fecha en que el Jefe calcule que una obra estará terminada y dispuesta para la recepción, lo comunicará al Inspector correspondiente, con una relación de las modificaciones introducidas en las obras con relación al proyecto, indicando quién las haya autorizado en cada caso. El Inspector dispondrá hacer la recepción o delegar en el Jefe del servicio o en otro de su misma demarcación, fijando día y hora y dando instrucciones para los preparativos necesarios si ha de hacerla por sí. Esta decisión ha de ser comunicada a la Jefatura en el plazo de quince días, a partir de la fecha del aviso del Jefe, y si éste no la recibiera en el plazo de un mes, entenderá que queda autorizado para hacer por sí la recepción, por delegación del Inspector.

En las Juntas de Obras continuará el régimen vigente.

La aprobación de las actas corresponde siempre a la Dirección general del Ramo.

LIQUIDACIONES

Serán aprobadas por el Inspector las liquidaciones si no exceden de 100.000 pesetas ni su importe total tiene exceso sobre la suma del presupuesto primitivo y adicionales aprobados, dando de ello cuenta a la Dirección general.

FERROCARRILES

Las delegaciones resolutivas de este Ramo serán reguladas por distintas normas, según los varios casos que se han de distinguir:

A) En obras ejecutadas o explotadas por el Estado, por contrata o por administración, se aplicarán todas las reglas que anteceden consignadas para las obras en general.

B) En ferrocarriles construidos o explotados por concesionario con garantía de interés, o por Empresas adheridas al régimen ferroviario, se regirán por las disposiciones especiales que se hallan vigentes.

C) En la construcción o explotación de líneas que hayan sido objeto de concesión y no estén en las circunstancias del apartado B), se observarán las reglas siguientes:

1.ª En las obras de mejora de instalaciones, excepto las de doble vía, reformas en las estaciones de

primer orden que afecten esencialmente a las vías y edificios, estaciones de clasificación y casos de importancia análoga, los proyectos serán aprobados por los Jefes de las Divisiones, así como autorizarán por sí todas las resoluciones a que dé lugar la ejecución de estas obras hasta su terminación y recepción, siempre que esté de acuerdo con lo que propongan o informen quienes hayan de intervenir. En caso de desacuerdo podrá resolver el Inspector, si se cree autorizado para ello.

2.ª Queda delegada en las Jefaturas de las Divisiones la aprobación de los contratos que celebren las Compañías para toda clase de servidumbres, si no es con imposición de canon, caso en el cual la aprobación corresponde al Inspector.

3.ª También incumbe a los Jefes de las Divisiones por delegación aprobar los convenios entre Compañías para intercambio o alquiler de material y otros análogos.

4.ª Las servidumbres a que hace referencia el artículo 17 del Reglamento de Policía de ferrocarriles se decretará por delegación por los Jefes de las Divisiones.

Madrid, 6 de mayo de 1927. — Aprobado por Su Majestad.—Rafael Benjumea y Burín.
(Gaceta 7 mayo 1927).

Ministerio de la Guerra

REAL ORDEN CIRCULAR

Núm. 45.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.º del Real decreto de 25 de marzo último ("Diario Oficial" núm. 70) y en virtud de la Real orden de 28 de abril anterior, del Ministerio de Hacienda, se abre concurso entre los Coroneles, Tenientes coroneles, Comandantes, Capitanes, Tenientes y asimilados de las Armas y Cuerpos de Estado Mayor, Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros, Jurídico Militar, Intendencia e Intervención, de las escalas activa y de reserva, para proveer 200 plazas de funcionarios necesarios en el indicado Departamento para la ejecución de servicios propios del mismo, las cuales serán adjudicadas en la forma que dicho Real decreto prescribe y en la proporción fijada por el Ministerio de Hacienda, entre los que de dichos empleos lo soliciten y en cuyas Armas o Cuerpos respectivos exista personal de los mismos en situación de excedente o disponible. El personal que pase a prestar sus servicios en el Ministerio de Hacienda será destinado por éste a puestos o servicios con residencia fija, quedando sujetos para cambios de destinos y para viajes y comisiones eventuales del servicio a las disposiciones vigentes para los funcionarios de Hacienda. Las instancias, acompañadas de las copias de las hojas de servicios y de hechos, se encontrarán en este Ministerio, en un plazo de veinte días, contados desde la publicación de esta circular.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de mayo de 1927.—Dique de Tetuán.

Señor...

("Gaceta" 10 mayo 1927.)

Ministerio de Hacienda

REALES ORDENES

Núm. 251.

Excmo. Sr.: Por la Real orden número 94, de fecha 17 de febrero último, se estableció el régimen de admisión temporal para los aceites puros de oliva extranjeros que importen los productores y exportadores de aceite y fabricantes de conservas a base de dicho aceite. Habiéndose consultado a la Comisión mixta del aceite acerca de diversos extremos relacionados con la aplicación de dicha Real orden, y en vista del informe emitido por dicha Comisión, comunicado por el Consejo de la Economía Nacional,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido disponer:

1.º Todo productor exportador de aceite de oliva o fabricante de conservas a base de dicho aceite que desee beneficiarse del régimen de admisión temporal establecido por la Real orden número 94 deberá dirigirse en instancia a ese Centro directivo acreditando su condición de productor, o exportador de aceite o fabricante de conservas a base de aceite, por medio del correspondiente recibo de la contribución industrial o de utilidades y de una certificación de la Asociación Nacional de Olivereros, de la Federación de Exportadores de Aceite o de la de Fabricantes de conservas a base de aceite; documentos que habrán de acompañarse a la instancia.

2.º Los solicitantes deberán indicar en su instancia la Aduana por donde han de efectuar las importaciones de aceite, teniendo en cuenta que solamente se encuentran habilitadas para dicha operación las de Barcelona, Tarragona, Valencia, Málaga, Sevilla, Cádiz y Vigo.

3.º Las exportaciones del producto transformado deberán efectuarse por la misma Aduana por donde se efectuó la importación del aceite; únicamente podrán efectuarse por distinta Aduana de la de entrada en los casos en que exista causa justificada para ello y previa autorización de esa Dirección general, a solicitud de los interesados.

4.º La apertura de cuentas corrientes y la forma de llevarlas será en la misma forma que para las demás admisiones temporales.

5.º A la importación de aceites en régimen de admisión temporal se extraerán muestras duplicadas en cantidad de un litro cada una de ellas, que serán requisitadas por la Administración y por los importadores; dichas muestras se analizarán, a los efectos que indica la Real orden número 94, en los Laboratorios de las Aduanas en que dicho establecimiento funcione; y en las demás que no dispongan de Laboratorio remitirán una de las muestras a la Dirección general para su análisis en el Laboratorio Central, quedando la otra muestra en la Aduana en previsión de cualquier contingencia.

6.º El análisis consistirá en el examen de la pureza de los aceites que se importen para determinar si contienen en mezcla alguna otra clase de aceite. En cuanto a la acidez será admitido cualquier grado, a condición de que se haga la declaración correspondiente. El análisis deberá ser cualitativo y cuantitativo para determinar la acidez.

7.º A la exportación de los productos transformados se extraerán también muestras de los aceites que se exporten, en la misma forma que a la importación, y se analizarán por los mismos establecimientos, a fin de determinar el grado de acidez con que se exportan, que ha de ser de base para el abono de peso que determina el caso 6.º de la Real orden núm. 94.

8.º Como los aceites importados temporalmente sólo pueden estar en la Península en dicho régimen durante el plazo de un mes, prorrogable por un primer y segundo plazo de otros meses, o sea en total tres meses, las solicitudes de prórroga deberán presentarse a los Administradores de las Aduanas y serán resueltas por los mismos, justificando los fundamentos de su petición en la forma que determina el caso 5.º de la Real orden número 94; dichas solicitudes y los acuerdos dictados por los Administradores de las Aduanas en cada una de ellas se unirán a los expedientes de devolución o cancelación.

9.º Dado el plazo corto que han de permanecer en España los aceites importados en régimen de admisión temporal, las Aduanas remitirán a los Laboratorios que proceda las muestras de los aceites para su análisis en el plazo de cinco días, a contar de la fecha del despacho, y serán analizadas en dichos establecimientos con preferencia a cualquier otro servicio.

10.º Los expedientes de cancelación o devolución de las fianzas o depósitos serán remitidos con los correspondientes justificantes trimestralmente a esa Dirección general para su revisión.

11.º La justificación de la exportación de los aceites transformados deberá efectuarse por medio de la factura duplicada o certificaciones de la principal que obra en poder de la Aduana de exportación, correspondiendo a los exportadores la petición y presentación de estas certificaciones.

Lo que de Real orden comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 26 de abril de 1927.—Cabrera Sotelo.

Núm. 254.

Ilmo. Sr.: En la exposición del Real decreto-ley de 25 de junio de 1926, sobre aumentos de líquidos imponibles de la contribución territorial en el ejercicio económico del segundo semestre de aquel año, se decía que, en general, habían de quedar excluidas de tales aumentos, en ciertas condiciones, las fincas que hubieran sido objeto de valoración o comprobación por los funcionarios técnicos de la Hacienda durante el año 1917 ó posteriormente. Puntualizándose tal concepto en los párrafos primero, apartado b) del segundo del artículo 2.º de aquel Cuerpo legal, y el tercer párrafo del mismo artículo establecido que para que fueran concedidas excepciones de los aumentos de que se trata era preciso que las solicitasen los contribuyentes interesados, en el plazo de un mes, a partir de la fecha de la publicación del mencionado Decreto-ley.

Declarados subsistentes los referidos aumentos para los ejercicios económicos sucesivos, parece de equidad conceder un nuevo plazo a fin de que los contribuyentes interesados en las excepciones, que por diversas causas no las solicitaron en 1926, puedan pedir las para que surtieran efectos a partir del año 1928, y como no existían

ten ahora apremios de tiempo, que se impusieron entonces por la proximidad del ejercicio semestral, no hay inconveniente en que el dicho plazo sea mayor que el anterior.

Por lo expuesto, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien conceder un plazo, que expirará en 31 de julio próximo, para que todos los contribuyentes que no tuviesen ya concedidas las excepciones de los aumentos de líquidos imponibles de la contribución territorial, establecidos en el Real decreto de 25 de junio de 1926, y que se crean con derecho a tales excepciones, según el artículo 2.º del mismo Cuerpo legal, las soliciten de las Administraciones de Rentas públicas, a fin de que puedan surtir efectos a partir del próximo ejercicio económico de 1928.

De Real orden lo digo a V. I. para los efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 7 de mayo de 1927.—Calvo Sotelo. Señor Director general de Propiedades y Contribución territorial.

(“Gaceta” 10 mayo 1927.)

SECCIÓN SEGUNDA

Núm. 2.835.

GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

CIRCULAR

El señor Director gerente de la Sociedad de Autores Españoles me participa haber nombrado, con fecha 11 del actual, a don Rafael Bagüés, representante de aquella Sociedad en el pueblo de Sádaba, para que perciba los derechos de representación y ejecución de las obras de todos los Autores españoles y extranjeros.

Lo que se hace público en este periódico oficial de conformidad con lo preceptuado por la ley de la Propiedad intelectual vigente.

Zaragoza, 17 de mayo de 1927.

El Gobernador civil,
Juan Cantón-Salazar y Zaporta.

SECCIÓN QUINTA

Núm. 2.815.

JEFATURA DE OBRAS PUBLICAS

Aviso.

Habiendo terminado la ejecución de las obras de acopios y su empleo de la carretera de Uncastillo a Sádaba, kilómetros 1 al 7, el contratista D. Juan Alleza, a quien se adjudicó la contrata por orden de 5 de Julio de 1924, y a los efectos de la devolución de la fianza que se constituyó para responder de la contrata; se anuncia, de conformidad a la Real orden de 3 de agosto de 1910 (*Gaceta* del 22), en este BOLETÍN OFICIAL, para que los Alcaldes de los Municipios a que afectan las obras, remitan, en el plazo de treinta días, a la Jefatura de Obras públicas de la provincia, certificación de haber

o no reclamación contra el contratista por dichas obras; entendiéndose que no hay reclamación alguna si no se reciben certificaciones.

Zaragoza, 14 de mayo de 1927.—El Ingeniero Jefe, Luis M.^a Moreno.

Núm. 2.817.

Habiendo terminado la ejecución de las obras de acopios de piedra y su empleo de la carretera de Gallur a Sangüesa, kilómetros 28 al 32 el contratista D. Justo Aguirre, a quien se adjudicó la contrata por orden de 14 de enero de 1925 y a los efectos de la devolución de la fianza que se constituyó para responder de la contrata; se anuncia, de conformidad a la Real orden de 3 de agosto de 1810 (*Gaceta* del 22), en este BOLETÍN OFICIAL, para que los Alcaldes de los Municipios a que afectan las obras, remitan, en el plazo de treinta días, a la Jefatura de Obras públicas de la provincia, certificación de haber o no reclamación contra el contratista por dichas obras; entendiéndose que no hay reclamación alguna si no se reciben certificaciones.

Zaragoza, 14 de mayo de 1927.—El Ingeniero Jefe, Luis M.^a Moreno.

Núm. 2.818.

Habiendo terminado la ejecución de las obras de acopios de piedra y su empleo de la carretera de Gallur a Sangüesa, kilómetros 12 al 17, el contratista D. José Albero, a quien se adjudicó la contrata por orden de 1.º de diciembre de 1924, y a los efectos de la devolución de la fianza que se constituyó para responder de la contrata; se anuncia, de conformidad a la Real orden de 3 de agosto de 1910 (*Gaceta* del 22), en este BOLETÍN OFICIAL, para que los Alcaldes de los Municipios a que afectan las obras, remitan, en el plazo de treinta días, a la Jefatura de Obras públicas de la provincia, certificación de haber o no reclamación contra el contratista por dichas obras; entendiéndose que no hay reclamación alguna si no se reciben certificaciones.

Zaragoza, 14 de mayo de 1927.—El Ingeniero Jefe, Luis M.^a Moreno.

Núm. 2.819.

6.ª DIVISIÓN HIDROLÓGICO-FORESTAL

Providencias.

El Sr. Gobernador civil de la provincia, en providencia de esta fecha, ha acordado, de conformidad con lo propuesto por esta Jefatura, imponer al Alcalde de El Frasno la multa personal de diez pesetas, por no cumplimentar debidamente las órdenes de la misma en la tramitación del expediente de denuncia interpuesta con fecha 26 de enero último por la Guadía civil contra Mariano Hernández y Victoriano Gil, por pastoreo de 174 reses lanaras en el monte Pietas, conminándole con otra igual si en el improrrogable plazo de ocho días no cumplimenta los servicios reglamentarios que se le tienen interesados.

Al propio tiempo ha acordado, conceder un plazo de diez días para hacer efectiva dicha multa, transcurrido el cual sin haberlo verificado se exigirá por la vía de apremio judicial, y es recurrible, previa su consignación, ante el Tribunal provincial contencioso-administrativo, que resolverá en única instancia, según prescribe el mismo artículo.

Lo que de orden del Sr. Gobernador se publica en este "Boletín" para conocimiento del citado Alcalde y demás efectos.

Zaragoza, 13 de mayo de 1927.—El Ingeniero Jefe, M. Ricardo García Cañada.

Núm. 2.820.

El señor Gobernador civil de la provincia, en providencia de esta fecha, ha acordado, de conformidad con lo propuesto por esta Jefatura, imponer al Alcalde de El Frasno la multa personal de diez pesetas por no cumplimentar debidamente las órdenes de la misma en la tramitación del expediente de denuncia interpuesta con fecha 28 de enero último por el Vigilante Valero Alvaro contra Víctor Melús por pastoreo de 130 reses lanares en el monte Pietas; conminándole con otra igual si en el improrrogable plazo de ocho días no cumplimenta los servicios reglamentarios que se le tienen interesados.

Al propio tiempo ha acordado conceder un plazo de diez días para hacer efectiva dicha multa, transcurrido el cual sin haberlo verificado se exigirá por la vía de apremio judicial, y es recurrible, previa su consignación, ante el Tribunal provincial contencioso-administrativo, que resolverá en única instancia, según prescribe el mismo artículo.

Lo que de orden del señor Gobernador se publica en este "Boletín" para conocimiento del citado Alcalde y demás efectos.

Zaragoza, 13 de mayo de 1927.—El Ingeniero Jefe, M. Ricardo García Cañada.

SECCIÓN SEXTA

Calatorao.

N.º 2.801.

Vacante el cargo de Depositario de fondos municipales de éste Ayuntamiento, por dimisión voluntaria del que lo desempeñaba, se anuncia por el presente, por término de quince días, para su provisión, con arreglo a lo establecido en las condiciones que obran en el expediente de su razón, en la secretaría municipal.

Las solicitudes se extenderán en papel de 1'20 pesetas acompañando la cédula personal y acreditando tener el solicitante la edad mínima de veinticinco años.

La remuneración que percibirá anualmente por los servicios que preste será de quinientas pesetas.

Calatorao, a 12 de mayo de 1927.—El Alcalde, Santiago Román.

Tauste.

N.º 2.803.

Durante el plazo de veinte días, contados desde el siguiente al en que aparezca inserto el presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL de la

provincia, se admitirán en la secretaría de Ayuntamiento, en las horas hábiles de oficina, proposiciones para optar a la subasta del arrendamiento en el plazo comprendido desde el primer día de julio del año en curso, hasta el treinta y uno de diciembre de mil novecientos veintiocho, de los derechos del Matadero, arbitrio de carnes frescas y los derechos y tasas por la inspección y reconocimiento sanitario de los pescados frescos, sirviendo de tipo a la misma la cantidad de veinticinco mil pesetas, con arreglo a los pliegos de condiciones económico-facultativas, obrantes en la mencionada secretaría, donde podrán examinarse en dichos días y horas.

La referida subasta se celebrará con arreglo a las prescripciones establecidas en el Reglamento para la contratación de las obras y servicios a cargo de las Entidades municipales, de dos de julio de mil novecientos veintiocho.

Tauste, quince de mayo de mil novecientos veintisiete.—El Alcalde, Joaquín López.

SECCIÓN SÉPTIMA

Administración de Justicia

JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA

Núm. 2.781.

La Almunia de Doña Godina.

Cédula de notificación.

En causa seguida en este Juzgado sobre denuncia ilegal de arma de fuego, contra Mariano Jericó Castro, se dictó por la Audiencia de Zaragoza, en diez de diciembre de mil novecientos veinticinco, sentencia por la que se le condenó a la pena de un mes y un día de arresto mayor, accesoría de suspensión de todo cargo y derecho de sufragio durante el mismo tiempo, multa de cien pesetas y pago de costas. Y por sentencia de la misma Audiencia, de fecha veinte de enero de mil novecientos veintiséis, se declaró por lugar en la presente causa a la suspensión por tiempo de tres años de la condena impuesta al referido penado.

Y desconociéndose el actual paradero del mismo se le notifica por medio de la presente cédula de notificación, para que comparezca en la Almunia de Doña Godina, 11 de mayo de 1927.—El Secretario judicial, P. Candela y P.

Núm. 2.773.

Zaragoza.—San Pablo.

D. Sabino Bea Castillo, Juez municipal del distrito de San Pablo de Zaragoza;

Hago saber: Que en el juicio verbal seguido en este Juzgado a instancia de don Basilio Echevarría Arilla, de esta vecindad, contra don Martín Estremera Daimau y don Pedro Martínez Liberal, vecinos que fueron de Pamplona y el segundo hoy en ignorado paradero, sobre reclamación de pesetas, se dictó sentencia con

cha quince de marzo del año actual, cuyo encauzamiento y parte dispositiva dicen así:

Sentencia: En Zaragoza, a quince de marzo de mil novecientos veintisiete. El señor don Sabino Bea Castillo, Juez municipal del distrito de San Pablo, visto este juicio verbal seguido a instancia de don Benito Echevarría Arilla, mayor de edad, cocinero, de esta vecindad, contra don Pedro Martínez Liberal, vecino de Pamplona y don Martín Estremera Dalmau, vecino también de Pamplona, sobre reclamación de pesetas,

Fallo: Que debo condenar y condeno a don Pedro Martínez Liberal y a don Martín Estremera Dalmau, vecinos de Pamplona, al pago por partes iguales a don Benito Echevarría Arilla de la cantidad de seiscientos ochenta y una pesetas sesenta céntimos, con imposición a los demandados de las costas causadas en el presente juicio.—Así por esta mi sentencia lo pronuncio, mando y firmo.—Sabino Bea.

Y para que sirva de notificación al demandado don Pedro Martínez Liberal, expido el presente para su inserción en el BOLETÍN OFICIAL de esta provincia.

Dado en Zaragoza a siete de mayo de mil novecientos veintisiete. — Sabino Bea.—P. S. M., Alberto Garnica.

Núm 2.829.

Barcelona.—Atarazanas.

Edicto.

En virtud de lo dispuesto por el señor Juez de primera instancia del distrito de Atarazanas, de esta ciudad, en providencia de veintidós de abril último, dictada en los autos de juicio ejecutivo seguido por la "Banca Marsáns, S. A." contra "Rubinat Company Inc.", se anuncia la venta en pública subasta, por tercera vez, término de veinte días, y sin sujeción a tipo de valoración, que es la de noventa y ocho mil cuatrocientas cincuenta y nueve pesetas veinte céntimos, de los bienes siguientes:

A) Terreno compuesto de tierras, bosque y arroyos, en el que se hallan los manantiales de aguas purgantes minerales, conocidos por "Conchal", "María" y "Carolina", de cabida seis jornales, poco más o menos, y otro de cabida medio jornal, poco más o menos, en el que está enclavado un chalet suizo, cuyos terrenos se hallan situados en el término municipal de San Pedro de Arquells, parte llamada de Rubinat y partida de San Romá, siendo los lindes de las dos porciones los siguientes: la primera, de cabida seis jornales, linda al este y sur con José Gili; al oeste, con Jaime Piqué, y al norte, parte con Víctor Piqué y con el barranco llamado San Romá; y la segunda porción linda al este con el torrente, y al sur, oeste y norte, con don José Bosch Boldú.

B) Porción de tierra bosque, cabida dos jornales poco más o menos, sita en el propio término de Rubinat, del Municipio de San Pedro de Arquells, partida Cuquets o San Romá, lindante al norte con Jaime Aymerich y Ramón Bosch, al suroeste y este con Jaime Piqué Prat mediante una rasa.

C) Porción de tierra yerma, de cabida una porca, sita en el término de Rubinat y Municipio de San Pedro de Arquells, partida San Romá,

lugar llamado Barranch, lindante al este, sur y oeste con Magín Albareda Claris y al norte con José Miret y el Barranch.

D) Porción de tierra inculta, de cabida dos porcas, en la que está situada una fuente, sita en el término de Rubinat, Municipio de San Pedro de Arquells, lindante por todos sus cuatro puntos cardinales con las tres fincas que seguidamente se describirán, las cuales, a pesar de aparecer como tres en el Registro, forman una sola.

E) El derecho de explotar las aguas que nacen o existen: 1.º En toda aquella pieza de tierra campa, yermo, de cabida cinco porcas y tres cuartos, sita en término de Rubinat y Municipio de San Pedro de Arquells, partida Cuquets, lindante al este, sur, oeste y norte con don José Canela; inscrita al tomo 1.181 del archivo, libro veintitrés de San Pedro de Arquells, folio ciento cincuenta y seis, inscripción séptima de la finca seiscientos veintiocho. 2.º En otra pieza de tierra campa, de cabida una porca, sita en los mismos términos, Municipio y partida de la anterior, lindante al este con D. José Canela, al sur con don José Lamich, al oeste con el camino de San Romá y al norte con el torrente; inscrita al tomo 1.181 del archivo, libro veintitrés de San Pedro de Arquells, folio ciento cincuenta y nueve, inscripción séptima de la finca seiscientos veintinueve. 3.º En toda aquella pieza de tierra campa y bosque, sita en los mismos términos, Municipio y partida que las dos anteriores, de cabida doce jornales, lindante al este con Jaime Gili, al sur con Domingo Barella, al oeste con el torrente y al norte con dicho Gili.

F) Una porción de tierra natural, en la que están enclavados los almacenes y la cochería, de largo unos ochenta pasos, o sea la extensión que tenga dentro de sus lindes, sita en el término de Rubinat, Municipio de San Pedro de Arquells, lindante al este con el camino de San Romá y parte con restante pieza de tierra de que procedía propia de don Jaime Aymerich, al sur parte con dicho camino y parte con terrenos que pertenecían entonces a la Compañía Condal Rubinat, al oeste con el torrente Salat y al norte con restante finca de su procedencia.

G) Mina de substancias salinas, denominada "Condal", sita en los términos municipales de Mediana y de Zaragoza (provincia de Zaragoza), paraje llamado "La Salada", compuesta de veintidós pertenencias, que en junto tiene una extensión de veintidós áreas, cuyas visuales y líneas de demarcación, según el plano levantado por el Ingeniero don Juan B. Vicéns, inserto en el expediente número trescientos diez y nueve, son las siguientes: Visuales: desde el punto de partida, que es el mojón ocho de la mina "Sulfúrica", al mojón límite de Mediana y Zaragoza, E. ocho grados treinta y siete minutos, S. doscientos treinta y siete metros treinta y siete centímetros longitud. Líneas de demarcación: desde el punto de partida a la primera estaca, E. cuatro grados treinta minutos, N. longitud quinientos metros mojones cerca de la cuarta estaca de la mina "Sulfúrica" o terreno colindante, la Sulfúrica (número 127), por N. y E.; de la primera estaca a la segunda, S. cuatro grados treinta minutos, E. longitud doscientos metros, mojones A. campo de Gil, colindante con el Registro Mediana por E.; de la segunda a la tercera estaca, O. cuatro grados treinta minutos,

S. longitud setecientos metros mojones A. campo de Gil; de la tercera a la cuarta estaca, N. cuatro grados treinta minutos, O. longitud seiscientos metros mojones monte Litigio; de la cuarta a la quinta estaca, E. cuatro grados treinta minutos, N. longitud doscientos metros mojones monte Litigio, y de la quinta estaca al punto de partida, S. cuatro grados treinta minutos, E. longitud cuatrocientos metros. El limbo de la brújula que servía para dicha demarcación está dividido en trescientos sesenta grados partiendo del punto N. a la izquierda. El mineral beneficiable es agua cargada de sulfato de sosa. La roca que le sirve de caja es de yesos y margas. Y la declinación magnética de la brújula empleada fué de diez y siete grados cinco minutos.

H) Otra mina, titulada "Mediana", de substancias salinas, sita en los términos municipales de Mediana y Zaragoza, paraje llamado "La Salada", compuesta de diez pertenencias que en junto tienen una extensión de diez hectáreas, cuyas visuales y líneas de demarcación, según plano levantado en quince de diciembre de mil novecientos diez y seis por el Ingeniero don Juan B. Vicéns (expediente número trescientos diez y ocho), son las siguientes: Visuales: desde el punto de partida, que es el mojón número uno de la mina "La Sulfúrica", al ángulo NE. de la cara de dicha mina, S. cuatro grados treinta minutos, E. ochenta y tres metros cincuenta y nueve centímetros de longitud. Líneas de demarcación: desde el punto de partida a la primera estaca, S. cuatro grados treinta minutos, E. longitud cuatrocientos metros sitio de los mojones A. campo de Gil, mina o terrenos colindantes "La Sulfúrica", número ciento veintisiete, con la que tiene común la línea que va desde el punto de partida a la quinta estaca y doscientos cincuenta metros desde el punto de partida a la primera estaca; de la primera a la segunda estaca, E. cuatro grados treinta minutos, N. longitud cien metros, sitio de los mojones, cerca de la división términos Mediana y Zaragoza; de la segunda a la tercera estaca, N. cuatro grados treinta minutos, O. longitud quinientos metros sitio de los mojones monte Litigio; de la tercera a la cuarta estaca, O. cuatro grados treinta minutos, S. longitud seiscientos metros sitio de los mojones monte Litigio; de la cuarta a la quinta estaca, S. cuatro grados treinta minutos, E. longitud cien metros sitio de los mojones monte Litigio; de la quinta estaca al punto de partida, E. cuatro grados treinta minutos, N. longitud quinientos metros. El limbo de la brújula que se empleó para esta operación estaba dividido en trescientos sesenta grados partiendo del punto N. a la izquierda. El mineral beneficiable es agua cargada de sulfato de sosa y la roca que le sirve de caja es de yeso y margas, perteneciente a la formación geológica terciaria, y el punto de partida es el mojón número uno de la mina "La Sulfúrica" y la declinación magnética de la brújula empleada fué de quince grados y diez y siete segundos.

I) Marca de fábrica de la explotación de aguas mineromedicinales y su declaración de utilidad pública.

J) Todos los aparatos, depósito, máquinas, llaves, tubos de conducción, descubiertos y subterráneos, lo mismo que todo el material fijo y móvil, como carros, vagones, carretas, vías Decauville, tablas fijas y móviles y todos los de-

más objetos destinados al embotellaje de agua mineral; y

K) Derecho exclusivo de explotar todas las aguas minerales que pudieran alumbrarse en la heredad "Condals", sin que ello merme el derecho del propietario de dicha heredad a alumbrar y aprovecharse de toda clase de agua mientras no sea empleada para un negocio o explotación igual o parecido al que tiene en la actualidad la Compañía ejecutada.

Se ha señalado para el acto del remate de dichos bienes, que tendrá lugar en la Sala-audencia del mencionado juzgado, el día 14 de junio próximo venidero y hora de las doce; previniéndose a los licitadores que los títulos de propiedad de los bienes estarán de manifiesto en la Secretaría del infrascrito para que puedan examinarlos los que quieran tomar parte en la subasta; que deberán conformarse con ellos y que no tendrán derecho a exigir ningunos otros; que para tomar parte en la subasta deberán consignar previamente en la mesa del Juzgado una cantidad igual por lo menos al diez por ciento efectivo del valor de los bienes, sin cuyo requisito no serán admitidos, y que los autos y certificación de cargas del Registro están de manifiesto en Secretaría, entendiéndose que todo licitador acepta como bastante la titulación y que las cargas o gravámenes anteriores, y los preferentes, si hubiere, al crédito de la entidad ejecutante continuarán subsistentes, que el rematante acepta y queda subrogado en la responsabilidad de los mismos, sin destinarse a su extinción el precio del remate.

Barcelona, tres de mayo de mil novecientos veintisiete.—El Secretario, Cándido Gara.

PARTE NO OFICIAL

Eléctricas Reunidas, S. A.

Conforme a lo establecido para la suscripción de acciones, tercera emisión, de esta Sociedad y a lo acordado por su Consejo de Administración, se anuncia que el pago del quinto dividendo pasivo, de quince por ciento (setenta y cinco pesetas por acción), habrá de efectuarse en la Caja social, calle de San Miguel, ocho días antes de los días veinte al treinta inclusive del próximo mes de junio, a horas hábiles de oficina y mediante la presentación del resguardo provisional correspondiente, donde se estará para el cajetín de pago.

También se hace saber que el Consejo de Administración, para satisfacer los deseos manifestados por varios suscriptores de acciones a plazos, acordó autorizar en iguales fechas la liberación total de las mismas, a los que así lo desearan, mediante el pago de los dividendos pendientes (doscientos cincuenta pesetas por acción), haciéndose en el acto de la liberación el canje de los resguardos provisionales por acciones correspondientes, que entrarán a participar de la totalidad de los beneficios sociales a partir de primero de julio próximo.

Zaragoza, diez y ocho de mayo de mil novecientos veintisiete. — Por acuerdo del Consejo de Administración, el Ingeniero Director interino, J. Hernández Gasque.