

Otra adjudicando los premios y menciones honoríficas del Concurso Nacional de Arte decorativo de 1925-1926.—Páginas 741 y 742.

Ministerio de Fomento.

Real orden disponiendo que durante la ausencia de esta Corte del Ministro de este Departamento, se encargue del despacho de los asuntos de dicho Ministerio el Director general de Obras públicas.—Página 742.

Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria.

Real orden declarando que en todo momento la Jefatura Superior de Industria debe conocer el estado en que se hallen las puestas en práctica de patentes; y que los Ingenieros a que se refiere el apartado 2.º de la Real orden de 25 de Noviembre de 1925, no podrán en lo sucesivo ejercer función alguna privada que tenga relación con el Registro de la

Propiedad Industrial y Comercial. Página 742.

Administración Central.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.—Tribunal Supremo de la Hacienda pública.—Citando y emplazando a D. Jesús Cortés Sánchez, Recaudador que fué de Contribuciones en la provincia de Granada, o a sus herederos.—Página 742.

Delegación del Gobierno en el Banco de Crédito Industrial.—Petición de D. Justo Arcos y Carrasco de auxilio para la industria "Salto de agua en La Jorquera" (Albacete).—Página 742.

GUERRA.—Junta Calificadora de Aspirantes a destinos públicos.—Concurso extraordinario para cubrir plazas de Auxiliares de primera clase de Secretarías de Gobierno, vacantes en las Audiencias que se citan. Página 742.

MARINA.—Dirección general de Navegación.—Rectificación a la Real or-

den sobre equivalencias de toneladas de mar en toneladas de flete de algunas mercancías, y cómputo de distancias a puertos extranjeros, inserta en la Gaceta del día 3 del mes actual.—Página 743.

HACIENDA.—Dirección general de lo Contencioso del Estado.—Concediendo exención del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas a favor de la que se indica del Hospital de la Sangre, de la villa de Fuente de Cantos.—Página 743.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Dirección general de Primera enseñanza.—Maestros nombrados provisionalmente por los cuatros primeros turnos del artículo 75 del Estatuto vigente en vacantes correspondientes al mes de Octubre del año último. Página 744.

FOMENTO.—Dirección general de Obras públicas.—Aguas.—Autorizando a D. Teodoro Más para modificar las obras de la ampliación del aprovechamiento de aguas del río Ter. Página 75.

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.

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

SEÑOR: El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, preparando para ello los medios fáciles y gratos de simultanear la seguridad de la circulación ante una estricta conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de automóviles, y al propio tiempo la imperiosa necesidad de cambiar el sistema técnico de la construcción de los firmes con sujeción a las características exigidas por cada localidad y por la intensidad y condiciones del tráfico moderno, obligan a preparar una organización especial que facilite la realización de esta mejora, de este cambio radical de sistema, que si no permite abordar la rápida transformación de toda la red de carreteras españolas, sea suficiente a lograr la reforma y conservación de las comunicaciones principales, las que constituyen el núcleo de las poblaciones de

mayor importancia y los circuitos de gran valor histórico y artístico.

Para lograr este fin se segregará de la red de carreteras generales los itinerarios principales, y agrupados en ciertos parcelales, se formará con su conjunto el *Círculo Nacional de Firmes Especiales*, para cuya construcción y conservación se creará un Patronato administrativo y una Dirección técnica anexa, a cuyo organismo se dotará de recursos especiales y de facultades amplias para su funcionamiento.

Los recursos serán aportados por el Estado y las Diputaciones y Ayuntamientos interesados, con cuyas aportaciones y los impuestos especiales que sobre la rodadura podrán establecerse, se formará una anualidad suficiente a atender el interés y amortización del capital empleado en la reparación y conservación en los años en que se convenga.

Los circuitos especiales comprendidos en el *Círculo Nacional de Firmes Especiales*, se ordenarán por una preferencia de interés general, primero, y después en relación a las mayores facilidades y cooperaciones que las provincias interesadas ofrezcan; el número total de los circuitos a construir se ajustará a los medios económicos que se reúnan, pudiendo extenderse a cuantos en este Real decreto se enumeran, o bien a mayor número, si posible fuera atenderlos.

Es base fundamental de esta propuesta que no haya de imponerse al Estado ningún nuevo sacrificio, y tenga que contribuir tan sólo con los recursos que figuran en los Presupuestos de cada año, asignados por las Dipu-

taciones y Ayuntamientos beneficiados con el turismo y los automóviles y carros, que en la economía de la tracción han de encontrar amplia compensación, los que deberán cooperar a completar las cantidades necesarias.

Fundado en las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto-ley.

Madrid, 9 de Febrero de 1923.

SEÑOR:

A. I. R. P. de V. M.,

RAFAEL BENJUMEA Y BURÍN

REAL DECRETO-LEY

De acuerdo con MI Consejo de Ministros, y a propuesta del de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º

Se crea el *Círculo Nacional de Firmes Especiales*, formado por las Secciones siguientes:

Sección Noroeste.

Itinerario 1.º.—Madrid-Irún.

Itinerario 2.º.—San Sebastián, Bilbao, Santander, Oviedo, León, Astorga, Ponferrada, Barco de Valdeorras, Orreaga, Vigo.

Itinerario 4.º.—Vigo, Pontevedra, Santiago, Coruña, Betanzos, Ferrol, Oviedo.

Itinerario 4.º.—Madrid, Avila, Salamanca.

Itinerario 5.º.—Salamanca, Valladolid, Burgos.

Itinerario 13.—Burgos, Santander,

Sección Este.

Itinerario 2.º.—Madrid, Guadalupe,

Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona, Frontera francesa.

Itinerario 10.—Madrid, Tarancón, Requena, Valencia.

Itinerario 11.—Ocaña, Albacete, Murcia, Cartagena.

Itinerario 12.—Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Motril.

Sección Sur.

Itinerario 1.—Madrid, Bailén, Jaén, Granada, Motril, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla, Córdoba, Bailén.

Itinerario 6.—Madrid, Illescas, Toledo.

Itinerario 7.—Toledo, Guadalupe, Mérida.

Itinerario 8.—Madrid, Cáceres, Badajoz, Frontera portuguesa.

Itinerario 9.—Mérida, Sevilla.

A estos itinerarios se podrán agregar los que proponga el Patronato que por este Decreto-ley se crea, así como modificar los anteriores o añadir los que estime el Gobierno de interés general mediante el oportuno Decreto.

Artículo 2.º

La preferencia en la construcción se dará con relación a su importancia general, considerando en primer término los itinerarios de Irún, Madrid, Córdoba y la vuelta de Andalucía, en atención principalmente a la Exposición Hispano Americana. Después de los que se acepten como de interés general, se dará preferencia en la construcción de los restantes a aquellos para que las provincias interesadas ofrezcan mayor auxilio.

Artículo 3.º

Los circuitos se reformarán todos con firmes especiales, suprimiendo los pasos a nivel y mejorando las travessías, curvas y rasantes en cuanto sea posible.

Artículo 4.º

El plazo de amortización del coste de las obras será el mismo que el de conservación, y esta condición se habrá de imponer en las subastas o concursos.

Artículo 5.º

El plazo máximo de ejecución de los 4.000 primeros kilómetros será de cinco años. Todos los trozos de carreteras que formen parte de los itinerarios del circuito se considerarán segregados de las provincias respectivas y afectos sólo al Circuito nacional de firmes especiales.

ADMINISTRACIÓN

Artículo 6.º

Para la administración de los fondos y para la organización y tramitación de todos los expedientes de contrata, concurso y ejecución y vigilancia de cuanto a este circuito se refiera se crea un Patronato, cuyas facultades han de ser:

a) Proponer el orden de preferencia de los itinerarios de interés general y los que, con arreglo a las cooperaciones ofrecidas por las Diputaciones y Ayuntamientos interesados, deban tenerla para su ejecución.

b) Proponer la extensión y límite de cada subasta o concurso, el plazo de ejecución y las condiciones económicas y generales a que han de someterse.

c) Informar sobre las proposiciones recibidas en cuanto afecte a la parte económica y financiera, a sus garantías y a las condiciones generales, proponiendo las que crea más conveniente.

d) Recaudar los fondos procedentes de la tasa especial sobre rodadura, así como las subvenciones del Estado, de las Diputaciones y los Ayuntamientos; aprobar las certificaciones y liquidaciones con contratistas y concursantes que presente la Dirección técnica; hacer efectivas dichas liquidaciones y cubrir las atenciones de la deuda creada.

e) Exigir a los contratistas y concursantes las responsabilidades que se deduzcan de cuantas reclamaciones sean procedentes, ya sean a propuesta de la Dirección técnica, ya sean motivadas por quejas justificadas del público, debidamente comprobadas.

Artículo 7.º

Este Patronato estará formado por un Presidente, nombrado directamente por el Gobierno, por un representante del Real Automóvil de España, otro de la Comisaría regia del Turismo, otro por la Cámara de Transportes mecánicos, un Vocal por cada una de las provincias interesadas en el circuito, por el Director técnico, los Jefes de Sección a que se hace referencia en el artículo 8.º de este Decreto-ley, un representante del Ministerio de Hacienda y el Jefe del Negociado de Conservación y Reparación de Carreteras, que actuará de Secretario.

Además se constituirá un Comité ejecutivo, que presidirá el Presidente del Patronato, cuyo número total de Vocales no excederá de 15, y al

que pertenecerán siempre el Ingeniero Director, los Jefes de Sección, el representante del Ministerio de Hacienda y el Jefe del Negociado de Conservación y Reparación de Carreteras.

DIRECCIÓN TÉCNICA

Artículo 8.º

Se crea una Dirección técnica especial para la construcción y explotación de este Circuito nacional de firmes especiales, que estará formada por un Inspector general, un Jefe de Sección, Ingeniero de Caminos, por cada 2.500 kilómetros o fracción mayor de 1.000 y un Ingeniero de Caminos encargado por cada 600 kilómetros o fracción.

Artículo 9.º

Esta Dirección formulará los proyectos de reforma de las carreteras y los firmes, los planos de construcción y los pliegos de condiciones técnicas y económicas, que, una vez aprobados por el Comité, pasarán a la aprobación del Ministerio de Fomento.

Artículo 10.

Los gastos del personal facultativo y auxiliar, así como del técnico, administrativo y auxiliar del mismo, tanto de sueldos como de gratificaciones, se realizarán con cargo a los fondos especiales de que el Patronato dispone.

Los servicios del personal expresado se considerarán para todos los efectos como servicios activos prestados al Estado, aun cuando no se consignen explícitamente sus sueldos respectivos en los Presupuestos generales de la Nación, siempre que dicho personal figure en sus escalafones.

Artículo 11.

Esta Dirección técnica dependerá directamente de la Dirección general de Obras públicas.

RECURSOS ECONÓMICOS

Artículo 12.

Para las atenciones propias de la construcción y conservación del circuito dispondrá el Patronato:

- De la anualidad del Estado.
- De las subvenciones de los Ayuntamientos y Diputaciones.
- De la tasa especial de rodadura sobre automóviles y carros.
- De las subastas de productos aprovechables de las carreteras del Circuito y de la venta de parcelas.
- Del impuesto que por tonelada

y kilómetro satisfacen las Empresas de transportes mecánicos en virtud de concesión.

Artículo 13.

La anualidad del Estado será como máximo la cantidad de 10 millones de pesetas, que forma la consignación que figura en el presupuesto actual, aumentada con el importe de las economías de conservación y reparación que al pasar las carreteras al Circuito se produzcan en el presupuesto ordinario del Estado y con los posibles sobrantes de las consignaciones para carreteras que no se invierten en las atenciones de las que no forman parte del Circuito.

Artículo 14.

Las Diputaciones y Ayuntamientos deberán contribuir con un tanto anual por kilómetro, añadiendo a esta suma los Ayuntamientos las cantidades con que hoy están obligados a contribuir a las mejoras y conservación de las carreteras. Las Diputaciones y Ayuntamientos estarán facultados para imponer las exacciones precisas, de acuerdo con los Estatutos municipal y provincial que puedan establecer para atender a estos fines.

Artículo 15.

La tasa de rodadura, tanto sobre automóviles como sobre carros, camiones, etc., se regulará por una tarifa proporcional a la carga y potencia de los vehículos, que estudiará y propondrá para su aprobación el Patronato, gravando de modo inmediato a los matriculados en las provincias convenidas y estableciendo a la vez una derrama entre los matriculados en las provincias restantes, que variará de un 25 a un 75 por 100 de aquella tarifa, según la mayor o menor relación que tengan con la circulación por el Circuito nacional de Firmes especiales.

El Real Automóvil Club cuidará muy especialmente de que la matrícula de los coches, camiones, etc., corresponda a la provincia por la que estos vehículos circulan de preferencia, proponiendo multas sobre toda infracción.

Artículo 16.

Si después de atendidas las obligaciones hubiera fondos sobrantes se aplicará a nuevos itinerarios, a mejoras de los ya existentes y a prevenir las dificultades que pasado el plazo de conservación convenido pudieran presentarse.

Artículo 17.

Por el Patronato se ordenará una rectificación muy escrupulosa de las longitudes de las carreteras que constituyan los respectivos circuitos, designándose cada uno de éstos con un número y disponiéndose su kilometración de manera muy visible, contada desde Madrid hasta su terminación en los itinerarios radiales y desde el empalme con éstos en los demás itinerarios.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 18.

El Patronato y Comité residirán en Madrid, donde se establecerán las Oficinas correspondientes.

El Patronato informará el Reglamento de su funcionamiento, que en el plazo de un mes habrá de ser redactado por los Jefes de las Secciones del Circuito, y la plantilla del personal administrativo, que de igual forma que la del personal facultativo, se nutrirá de las plantillas oficiales, producirá, como éstos, las bajas correspondientes en las actuales plantillas del Ministerio.

Dado en Palacio a nueve de Febrero de mil novecientos veintiséis.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

EXPOSICION

SEÑOR: Por Decreto-ley de 1.º de Septiembre último se ha adicionado al artículo 26 de la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880 que los servicios del personal facultativo de las Juntas de Obras de Puertos que figure en los escalafones del Estado de los Cuerpos facultativos de Obras públicas deberán considerarse, para todos los efectos, como servicios activos a cargo del Estado, aun cuando sus sueldos no están consignados explícitamente en los Presupuestos generales de la Nación.

Para los Ingenieros directores, aun cuando anteriormente no existía tal precepto—por lo cual la Dirección general de Clases pasivas no tenía en cuenta dichos servicios en su clasificación para los derechos pasivos—, el Ministerio de Hacienda, por Real orden, primero, el Tribunal gubernativo de Hacienda, después, y el Tribunal Económico-administrativo de Hacienda últimamente, declararon de abono

tales servicios en todos los casos, al resolver los recursos de alzada que fueron interpuestos, fundándose en que, según la ley citada de Puertos, los de que se trataba eran de interés general, de cargo del Estado, y que el nombramiento y separación del Ingeniero director era de libre disposición del Gobierno, preceptos que patentizaban que los servicios prestados en tal cargo debían reputarse como públicos y que los Ingenieros nombrados sin su previa aquiescencia estaban obligados a desempeñarlos; en que, no siendo justo que por ésto sufrieran aquéllos perjuicio, se dictó, en 22 de Febrero de 1881, Real orden equiparándolos a los que pasaran a desempeñar, en comisión, destinos de planta de su competencia en las diferentes dependencias del Estado; y en el Real decreto de 14 de Enero de 1909, que declaró aplicables a los Directores de Obras de puertos las prescripciones establecidas para la jubilación forzosa por edad en los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; en cuya exposición de motivos se dice que "no existe diferencia alguna, salvo la especialidad del servicio, entre la naturaleza de los trabajos que presta el Ingeniero en una obra de puerto cuya administración es delegada en una Junta especial y los que presta en cualquiera otra obra...; que la prueba más evidente de la identidad de uno y otro servicios consiste, no sólo en el hecho de corresponder al Ministro de Fomento el nombramiento y separación de los Directores de Obras de puertos, sino en el hecho, todavía más importante, de disfrutar estos Ingenieros, aun cuando se hallan en situación de supernumerarios, de todos los beneficios y prerrogativas que disfrutaban los que se hallan en activo servicio, incluso en lo que respecta a los ascensos de escala y el abono de tiempo para la clasificación de sus haberes".

Tan numerosas y concordantes resoluciones y los sólidos fundamentos en que se apoyan justifican que se dicte, en armonía con ellas y con el Decreto-ley de 1.º de Septiembre último, una disposición de carácter general, relativa a la declaración de derechos pasivos correspondientes a servicios anteriores a esta fecha prestados por los Ingenieros de dicho Cuerpo.

En vista de lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor