

ua provincia de Málaga, a D. Modesto Marín Pérez.—Página 1170.
 Otro ídem Delegado de Hacienda en la provincia de Zamora a D. Ricardo Tuesta y Borrás.—Página 1170.
 Otro ídem Tesorero-Contador de Hacienda en la provincia de Cádiz a D. Germán Cernuda y Briso.—Página 1170.
 Otro ídem Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública en la Dirección general de Propiedades y Contribución territorial a D. José María Pedrosa y Miranda.—Página 1170.
 Otros ídem Delegados especiales de Hacienda de las provincias de Navarra y Córdoba, con la categoría de Jefes de Administración de tercera clase del Cuerpo general de Administración de la Hacienda pública, a D. Pedro Antonio Armendáriz y Díaz y D. Manuel Danvila Burquero, respectivamente.—Página 1171.
 Otro ídem Delegado de Hacienda en la provincia de Valladolid a D. José María Baytón Machado.—Página 1171.
 Otro ídem Abogado del Estado a don Valeriano Casanueva y Picazo.—Página 1171.
 Otro confirmando a D. Antonio Fidal-

go de Solís en la categoría de Jefe superior de Administración civil.—Página 1171.
 Otro nombrando Director general de lo Contencioso del Estado a D. Vicente Santamaría de Rojas, Abogado del Estado.—Página 1171.
 Otro ídem Abogado del Estado a don Rafael Lozano y Zorzano.—Página 1171.

Ministerio de la Gobernación.

Real decreto dictando las condiciones que se indican para solicitar el examen de aptitud para el ingreso en el Cuerpo de Interventores de fondos de la Administración local.—Páginas 1171 y 1172.

Ministerio de Fomento.

Real decreto sobre la forma de provisión de la plaza de Director del Instituto Geológico de España.—Página 1172 y 1173.
 Otro creando la Junta de Obras del puerto de San Esteban de Pravia, en la provincia de Oviedo.—Página 1173.
 Otro autorizando al Ministro de Fomento para contratar, por subasta, la ejecución de las obras de prolongación y ensanche del dique de Levante y muelle a él adosado, en el puerto de Alicante.—Página 1173.

Otro ídem las del proyecto de nuevos muelles en el puerto de Málaga.—Páginas 1173 y 1174.
 Otro ídem id. las de explanación, fábrica y túneles del ferrocarril de Alicante a Alcoy.—Página 1174.
 Otro ídem id. las obras correspondientes al proyecto reformado de muelles en los tramos primero y segundo del dique de Levante, del puerto de Tarragona.—Página 1174.
 Otro ídem id. para adquirir tres gánguiles con destino a los dragados de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla.—Página 1175.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Real orden nombrando Ingenieros de entrada del Cuerpo de Geógrafos a los señores que se mencionan.—Página 1175.
 Otra (rectificada) aclarando lo dispuesto en los apartados segundo y tercero de la Real orden de 6 del actual.—Página 1175.

Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria.

Real orden resolviendo expediente incoado por la Cooperativa de Casas Baratas "Obreros de Altos Hornos de Vizcaya".—Página 1175.
 ANEXO ÚNICO.—BOLSA.—SUBASTAS.—ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.—EDICTOS.

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: La regulación del Duero, del río que baña y recorre Castilla la Vieja y León, tiene caracteres especiales y un aspecto internacional de gran importancia.

Es forzoso reager en sus cabeceras y zonas apropiadas cuanta agua sea posible utilizar en fertilizar las sedientas vegas castellanas, y que al pasar el resto del volumen recogido en la cuenca, que por falta de extensión regable asciende a un 50 por 100 próximamente, al saltar de nuestra meseta nacional a las tierras portuguesas se recoge la inmensa energía que puede desarrollar y se difunde por nuestra Patria como fuente poderosa de riqueza transformada en condiciones de tan fácil y segura dispersión, como si rindieran antes de abandonarnos la equivalencia de su

valor en forma de inmediata aplicación.

Regulado su caudal, dominadas sus avenidas y efectos devastadores, entregaremos a nuestros hermanos portugueses un poderoso medio de enriquecimiento y grandeza, siendo justo esperar que a tan generoso proceder quieran ellos corresponder con facilitar los apoyos de presa y los embalses sobre márgenes portuguesas y concertar con España la preparación y práctica de la navegación a lo largo del Duero hasta el Atlántico, cimentando así las bases más sólidas y seguras de una alianza y una expansión político-social de alto valor internacional.

La solución de este problema de aprovechamiento del Duero, bajo estas bases: dotación y regulación de los riegos de Castilla con los pantanos de la Cuerda del Pozo, Bachende y otros; captación de la poderosa energía que desarrollen las aguas al saltar de nuestra meseta a Portugal, y navegación fluvial, como medio fácil y económico, hasta el mar, internada en España hasta casi Zamora, será sin duda una de las obras más importantes y trascendentales de España y un plan de conjunto de perfecta ordenación y máxima utilidad.

Muy en breve llegará el momento de proponer a V. M. la creación de la Confederación Sindical del Duero, por estar agrupándose los elementos

agrarios necesarios, y realizando trabajos preparatorios que han despertado sanos anhelos del pueblo y arraigado en el corazón de Castilla estos principios de fraternal ayopo; y con atención a este mismo plan, al otorgarse la concesión de los aprovechamientos de energía de los saltos formados al salir de Castilla es necesario considerar antes cuanto deba prevenirse para que a ningún rincón de nuestras vegas deje de reservárselo para su fertilización lo que necesite; y con relación a Portugal, de qué modo ha de compensar a España el enorme bien que recibe al recoger reguladas y donadas las aguas del Duero.

Estas concesiones habrán, pues, de sujetarse: de una parte, al respeto a los derechos al regadío de las tierras castellanas; de otra, a los Convenios internacionales con Portugal en cuanto éstos sean convenientes a los intereses de España, y por ello se establecen en este Decreto-ley prescripciones que respondan a estos fines.

Mas en otro aspecto de alto interés social, obliga esta concesión a tener en cuenta consideraciones especiales. la magnitud de estas obras, su extraordinaria importancia en orden a la construcción y a su carácter industrial, merece elogios y aplausos del país, estímulo y auxilio de la Administración, es un paso brusco y gigantesco en la cuantía de su valor industrial en relación a los aprovecha-

mientos actuales; pero si este es un despertar brillante de grandes facilidades para el desarrollo de la riqueza, preciso es tener en cuenta que para su acoplamiento a la vida económica no produzca verdadera conmoción financiera será necesario prever medidas de relación y armonía con las cuales quede igualmente protegidos la industria similar existente y las ventajas justas e indispensables del consumidor.

Todo nuevo régimen de aplicación industrial ha de tomar en consideración que la gran transformación y magnitud de los aprovechamientos supondrá una revolución económica que, de no estar encauzado al bien común, podrá producir una gran perturbación inicial amparada con el espezamiento de ventajas para el consumidor y terminando en un monopolio tiránico de las nuevas grandes empresas.

El desarrollo industrial debe considerarse en conjunto, tomando en cuenta todas sus fases de desenvolvimiento y procurando que el progreso evolutivo corresponda a una verdadera expansión elástica y no a conmociones bruscas y casi eruptivas, debe semejarse a la formación de los terrenos sedimentarios y no a las grandes conmociones geológicas, he de recordar que la libertad sólo es admisible y práctica cuando se desarrolla en un plan de equilibrio de fuerzas y derechos, pero que desproporcionados éstos, se convierte en libertinaje y tiranía del más fuerte.

Estas razones no pueden ser olvidadas y obligan a prevenir que no se lance al mercado armas industriales de lucha, que por sus diferencias de magnitud, avance de la ciencia de aplicación, práctica de trabajo y preparación social llevan en sí una fuerza arrolladora de la industria inicial, que, si modesta, fué vanguardia de la vida nacional, fuerza de choque, aboleo del trabajo y preparación de elemento de consumo, y en tal sentido merecedora de respetos, de auxilio, de metódica transformación, pero no de desigual combate que la destruya y pierda.

Ni las naciones, ni las familias, ni los individuos, pueden ni deben olvidar sus orígenes, su historia, lo que deben de respeto, de arraigo y valía a sus progenitores; por el contrario, su historia será su orgullo, aun con sus propias faltas, que serán enseñanzas grabadas en sus mismos blaones, y por eso, a la vista del cambio brusco y abso-

luto en la importancia y cuantía a los aprovechamientos, forzoso es prevenir y despertar ese orden de relación de respeto y aprecio que conduzca a la armonía y mejora de lo existente en bien de toda la riqueza pública, de todo lo que en el país realiza y en notoria y poderosa ventaja del consumidor que de todo ello sólo beneficios ha de recibir.

Tales consideraciones de orden económico-social, así como el concepto primordial de proporcionar al consumidor las más seguras bases para alcanzar las mejoras que de este progreso industrial debió lógicamente conseguir, podrán ser atendidos con la garantía precisa, si la intervención y tutela del Estado, guía de un lado hacia la sindicación con las industrias similares y de otra obliga a someterse a reglas precisas de revisión posible de tarifas de venta en las que protegiendo debidamente al capital encuentre el consumidor las bajas de precio que al gran desarrollo de la producción y al consumo debe corresponder.

Estas obras, Señor, darán en su conjunto riquezas y esplendor a vuestros viejos reinos de Castilla y de León, poderosa fuerza expansiva y medios de asistir, por su fácil transporte, a la concurrencia mundial de exportación, darán con noble y pródiga generosidad numerosos elementos de engrandecimiento industrial al país entero y serán base y fundamento de la unión de intereses materiales y amparo de unión espiritual con nuestros hermanos los portugueses, primeros y sólidos jalones de la alianza fuerte y espléndida de la Península Ibérica.

Madrid, 23 de Agosto de 1926.

SEÑOR:

A L. R. P. de V. M.,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN

REAL DECRETO-LEY

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

Artículo 1.º El Gobierno español tomará la iniciativa para reanudar en el más breve plazo posible las negociaciones con el Gobierno portugués a fin de fijar las reglas complementarias del Tratado de 1912 para el aprovechamiento del tramo internacional del Duero.

Artículo 2.º La concesión Ugarte en territorio español, que puede sustituir al aprovechamiento en el tra-

mo internacional, entrará en vigor después de transcurridos dos años desde la fecha de este Decreto-ley, si para entonces no se hubiera llegado a un acuerdo con el Gobierno portugués, o antes de este plazo si entre ambos Gobiernos se hubieran dado por terminadas las negociaciones sin firmar Convenio alguno.

Artículo 3.º No obstante la necesidad de esperar el resultado de las negociaciones con Portugal para los aprovechamientos en el tramo internacional del Duero, por cuya razón no puede otorgarse concesión alguna en esta parte del río, según previenen los Tratados vigentes, se reserva a la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos el derecho a ser concesionaria de aquella parte que, con arreglo al Tratado que se celebre, pueda conceder el Estado español, con sujeción a las prescripciones que en dicho Tratado se estipulen y a las que en este Decreto-ley establecidas.

Artículo 4.º Si no fuese posible el acuerdo con Portugal y, según el artículo 2.º, se declarara roto el Convenio de 1912, entrará en vigor el derecho de la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos de sustituir la forma de aprovechamiento del tramo internacional prevista en el artículo 3.º, por la que se propone en el proyecto tramitado a nombre de D. Pablo Ugarte y propiedad también de dicha Sociedad, realizándose las obras y demás sin salir de territorio nacional y con sujeción a todas las prescripciones de este Decreto-ley y a cuantas condiciones de ejecución se impusieran al aprobar el proyecto definitivo correspondiente.

Artículo 5.º La petición de concesión presentada en el Gobierno civil de Salamanca en 14 de Julio de 1916 por la Sociedad Wickers Ltd., y cedida después a la Española de Construcción Naval, juntamente con H. Burnay y Cie., queda desestimada y se devolverá el proyecto a estos causahabientes del peticionario por incompatibilidad con las concesiones ya otorgadas por el Gobierno español con anterioridad.

Artículo 6.º La petición de concesión presentada en el Ministerio de Fomento en 29 de Julio de 1919 por el Marqués de Arriluce de Ibarra, y cedida después a la Sociedad de Electrificación Industrial, queda desestimada, y el proyecto será devuelto a esta Sociedad por incompatibilidad con concesiones anteriores otorgadas por el Gobierno español y por no contar con el caudal que pretende aprovechar, sino con regularización obtenida.

da por la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos con aprovechamientos concedidos, a quien pertenecen también los que están en incompatibilidad.

Artículo 7.º Los proyectos de don Eugenio Gasset, petición de 25 de Febrero de 1917; de D. Horacio Echevarrieta, petición de 5 de Junio de 1920, y de D. Mario Litundia, petición de la misma fecha, que tienen una parte del aprovechamiento en el tramo internacional y otra en territorio español, podrán ser objeto de concesión, salvo corrección de defectos subsanables, sin que los invalide la incompatibilidad con concesiones otorgadas, porque éstas y los tres proyectos pertenecen a la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos; pero esta resolución se puede dictar, previo acuerdo con Portugal, ajustándose a la propuesto en el artículo 3.º si llega a tener aplicación el mismo y lo convienen así ambos países.

Artículo 8.º Siendo la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos propietaria de los tres proyectos a que se refiere el artículo anterior, no es necesario ni de interés decidir la competencia entre ellos; pero si alguna vez hubiera que resolverla, debe hacerse en favor de la petición llamada de D. Mario Litundia, cuyo proyecto, suscrito por el Ingeniero de Caminos D. Ricardo Rubic en Junio de 1920, es el de mayor potencia y el mejor estudiado de los tres, ajustándose siempre a la prescripción del artículo 3.º en caso de aplicación del mismo.

Artículo 9.º Se autoriza la suspensión de las obras que se ejecutan en los saltos de Trechón y Santiago, concedidos por Reales órdenes de 29 de Mayo y 20 de Marzo de 1917, respectivamente, como pide D. Horacio Echevarrieta en la instancia al Subsecretario de Fomento en 5 de Febrero de 1925, quedando esta concesión, para los efectos de los plazos de ejecución, sumada a la que se otorga a la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos como formando parte del plan general de los llamados saltos del Duero, que dicha Sociedad se propone realizar, y para el que cuenta con el asentimiento de la Administración, plan que, por ahora, se ha de limitar a los saltos comprendidos íntegramente en el territorio nacional. Pero como esto supone una prórroga, se aplicará a dichas concesiones el Real decreto de 10 de Noviembre de 1922, modificativo del de 14 de Junio de 1921, y quedarán estas concesiones sujetas a reversión en el plazo de setenta y cinco

años, o de noventa y nueve, si demuestra el concesionario que la regularización producida por el conjunto de estos dos embalses que tiene solicitados aguas arriba la misma Sociedad alcanza la intensidad que exige el referido Real decreto de 10 de Noviembre de 1922.

Artículo 10. Se otorga a la Compañía anónima domiciliada en Bilbao, titulada Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos, las siguientes concesiones de aprovechamientos de agua que tiene solicitadas y tramitadas: un aprovechamiento del río Esla, con embalse y Central de pie de presa, en Ricobayo, provincia de Zamora; dos aprovechamientos del río Tormes, ambos con embalses, Central de pie de presa y Central de canal de derivación, situados, el uno en término de Carbellino y parafe inmediato al llamado "La Espundia", y el otro en término de Argusinos, cerca del parafe llamado "Picón del Gallo", pertenecientes a la provincia de Zamora; otro aprovechamiento del río Yeltes o Huebra, con una presa situada a unos 300 metros agua abajo del puente llamado "La Molinera", en la carretera de Lauselles a Lumbrales, en la provincia de Salamanca, y, por último, un aprovechamiento de aguas del Duero, con embalse y Central de pie de presa, en sitio próximo a Villardiegua, o sea, se concede la parte española del proyecto llamado Ugarte, cuya parte internacional no puede quedar ahora concedida, por virtud del Tratado vigente con Portugal, aun cuando se le reservan a la Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos todos los derechos que en el artículo 3.º se expresan. Todos estos aprovechamientos se destinarán a la producción de energía hidroeléctrica y con sujeción a las bases y reglas que se exponen en los artículos siguientes.

Artículo 11. Las obras se ejecutarán con arreglo a los proyectos base de esta concesión, que son los firmados, respectivamente, por los Ingenieros de Caminos D. Luis Capdevila, en Zamora y en 14 de Noviembre de 1919, para el salto de Ricobayo, en el Esla, y en Salamanca, en 15 de Noviembre de 1919, para los saltos de Picón del Gallo y La Espundia, en el río Tormes; por el Ingeniero de Caminos D. Víctor de No, en Salamanca, el 18 de Noviembre de 1919, y por el mismo Ingeniero, en Zamora, en 15 de Noviembre de 1919, y en Salamanca, en 17 del mismo mes, para el salto del Duero en Villardiegua y parte restante del mismo llamado Ugarte, respectivamente.

Las adiciones y correcciones de esos proyectos, que se prescribirán más adelante, serán objeto de proyectos definidos de construcción.

Artículo 12. a) Las obras correspondientes a los aprovechamientos que comprende esta concesión se ejecutarán en el orden que el concesionario juzgue conveniente, pudiendo construir los aprovechamientos simultánea o sucesivamente.

b) En el plazo de un año, desde la fecha de la concesión, el concesionario presentará en la División Hidráulica del Duero el proyecto definitivo de la parte de obra a ejecutar del aprovechamiento o aprovechamientos que quiera construir primero. A los seis meses de la fecha de la Real orden de aprobación del proyecto deberán comenzar las obras.

Al año de la fecha del comienzo de los trabajos habrán de estar presentados los proyectos definitivos de las obras e instalaciones complementarias.

Los proyectos de las obras a ejecutar de los restantes aprovechamientos concedidos deberán estar presentados por el concesionario a los cuatro años fecha del Real decreto-ley de concesión, y los de detalles, obras e instalaciones particulares de cada uno de ellos, un año después de comenzada cada una de las obras respectivas.

En la aprobación de cada proyecto se fijará el plazo de ejecución correspondiente, que en ninguno podrá pasar de ocho años.

Estos plazos podrán ser prorrogados por el Ministro de Fomento, previa justificación de dificultades o falta de datos ajenos a la voluntad del concesionario, sin que estas prórrogas impliquen acortamiento de los plazos de concesión.

c) El concesionario podrá esperar, para comenzar las obras de cualquiera de los aprovechamientos, a que el consumo de la energía producida en los ya construídos e instalados sea tal que los aparatos registradores que han de instalarse, según la base e) de este artículo, comprueben que la potencia reclamada por el consumo es durante doce horas al día, por lo menos, igual al 75 por 100 de la capacidad del salto o saltos ya instalados y en ningún momento igual al máximo de ella como carga instantánea. Para el cómputo de dicho consumo del salto o saltos ya instalados sólo se tendrá en cuenta la potencia continua o regulada de los mismos, prescindiendo de la invernal o discontinua.

d) Para que sea aplicable la autorización para demorar el comienzo de la construcción de los saltos sucesivos de que se trata en la anterior base c), será preciso que el concesionario compruebe que la falta de consumo no es debida a deficiencia en la capacidad de las líneas de transporte ni a las condiciones del servicio y acredite poder establecer las ampliaciones de líneas necesarias cuando así corresponda a las exigencias de consumo.

c) En todas las centrales de los aprovechamientos instalará el concesionario un vatímetro registrador y un contador totalizador, comprobados con arreglo a las instrucciones que rigen sobre esta materia y precintados por la Inspección, cuyas indicaciones servirán de base para la aplicación de lo establecido en el apartado c), que antecede.

f) Se considerará que se ha cumplido la condición de consumo que fija la base c) de este artículo con carácter de obligación para comenzar las obras sucesivas, cuando la potencia que en ella se indica que se observe en los aparatos registradores, corresponde a observaciones continuas de tres meses y que la potencia exigida por el consumo en cada uno de los restantes trimestres del año no sea menor del 80 por 100 de la fijada en la precedente base c).

Las interrupciones del servicio o de funcionamiento se deducirán, para no tenerlas en cuenta en la duración del período aludido, en concepto negativo.

Artículo 13. Los proyectos definitivos de construcción a que se refieren los dos artículos anteriores deberán contener:

a) Datos y consecuencias de los sondeos suficientes para garantizar la seguridad de los cimientos de las presas.

b) Estudio de impermeabilidad de los pantanos.

c) Referencias de la coronación de las presas a puntos invariables del terreno.

d) Los proyectos completos de variación del trazado de las carreteras de Zamora a Portugal, en las inmediaciones del puente de Ricobayo y demás que resulten inundadas por los embalses, así como los de variación de caminos vecinales a los que suceda lo propio; los proyectos completos de elevación de rasantes del puente de

la Estrella, en la carretera de Villacastín a Vigo y del puente económico de Manzanal del Barco y demás que por inundarse con los embalses lo requieran, sujetándose al redactar todos esos proyectos a lo que ordenan los formularios y demás disposiciones vigentes sobre la materia, no pudiendo ser las vías o puentes que sustituyan a los inundados inferiores, bajo ningún concepto, a los actuales.

e) Los estados de aforos que supliendo las deficiencias de los presentados definan el régimen de los ríos Esla, Tormes y Duero y sirvan de base para justificar el volumen de los pantanos, estudiando su régimen y los aliviaderos de superficie, de modo que quede el resguardo suficiente para que en ningún caso pueda saltar el agua sobre la coronación de la presa.

f) El proyecto de las compuertas o alzas que se adopten y explicación de su funcionamiento.

g) Los proyectos detallados de las compuertas de los túneles de toma.

h) Los presupuestos de obras que ocupen dominio público que resulte de todo lo anterior.

i) En la forma se ajustarán estos proyectos a lo que ordena la instrucción para redacción de proyectos de pantanos de 30 de Octubre de 1905.

Artículo 14. Quedan declaradas de utilidad pública las obras a que se refiere este Real decreto-ley a los efectos de imposición de servidumbre y expropiaciones de los terrenos necesarios y de los molinos y otras industrias establecidas en las márgenes del río, y cuya importancia sea relativamente pequeña comparada con el aprovechamiento que se trata de establecer, siempre que, por el caudal de agua que se concede o por la altura del aprovechamiento, o por ambas características, el aprovechamiento a que el presente Real decreto se refiere, represente, por lo menos, cinco veces la potencia del que se trata de expropiar.

Artículo 15. El concesionario queda obligado a trasladar al lugar que le ordene el Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes o sus Delegados, el templo visigodo de San Pedro de la Nave, declarado monumento nacional por Real orden de 22 de Abril de 1912, ateniéndose para hacer el traslado a las órdenes e instrucciones que por dicho Ministerio o sus Delegados se le comuniquen, y siendo de cuenta del concesionario la adquisi-

ción de los terrenos para el nuevo emplazamiento del templo citado; pero una vez verificado el traslado y la recepción por el repetido Ministerio o sus Delegados, el terreno en que está emplazado el templo en la actualidad quedará de propiedad del concesionario, aunque serán del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes todos los objetos que en cualquier tiempo se encontrasen en el citado terreno, quedando el concesionario, respecto al particular, sujeto a la legislación que rija en la época en que se realizaran los hallazgos.

El valor de expropiación de los terrenos a los que se ordene hacer el traslado de ese templo visigodo, deberá ser aproximadamente igual al de los terrenos en que hoy está instalado.

Artículo 16. No deberá el concesionario inundar con el embalse ni el templo visigodo de San Pedro de la Nave, ni los puentes sobre el río Esla y Tormes, carreteras y caminos vecinales que caigan dentro de los embalses hasta que se haya verificado la recepción de las obras que se han de construir para sustituirlos.

Artículo 17. Se concede para estos aprovechamientos toda el agua que los ríos aporten a los puntos donde tengan establecidas las tomas, pero sin que ésto cree ningún derecho para oponerse a concesiones de aprovechamientos superiores a los tramos que ellos ocupan en estos ríos, ni a indemnizaciones de ninguna clase aunque produzcan consumo de agua, siempre que se trate de abastecimiento de poblaciones, o de aprovechamientos incluidos en planes que el Estado formará para dejar con su ejecución ampliamente atendidos los riegos de todos los terrenos de la cuenca hidrográfica a la que racionalmente puedan aplicarse sus beneficios.

Los planes de abastecimiento y regadío se harán por el Estado a la Confederación en un plazo máximo de tres años, fijando las cantidades y aprovechamientos correspondientes.

Toda toma de abastecimiento, regadío o que suponga consumo, posteriormente concedida, será hecha a base de indemnización por el agua que para ello se necesite, la que ha de ser aprobada por el Ministerio de Fomento.

La Compañía concesionaria tendrá derecho a vigilar el cumplimiento de la ordenación o modulación de los ríos de la cuenta del Duero y a presentar sus denuncias a la Confedera-

ción, si está formada, o a la División Hidráulica del Duero.

El caudal total de los ríos se concede para los embalses, sin perjuicio de establecer y ser objeto de aprobación, un régimen de desagüe de ellos que se examinará y propondrá al hacer el estudio de los proyectos definitivos, quedando, desde luego, preceptuado que el mínimo caudal sería el estiaje medio, si no se llega a un acuerdo con Portugal, o el estiaje medio aumentado en cuanto se convenga en el Tratado internacional para los efectos de la negociación prevista en el artículo 3.º de este Real decreto-ley.

Artículo 18. Dentro del plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de la Real orden de aprobación de cada proyecto definitivo de construcción que prescribe el artículo 12 de los de esta concesión, consignará el concesionario en la Caja de Depósito la cantidad necesaria para que, en unión de la ya depositada, alcance el 1 por 100 del presupuesto de todas las obras que se proyecten construir en terrenos de dominio público, tales como resulten de los citados proyectos definitivos de construcción, remitiendo el resguardo acreditativo del ingreso hecho al Gobernador civil de Zamora; tanto estos últimos depósitos como los ya verificados, subsistirán como definitivos y quedarán como fianza para responder del cumplimiento de las condiciones de esta concesión y se devolverán al interesado una vez aprobadas las actas de reconocimiento final de las obras de cada aprovechamiento.

Artículo 19. El concesionario queda obligado a cumplir lo dispuesto en los artículos 10 al 14 de la ley de 27 de Diciembre de 1907 sobre pesca fluvial y lo que dispone el título 8.º en sus capítulos I, II y III del Reglamento de 7 de Julio de 1911 para la aplicación de dicha ley.

Artículo 20. El concesionario queda obligado a respetar las servidumbres públicas de toda clase y las correspondientes a predios que no sean expropiados, y para conservarlas o sustituirlas tendrá obligación de construir todas las obras necesarias para dejar en el mismo servicio que venía prestando la servidumbre inutilizada con las obras o embalses de esta concesión, indemnizando en otro caso los perjuicios que produzca su variación.

Artículo 21. La inspección de todas las obras durante la construcción y explotación estará a cargo de la División Hidráulica del Duero, que recibirá las hidroeléctricas. Las carre-

teras, caminos y puentes serán recibidos por los facultativos que tengan la inspección de las correspondientes vías de comunicación, los cuales habrán de informar los proyectos respectivos que con este objeto les serán remitidos por la División del Duero. De todas las recepciones se extenderán actas por triplicado, enviando un ejemplar a la Dirección general de Obras públicas, entregando otro al concesionario y quedando uno en poder de la Jefatura del Servicio que verifica la recepción. En el acta de las obras hidráulicas constará la procedencia de las máquinas. Sin la aprobación del acta no se empezará la explotación o uso de las obras correspondientes, extendiéndose esta aprobación a los efectos de protección a la industria nacional que se previene en la Real orden de 29 de Noviembre de 1924.

Una vez creada la Confederación Sindical Hidráulica del Duero, los concesionarios estarán obligados a adherirse, con arreglo a las condiciones generales de la misma, según el Real decreto de 5 de Marzo último, y a sujetar en todos los trámites los expedientes e inspecciones a cuanto para el funcionamiento de la misma se prescriba.

Artículo 22. a) Esta concesión se otorga por el plazo de setenta y cinco años, que podrá extenderse hasta noventa y nueve si en el conjunto de los saltos que componen esta concesión, sumados a los de Trechón y Santiago, ya concedidos a la misma Empresa, se consigue la regularización de todas estas corrientes en el grado de intensidad que exige el párrafo segundo del artículo 7.º del Real decreto de 14 de Junio de 1921, según la versión reformada por el Real decreto de 10 de Noviembre de 1922.

b) El plazo se contará para cada aprovechamiento a partir de la terminación y autorización para la explotación respectiva.

c) La aplicación del plazo de los setenta y cinco a los noventa y nueve años se concederá de Real orden en cuanto la condición del Real decreto de 10 de Noviembre de 1922 a que se refiere el párrafo a) quede demostrada suficientemente a juicio de la Administración.

d) La reversión al Estado al finalizar el plazo se hará con las condiciones que marcan los Reales decretos citados en el párrafo a). Las demás prescripciones que estas dos disposiciones contienen serán de igual modo aplicadas a esta concesión.

Artículo 23. Todos los gastos que ocasione el cumplimiento de las con-

diciones de esta concesión serán de cuenta del concesionario, con arreglo a las disposiciones que rijan sobre la materia en el momento en que aquéllos tengan lugar.

Artículo 24. Todas las obras de cualquier clase que comprenda esta concesión quedarán sujetas a la vigente ley de Protección a la industria nacional, Reglamentos dictados para su aplicación y demás disposiciones vigentes ahora o en lo sucesivo sobre esta materia, así como a todas las disposiciones vigentes en cada momento sobre el contrato de trabajo y demás cuestiones de carácter social.

Artículo 25. La Administración se reserva el derecho de tomar de la concesión los volúmenes de agua necesarios para conservación de carreteras, por los medios y en los puntos que estime más conveniente, en forma que no perjudique a las obras ejecutadas por la concesión.

Artículo 26. A esta concesión le serán aplicables todas las disposiciones que se dicten en lo sucesivo para las de su clase.

Artículo 27. Esta concesión se otorga dejando a salvo todos los derechos de propiedad y sin perjuicio de tercero, siendo responsable el concesionario de los daños que se causen al tránsito o interesados en él, por incumplimiento defectuoso de lo ordenado en el artículo 16 de esta concesión.

Artículo 28. a) No se podrá exportar al extranjero la energía producida sin previa autorización del Ministerio de Estado, a propuesta del de Fomento, ni terminar ninguna línea de transporte de fuerza en el extranjero, ni explotarla parcialmente sin tener terminada hasta su extremo y en explotación una de las líneas españolas que la Empresa concesionaria se proponga establecer.

b) Las tarifas en país extranjero serán superiores en un 20 por 100 por lo menos a las que el concesionario aplique en España, haciendo el cómputo de la moneda extranjera al cambio corriente en la fecha del contrato.

c) La duración de los contratos de suministro en el extranjero serán por plazo máximo de cinco años.

d) Por períodos de cinco años la Administración hará una revisión de todos los contratos en vigor que tenga el concesionario en España y en el extranjero, para comprobar el cumplimiento de las prescripciones anteriores. Además, comprobará si la suma de fuerza de los

contratos extranjeros excede del 60 por 100 de la de los españoles, y en tal caso quedarán prohibidos nuevos contratos fuera de España, hasta que se alcance esta proporción; pero con la condición de que nunca la cantidad de fuerza vendida al extranjero pueda exceder del 60 por 100 de la vendida en España, en cuanto se refiera a los saltos nacionales.

e) El consumo de fuerza que se suministre al extranjero pagará a la Hacienda española la mitad de los tributos que por este concepto se paguen en España, bien entendido que cualesquiera que sean las condiciones convenidas en el Tratado internacional con Portugal, el concesionario será siempre responsable del pago de ese tributo.

f) Las tarifas máximas para el consumo en España serán las que se deduzcan de los tipos y condiciones siguientes:

Tarifa-tipo.

1.ª—Servicio público....	0,14 ptas.
2.ª—Tracción de ferrocarril de interés general	0,10 —
3.ª—Alumbrado	0,60 —
4.ª—Fuerza motriz para industrias privadas...	0,25 —
5.ª—En el punto de unión a la red nacional para unirla a la distribución general	0,10 —

todas ellas por kilovatio-hora, medido en alta tensión al extremo de la línea de transporte en el lugar de consumo, y el último en la de enlace con la red nacional.

A estas tarifas máximas se les aplicará una ley de decrecimiento en relación con la proporción de la energía consumida comparada con la total que pueda desarrollar el conjunto de los aprovechamientos concedidos.

La escala de reducción de las tarifas máximas será tal que conservando los tipos máximos expresados hasta alcanzar un consumo del 20 por 100 de la total energía posible a desarrollar en el conjunto de los saltos, a partir de este consumo los productos brutos aumentarán con relación a los consumos de energías, según leyes rectilíneas, una desde el 20 al 60 por 100 y otra desde el 60 por 100 hasta el total, y de tal manera, que al 60 por 100 de consumo corresponda en producto bruto de 2,5 veces el del 20 por 100 primero, y que al consumo total se alcance un pro-

ducto bruto de 3,5 veces el ya mencionado del primer 20 por 100.

Con sujeción a esta ley, las tarifas máximas decrecerán a medida que el consumo vaya creciendo, se aplicarán sucesivamente cuando se alcancen proporciones de consumo que representen aumentos de 10 en 10 por 100 respecto a la energía total que puedan los saltos en conjunto desarrollar y sus valores, respectivamente, serán por consumos que representen el 30 por 100, 40 por 100, 50 por 100, etcétera, hasta el total de esa energía, de 0,917, 0,875, 0,850, 0,833, 0,785, 0,750, 0,720 y 0,700 de las tarifas tipo anotadas.

El mínimo obligatorio de consumo se fijará, en cada caso, de acuerdo entre el productor y el consumidor de energía.

g) Las tarifas-tipo prescritas serán revisadas, para su rectificación, por el Estado, oyendo al Consejo de Obras Públicas, a los concesionarios, a los usuarios y con los demás asesoramientos que se estimaren oportunos cuando el interés general o circunstancias especiales lo aconsejen como conveniente o equitativo y teniendo siempre en cuenta la relación entre gastos e ingresos de la Empresa productora y la remuneración industrial al capital invertido por aquella.

Estas revisiones no se harán en plazos menores de diez años, y no afectarán a los contratos de suministro que los concesionarios tengan en vigor.

Artículo 29. El 80 por 100 al menos del personal empleado en la explotación, incluso los braceros y personal subalterno de toda clase, será español, y el importe de sus haberes y jornales se hallará en idéntica proporción con la cifra total de los gastos de personal de dicha industria; se exceptúa el de aquellas secciones o talleres para cuyo servicio se requieran conocimientos técnicos especiales.

Artículo 30. a) Cualquiera falta a las condiciones que anteceden, si es subsanable, será remediada en cuanto sea advertida, de oficio, por los Ingenieros encargados de la correspondiente inspección, en el plazo que marquen al notificar al concesionario, y si no es subsanable o no la remedia en el plazo que se le señale, será causa de la caducidad de la concesión, con sujeción a la ley general de Obras Públicas.

b) Si llegara el caso de caducidad por falta, según la índole e importancia de ella, se decidirá de Real orden, previa consulta al Consejo de Obras Públicas, si la caducidad debe abarcar la concesión íntegra, con todos sus

aprovechamientos, o solamente la de alguno de ellos, y en todo caso, para la caducidad parcial por falta de cumplimiento en los plazos habrá que comprobar que su construcción no había empezado cuando la potencia exigida por el consumo era la indicada en el artículo 12 de este Real decreto-ley.

En caso de caducidad parcial o reversión al Estado, el concesionario tendrá derecho de tanteo para adquirir o arrendar cada salto que revierta al Estado, siempre que en la fecha en que esto ocurra conserve en explotación el 50 por 100 de los aprovechamientos que está obligado a construir con arreglo a la presente concesión.

Artículo 31. La sindicación o concierto para la distribución con los elementos productores actuales será norma de acuerdo entre ellos, y cuando por ser conveniente a los intereses nacionales, una de esas normas debiera llegar a ser obligatoria, podrá decretarla así el Ministerio de Fomento, a propuesta de una cualquiera de las partes, oyendo a éstas, previo informe de una Comisión especial nombrada a ese efecto y oyendo al Consejo de Obras Públicas.

En el caso en que se decretara la sindicación o concierto obligatorio, las tarifas máximas admisibles habrán de ser, para los concesionarios antiguos, la media aritmética, deducidas entre las que tengan concedidas y las de la energía que ellos adquieran de los nuevos saltos, con arreglo a las tarifas que en este Real decreto-ley se fijan, tomando en consideración la proporción de fuerza que de cada procedencia distribuyan.

Artículo 32. Si la Confederación Hidrológica del Duero lo estimase conveniente, una vez formada, habrá de comprometerse el concesionario a auxiliar por sí, o sindicado con los demás usuarios de ella, a la construcción de los embalses reguladores de cabeza de los ríos, en las condiciones que fija la ley de Auxilios de 1911, modificada en Mayo de 1915, quedando a su favor o de todos los usuarios sindicados el aprovechamiento de la energía de los saltos de pie de presa y la de los que en las obras a que auxilien se obtengan, bajo las mismas condiciones que los ya mencionados en este Real decreto-ley y con sujeción a las mismas prescripciones.

Dado en Palacio a veintitrés de Agosto de mil novecientos veintiséis.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,
RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.