

pueda hacerse con las inversiones concretas a que han dado lugar. Las Confederaciones no han actuado sobre un terreno virgen; numerosas obras estaban en marcha, algunas a punto de terminarse; no es justo atribuir a la Confederación toda la gloria de haberlas concluido y poner esa partida por completo en su haber. El balance es confuso y el juicio tiene que quedar incierto. De todos modos nadie ha probado que con iguales medios las Divisiones hidráulicas no hubiesen hecho tanto o más.

Entre unas y otras no hay más diferencia esencial que la intervención de los intereses privados que, aunque en escala más reducida, ya intervenían en las Juntas de obras. Ya hemos visto todas las razones que presentan esta garantía como poco eficaz y los vicios atribuidos a las Confederaciones son precisamente los mismos que aquellas consideraciones hacían temer. No sería entonces esa intervención la que había de poner coto a los posibles desmanes de la autonomía o de la descentralización; las facultades que estas implican podrían ser concedidas sin mayor peligro a los organismos formados exclusivamente de funcionarios, a los que siempre sería posible exigir una responsabilidad más estrecha.

Y no es esto decir que deba prescindirse por completo y en todo momento de esos intereses privados; podrán y deberán ser oídos en lo que particularmente les afecte; cabría concederles en estos casos, como en las Juntas, facultades fiscalizadoras a cambio, sin embargo, de la correspondiente contribución a la obra;

pero lo que no deberán tener, y mucho menos con carácter general, son facultades que de cerca ni de lejos puedan afectar al carácter de resolutivas.

Y con esto no quiero cansaros más y voy a dar por terminada esta conferencia en la que, como decía al principio, no me había propuesto agotar el tema, sino solamente llamar sobre él la atención, porque lo juzgo de importancia primordial para el porvenir de España, que cifra en esta política hidráulica, rectamente conducida, la base de la prosperidad patria. Pero no basta reconocer importancia al tema si no se le hace objeto de seria meditación y de profundo estudio, al cual aporten todos y cada uno el dato, el razonamiento, la idea o la sugestión, para que la labor resulte verdaderamente colectiva, como debe ser para ser eficaz, que los grandes ideales no cumplen su objeto ni alcanzan su realización sino cuando se apoderan del alma de los pueblos, desde los ejecutores más humildes hasta los que rigen desde la cumbre los destinos de la nación.

En una zona intermedia son los ingenieros los que por su conocimiento del problema y por la parte que naturalmente les corresponde en su solución, deben con más ahínco aportar su trabajo, y para ello han de tener ocasión propicia en el próximo Congreso de Obras Públicas. Yo espero que el tema sea allí tratado en discusión serena y razonada, cual cumple a la objetividad y a la imparcialidad de la técnica, sin que a nadie anime otra pasión que el amor a España.

Nuevos ferrocarriles en relación con el tráfico marítimo y las obras de los puertos

Consideraciones preliminares.

Al crearse las Juntas de Obras de Puertos, la finalidad inmediata de dichas Juntas fué la de mejorar las bahías, rías y ensenadas naturales, a base de obras que pudieran permitir a los buques de gran tonelaje, y calados consiguientes, servirse de los muelles de atraque, provistos de los mejores medios de carga y descarga.

Y como complemento lógico, la imprescindible mejora de las comunicaciones terrestres para el transporte de las mercancías, como importación o exportación, además del tráfico de cabotaje, entre puertos del mismo litoral nacional.

Las mejoras sucesivas dieron los resultados consiguientes de notable aumento de tráfico en casi todos los puertos importantes, lo que traducido en ingresos brutos cada vez mayores, permitió dotar a las Juntas del personal imprescindible para el máximo rendimiento, al mismo tiempo que establecer vías, depósitos y almacenes, adquirir grúas así como material de dragado y remolque y, en una palabra, incrementar notablemente todo el conjunto, no tan simplista como pudiera figurarse, por estar realmente muy encadenados todos los servicios marítimos y terrestres anejos a cada puerto.

Quizás las características de cada puerto, por la clase especial del tráfico más destacado, no sean ni siquiera comparables a los efectos de una igualdad de tarifas, que sería el ideal acariciado, y de lo que apenas se ha tratado, mientras el tráfico ha sido creciente (cual corresponde a toda industria o negocio, en que se van ampliando los servicios), a medida que la navegación iba respondiendo a las mejoras que se realizaban en los puertos.

Pero al surgir una reducción del tráfico y tener que satisfacer el mismo presupuesto de gastos, problema general social y mundial, las Juntas de Obras, para sostener su personal de todas clases, han tenido que recurrir, como primer paso, a un aumento de tarifas, o si éstas no eran susceptibles de dicho aumento, por las circunstancias especiales de cada puerto, a procurar *aquel ideal de la igualdad*, que estiman pudiera evitar que la navegación prefiriese aquellos puertos en que se tributa en menor cuantía.

Y como por la crisis mundial, que tiende a persistir, no hay, desgraciadamente, en los grandes puertos, por ahora, probabilidades de que volverán a estar abarrotados sus muelles, ni mucho menos, es lógico que cada Junta procure, con los argumentos de cada localidad, defender sus tarifas, no elevándolas más que en un mínimo y para aquella clase de tráfico que todavía pueda resistir ese aumento mínimo.

Claro está que si se volviera a la normalidad, o sea a los promedios de tráfico que se deducen de las Memorias anuales de las Juntas, sería más fácil llegar a la tendencia igualatoria para los puertos que se hallasen en análogas condiciones de servicios para la carga, descarga y transportes terrestres.

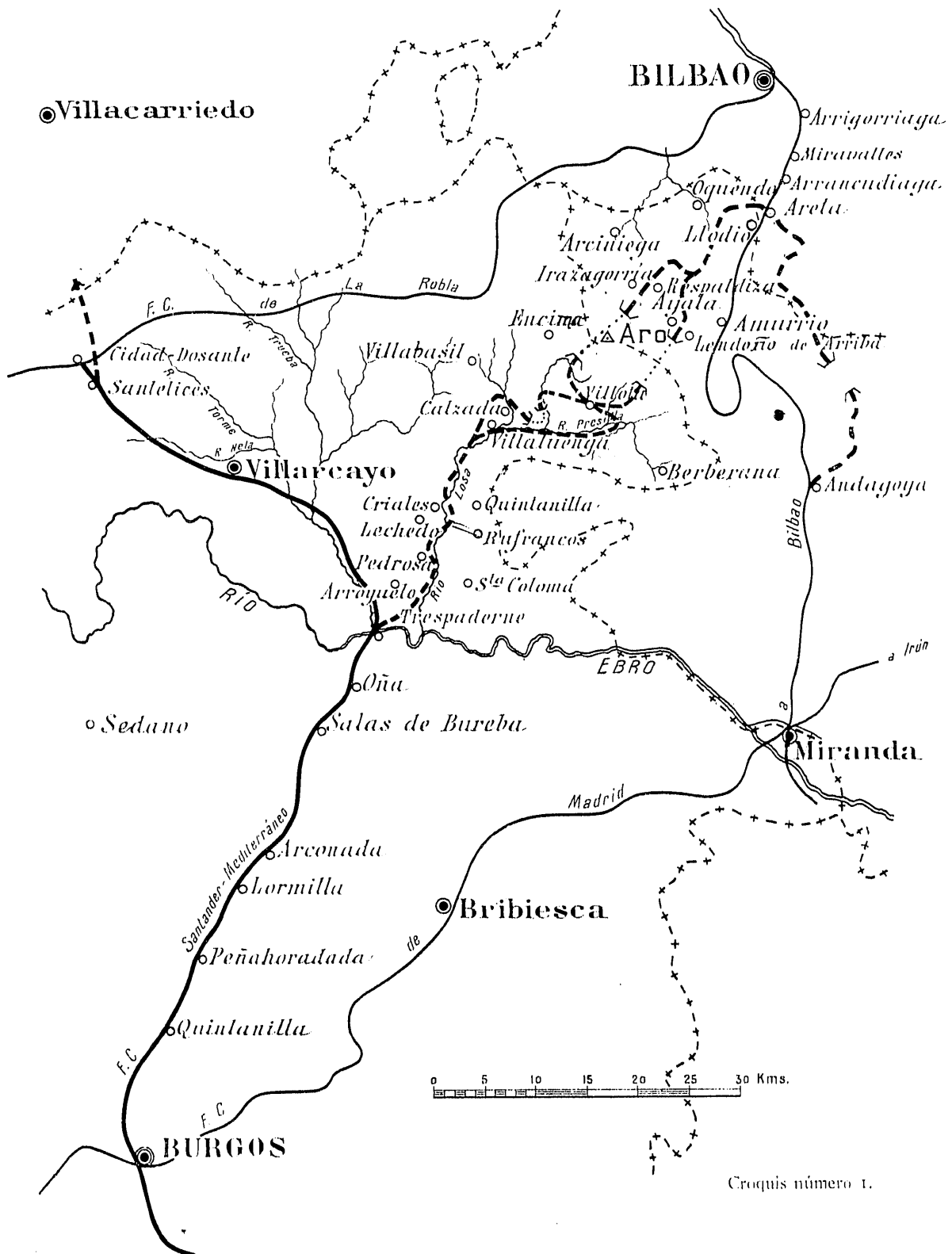
Puerto de Bilbao.

La Junta de Obras viene realizando los mayores esfuerzos para resistir esta crisis, que es, sin duda, la mayor conocida para el puerto de Bilbao, por lo mismo que es el de mayor envergadura entre los de la costa cantábrica. Por ello tiene en potencia dicha Junta el nuevo Canal de Deusto, además de la serie de obras importantísimas en el puerto exterior y en las zonas de la ría, en que sus calados se hallan siem-

pre preparados, a costa de los dragados procedentes, que no pueden abandonarse, con la dotación formidable de grúas en sus muelles, todo lo que precisa un enlace terrestre por la vía normal, lo que constituye

tiente cantábrica, cuyas consideraciones brindé al Comité de Ferrocarriles, de Vizcaya.

Las críticas circunstancias que desde entonces vienen perdurando han motivado, seguramente, que



El Hinterland de Bilbao.

Acerca de este tema escribí en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, en su número de 15 de septiembre de 1930, un artículo en el que aduje algunas consideraciones relacionadas con la posibilidad de mejorar la *rampa* de enlace de la meseta alavesa con la ver-

aquel magno problema se estimase todavía de mayor envergadura que las posibilidades económicas disponibles, y por ello habrá podido quedar relegado a un segundo término.

Pero al continuar, en progresión creciente, la caída del tráfico, toda vez que la exportación de minerales ya no resulta el manantial que lo alimentaba tan

Burgos, todo lo que parecía estar en olvido hasta ahora, y segundo, porque Bilbao tampoco se hubiera preocupado de proyectar un ramal *Trespaderne-Areta*, que en definitiva es un trazado paralelo al de *Miranda a Bilbao*, con la agravante de que entre *Trespaderne-Areta* no se vislumbra nuevo tráfico que pueda compensar este gasto.

Pero la realidad se impuso con las presiones de ambas partes, y al mismo tiempo que se autorizó la construcción por el Estado del trozo terminal *Santelices-Santander*, que viene a ser, sensiblemente, la prolongación de lo construido hasta el cruce con el ferrocarril de La Robla, de Calatayud a Ontaneda, en *Ciudad-Dosante*, se dispuso el estudio del replanteo *Trespaderne a Areta*, empalmando en este último punto con *Miranda-Bilbao*, debiendo suponerse que de persistirse en esta bifurcación hacia Bilbao, desde *Trespaderne*, ha de ser también el Estado el que sufrague todos los gastos anejos al proyecto y la ejecución de las obras, promoviendo así la competencia de tráfico que se supone, por resultar Bilbao más cerca que Santander desde *Trespaderne* (sigue casi la recta *Burgos-Bilbao* la *Burgos Trespaderne*).

Es lo probable que, en efecto, se confirme tal supuesto, aun cuando el trazado haya de exigir en la mayor parte de su recorrido obras costosísimas y, sobre todo, un túnel muy largo, aparte de otros importantes, para salvar la divisoria Cantábrica (Ebro al Nervión) y las estribaciones que habrán de cruzarse, y lo más verosímil, una mayor longitud que la supuesta y con la que se reduciría ciertamente la distancia Burgos-Areta, que es hoy de 173 kilómetros, a 132. Pero ello tendrá que ser a costa de un gasto muy aproximado a los 72 millones de pesetas para los 61 kilómetros, según se dijo en los folletos publicados por el citado Comité de Ferrocarriles de Vizcaya.

Mi tesis.

Tengo que seguir defendiendo mi criterio de que el problema de Bilbao estriba en la mejora de su *Rampa*, como se hizo en *Pajares* para Asturias, y como ahora intenta Santander, quizás con escaso éxito, a mi juicio, la de su *Rampa de Reinos*, a pesar de reducir muchísimo su actual distancia a Burgos (con el rodeo por Venta de Baños), que es de 314 kilómetros, a 181, según los datos publicados, o sea en más del 42 por 100, cosa lógica puesto que Santander tiene su ferrocarril, con la mira de seguir hacia Madrid únicamente, lo mismo que pasa con Burgos, que para ir a Calatayud tenía que hacer antes (dejando aparte los autobuses) el recorrido por Valladolid-Ariza, o por Miranda-Casetas.

Comparación de trazados.

Los estudios procedentes y replanteos consiguientes servirán indudablemente para redactar los proyectos que se estimen necesarios, deduciéndose los presupuestos-base de las subastas correspondientes; y en los adjuntos croquis de conjunto y de detalle, a escalas respectivas de 1 : 400 000 y 1 : 200 000 obtenidos mediante el acoplamiento de los mapas del Instituto Geográfico, de las tres provincias afectadas, Burgos, Vizcaya y Álava, se da una idea aproximada para un avance de longitudes, habiendo llevado sobre los croquis algunos detalles de varios planos que se

han tenido a la vista, en escalas más amplias, todo ello en relación con lo expuesto en el número citado de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, para la comparación de los trazados *Trespaderne-Areta* y *Andagoya* (entre Zuazo e Izarra) *Areta*, de la línea de Miranda a Bilbao.

Trespaderne-Areta.

Trespaderne se halla ubicado en la margen izquierda del río Ebro, entre las confluencias de los ríos Nela y Losa, aguas arriba y aguas abajo, respectivamente.

Parece deducirse del croquis de conjunto (número 1), que el ferrocarril ha de seguir, por lo menos en gran parte, su recorrido hasta el túnel de la Divisoria, el itinerario de la carretera *Trespaderne-Arceniega*, por el valle de Losa, y que su arranque, utilizando el puente sobre el río Ebro, del ferrocarril construido (desde Burgos hasta Ciudad-Dosante), pudiera ser entre las estaciones de *Trespaderne* y *No-fuentes*, para cruzar el río Nela, y volver con el trazado hacia la cuenca del río Losa, a fin de iniciar el ascenso por su valle, con alguna altura, que permita seguirlo en toda la longitud posible, sin recurrir a rodeos, por las laderas de los afluentes del citado río Losa. Claro está que este retroceso de la cuenca del Nela a la del Losa motivará, probablemente, la necesidad de algunos túneles en las estribaciones que hayan de cruzarse, así como de viaductos en los barrancos intermedios. Ha de observarse que estos croquis 1 y 2 a las escalas citadas, difieren algo del que se unió al folleto del Comité de Vizcaya, sin escala determinada.

Teniendo a la vista el croquis número 2 (detalle de la provincia de Burgos), se observa que de poder llegarse con pequeños rodeos hasta Villaluenga o San Llorente de Losa, puntos próximos al de confluencia de los ríos Nabón y Presilla, que integran el Losa (llamado en el folleto *Gerca*, en toda su longitud hasta el Ebro), cabría desarrollar el trazado con la idea de cruzar la divisoria al Este del punto geodésico *Aro* (1 187 metros), saliendo con el túnel en los nacidos del río Izoria, casi en los límites conjuntos de Vizcaya y Álava, desarrollando después la bajada por el Valle de Ayala y laderas de Luyando. Para ello convendría agotar, lo primero, todas las posibilidades (de ascenso a la divisoria por el lado de Burgos), continuando la traza próxima a la citada carretera de *Trespaderne-Arceniega* y la de *Berberana-Espinosa de los Monteros*, que se cruzan en *El Cañón*, y volviendo luego hacia el Este, para apoyarse en las estribaciones de la ladera derecha de la cuenca del río Presilla, afluente del Losa (vertiente Sur de la divisoria Cantábrica). Después habría que seguir bordeando los pueblos de Baró, Villota e inmediaciones, hasta alcanzar, si fuera posible, hasta Llovengoz, para atacar con el túnel grande la divisoria Cantábrica, saliendo sobre Lendoño de Arriba, al Oeste de Orduña, en la línea que ya se ha dicho, de los límites de Vizcaya y Álava.

Si, por el contrario, resultase conveniente (para el mejor descenso a Areta) que el túnel de la Divisoria se abra al Oeste de *Aro*, el desarrollo de la subida por el lado de Burgos pudiera ser, siguiendo desde San Llorente por San Martín de Losa las laderas correspondientes a lo largo de la carretera a Berberana, hasta cruzarla para llegar hacia Vilaño, tomar la la-

dera opuesta y ascender por ella hasta las proximidades de Encima de Angulo y Aedo, agotando la cuenca del río Nabón para emboquillar el túnel de la Divisoria, que pudiera seguir entonces, próximamente, por el lado derecho de la carretera de Trespaderne a Arce-niega, bajo su collado, y los pueblos de Las Fuentes y Cozuela. El túnel pudiera salir entonces, sobre el valle de Gordejuela, en su zona alta de Irazagorria (Álava), siguiendo por las inmediaciones de Quejana y Respaldiza, utilizando el valle alto de Oquendo, para saltar al de Llodio, con el túnel que resulte necesario, a no ser que se prefiera utilizar, como en el final del trazado anterior, las laderas y barrancas de Luyando.

Consecuencias.

De ambos tanteos, sobre el mapa, se deduce que el trazado *Trespaderne-Areta* ha de resultar difícil y costoso, y admitiendo que su *longitud total*, en relación con la de la línea recta que une sus extremos, puede obtenerse *a priori* utilizando el mismo coeficiente que se aplicó para el tanteo *Andagoya-Areta*, lo que es una hipótesis muy favorable dada la topografía del terreno, veamos los resultados a que pudiera llegarse.

La recta *Andagoya-Areta* resultó tener en dicho tanteo 27 kilómetros, y el trazado del ferrocarril admisible por la cuenca del río Bayas, en la subida, y por la del río Nervión o Altute, en la bajada, con un túnel bajo las gradas de Altute (collado de una altura mucho menor que en la divisoria de *Aro*), precisó 37 kilómetros, esto es, un coeficiente de 1,37 de afección de la recta-base de 27 kilómetros.

En el ramal *Trespaderne-Areta*, la recta-base tiene, según los mapas, 55 kilómetros y, por tanto, la longitud real posible del trazado pudiera exceder, en tal hipótesis, de los 75 kilómetros. Pero aun reduciendo el coeficiente todo lo que cabe, a base de que por el valle de Lasa (llamado de Gereca en el folleto del Comité) se pueda obtener hasta San Florentino un trazado de mínimas sinuosidades, algo similar al que tiene la línea Miranda-Bilbao, entre Miranda y Andagoya, las cifras correspondientes nos llevarían a los siguientes resultados:

Recta Miranda-Areta	51 km.
Nuevo trazado por la zona mencionada (valles de Zuya y Orozco).	65 "
Coeficiente que se deduce	1,255
Línea recta Trespaderne-Areta (ya indicados antes).	55 km.
Longitud real, trazado posible (en cifra redonda).	70 "

Túneles.

Respecto a túneles, ya se indicó que el que pudiera ser necesario para el paso de la Divisoria, bajo las gradas de Altube, en el trazado *Andagoya-Areta*, se aproximaría a los 5 km., con una pendiente de 1 por 100 en toda su longitud. En *Trespaderne-Areta*, cualquiera de los túneles de la Divisoria, al Este o al Oeste de *Aro*, según se ha indicado, habrá de resultar probablemente más largo y poco menor de los 7 km. dada la altura a que se pueda llegar con el desarrollo de la vertiente Sur, teniendo en cuenta que los empalmes en Areta, o quizás más abajo, en Arrancudiaga, Miravalles o Arrigorriaga, son función de la posibilidad del desarrollo necesario para el descenso hasta la ordenada correspondiente.

Claro está que además de esos túneles de la Divisoria, se precisarán otros varios, tanto para el ascenso como para el descenso, en ambos trazados, si bien en el de *Andagoya-Areta* su longitud total puede estimarse en menos de 2 km., al paso que en *Trespaderne-Areta* esos túneles tendrán que ser más numerosos, guardando quizás la misma relación de 5 a 2 entre el principal y los secundarios, lo que nos conduciría a una longitud de 3 km. para estos últimos.

Así, la longitud de túneles en ambos trazados pudiera suponerse en: 7 km. para *Andagoya-Areta*; 10 kilómetros para *Trespaderne-Areta*.

En resumen, tendríamos:

Andagoya a Areta: A cielo abierto	30
En túneles	7
<i>Total</i>	37 km.
Trespaderne-Areta: A cielo abierto	60
En túneles	10
<i>Total</i>	70 km.

Presupuestos aproximados en millones de pesetas:

Andagoya-Areta: 30 km. a cielo abierto.	30,0
7 km. en túneles, a 1,4	9,8
<i>Total</i>	39,8
Trespaderne-Areta: 60 km. a cielo abierto	60,0
10 km. en túneles, a 1,4	14,0
<i>Total</i>	74,0

Resumen y conclusión.

A la vista de las cifras anteriores, que por lo menos guardarán la relación que se deduce para los presupuestos mencionados, y que es la de los números 100 y 186, en cifras redondas, no cabe duda ni vacilación en la preferencia de trazados a favor de *Andagoya-Areta*, aunque se quiera argumentar a base de un acortamiento de distancias entre Burgos y Bilbao.

En efecto, las longitudes comparables pudieran ser:

Burgos - Miranda - Bilbao.	176 km.
Burgos - Trespaderne - Bilbao.	161 "

Tales hipótesis (con todas las reservas favorables para *Trespaderne* sobre Miranda) motivarían un acortamiento de 15 km., enfrente de un gasto mayor de 34,2 millones de pesetas, o en otros términos, una reducción de un 8 1/2 por 100 en longitud, y un exceso de gasto de 86 por 100, elementos contradictorios de importancia extraordinaria, que bien merecen un estudio detenido del Comité de Ferrocarriles de Vizcaya, y que además significaría la posibilidad de iniciar la resolución de su *Hinterland* para Álava y Navarra, según ya fué indicado, quizá con la máxima aportación del Estado.

No ha de olvidarse tampoco que el ramal *Trespaderne-Areta* tendría el matiz de competencia con *Santander-Mediterráneo*, que hay que suponer será un hecho con la prolongación *Santelices-Santander*, y con el recorrido que se dice será de 181 km. entre

Burgos y Santander, aunque tenga 20 km. más que a Bilbao.

Estimando *muy propicia* "esta ocasión" para llegar a una solución práctica, es mi opinión, si de algo sirve, que la Comisión técnica encargada, según se dijo, de estudiar el replanteo *Trespaderne-Areta*, no debe abandonar la solución que propugno de *Andagoya-Areta*, antes de dar por terminados sus trabajos, para proceder de esta manera con perfecto conoci-

miento de todas las características de ambos trazados y con la audiencia de todas las entidades interesadas (sin olvidar la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte), en beneficio de Bilbao y de Vizcaya, y por tanto de los grandes intereses nacionales que representan dicha capital y provincia, recabándose de la Superioridad las órdenes necesarias para tales efectos.

José de UCELAY,
Inspector general de C., C. y P.

La incautación por el Estado de los Ferrocarriles Andaluces

A virtud de tres disposiciones dictadas por el Ministerio de Obras públicas¹, se ha incautado el Estado de la red ferroviaria explotada por la Compañía de Andaluces, confiando a la Nacional del Oeste, la misión de cuidar en nombre de aquél de la citada explotación. Se afirma en el texto de las expresadas disposiciones, que su fundamento estriba en el abandono por la entidad concesionaria, de los servicios de la red incautada, a causa de la extremada carencia de recursos, que no consistiendo el pago de las deudas contraídas para el suministro del carbón y otras materias de obligado consumo, ha motivado la suspensión de tales suministros por los abastecedores, paralizándose así los trenes y el servicio de la red.

Dando por ciertas tales circunstancias, que probarían la insuficiencia de ingresos de la explotación, para cubrir los gastos de la misma, coincidiendo con la total falta de recursos y de crédito de la Compañía, para saldar sus deudas, negándose además el Estado a prestar auxilio alguno a la Empresa, ha creído preferible la incautación de la red a la cesación de sus servicios.

No cabe ciertamente imputar al Estado, la obligación estricta de acudir en caso de insolvencia de las Compañías de ferrocarriles, en auxilio de las mismas, pero es lo cierto que al primero corresponden directamente gran parte de las causas fundamentales de la angustiosa situación económica de las segundas.

Impuesto fué por el Estado, el considerable aumento de los salarios del personal ferroviario en 1920, mediante el abono por aquél de anticipos suficientes para compensar tan cuantioso crecimiento de los gastos, quedando suprimidos dichos anticipos en 1927 y totalmente incumplidos los compromisos contraídos por el propio Estado, para mantener tales abonos interin se facilitaban a las Empresas los medios precisos para suplirlos y aun para reintegrarlos.

Impuesto fué también por el Estado, el Estatuto ferroviario de 1924, por el cual se establecía el consorcio del mismo con las Compañías, y por ende con la de Andaluces, quedando asimismo incumplidas las obligaciones contraídas por aquél a virtud de dicho consorcio, sin dejar de exigir en cambio rigurosamente, las establecidas para las Compañías, con la particularidad, inexplicable, de haberse adoptado y prevalido un criterio legal sumamente vago e indeciso, respecto a la vigencia del citado Estatuto, de suerte que nadie sabe indicar ni definir el régimen legal a que se hallan actualmente sujetos los ferrocarriles

españoles adheridos al consorcio, cuyas normas legales impondrían al Estado la obligación de facilitar a la Compañía de Andaluces los recursos y medios precisos para evitar los déficit de su explotación, contribuyendo a saldarlos en proporción muy sensible cuando, a pesar de todo, se produjeran.

Por efecto de otras muchas disposiciones emanadas de los Poderes públicos, entre las cuales merece citarse por su trascendencia la implantación de la jornada de ocho horas, han sufrido aumentos de no escasa importancia los gastos de las explotaciones ferroviarias, mermandose además en proporción muy sensible sus ingresos, por el manifiesto trato de favor otorgado a los transportes mecánicos por carretera, exentos, con evidente falta de equidad, de cargas tributarias y trabas reglamentarias, impuestas con profusa desconsideración al ferrocarril.

A pesar de tan poderosas razones, para no negar a los Andaluces los auxilios de que habrían menester para asegurar los servicios de la red, cabría cohonestar la incautación de la misma y su traspaso a la Compañía del Oeste, dentro de un criterio utilitariamente egoísta e indudablemente injusto, si ésta última pudiera realizar la explotación de la red que se la encomienda, sin cargar con déficit alguno, o se aviniera a tomar por su cuenta y riesgo las insuficiencias inevitables.

Creada a costa del Estado la Compañía nacional del Oeste, previo el rescate por aquél de las líneas de la extinguida Compañía de M. C. P. y Oeste de España, asumiendo además la obligación de saldar sus insuficiencias de productos, han persistido éstas desde la constitución en 1928 de la expresada Compañía nacional, acentuándose en los tres últimos años los déficit de la misma, que seguramente no desaparecerán por efecto de la accesión de la red de Andaluces, acumulándose por el contrario las insuficiencias de una y otra red, sin poderlas evitar ni reducir tal vez, a pesar de sus loables esfuerzos, los prudentes y avisados elementos dirigentes del Oeste, a los cuales no cabe pedir milagros. Los hechos comprobarán la exactitud de tales augurios, en tiempos como los actuales en que todas las explotaciones ferroviarias de Europa, sufren las consecuencias de la agudísima crisis económica y de la desastrosa competencia de los transportes automóviles. Debe pues darse por inevitable, que el Estado español habrá de pechar con los déficit de la red de Andaluces, a la cual ha rehusado todo auxilio, que sometida cual las restantes de España, a la intervención minuciosa y estrecha de la Comisaría del Estado, reforzada por los Andaluces

¹ Decretos de 9 y 20 de mayo y Orden del 25.