

**PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCIÓN**

Los aumentos de la provincia. Año 50 pesetas  
 Semestral número 15 ; semestre 30 ; año 60  
 Trimestral » 22'50 ; » 45 ; » 90  
 Las suscripciones, cuyo pago es adelantado, se  
 efectúan en la Subdirección el Hospicio Pro-  
 vincial, sita en dicho Establecimiento, Pignatelli,  
 núm. 29. Donde deberá dirigirse toda la correspon-  
 dencia administrativa referente al Boletín.  
 Los de fuera podrán hacerse remitiendo el importe  
 por Giro postal o Letra de fácil cobro.  
 Las cartas que contengan valores deberán ir certifi-  
 cadas y dirigidas a nombre del citado Subdirector.  
 Los números que se reclamen después de transcu-  
 rridos cuatro días desde su publicación, sólo se ser-  
 virán al precio de venta, o sea a 35 céntimos los  
 de curso corriente y a 65 los de anteriores.



**PRECIOS DE LOS ANUNCIOS**

Quince céntimos por cada palabra. Al original  
 acompañará un sello móvil de 50 céntimos por cada  
 inserción.  
 Los anuncios obligados al pago, sólo se insertarán  
 previo abono o cuando haya persona en la capital  
 que responda de éstos.  
 Las inserciones se solicitarán del Excmo. Sr. Gober-  
 nador, por oficio; exceptuándose, según está proce-  
 dido, 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 ejem-  
 plar, 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 ter-  
 ritorios de Africa sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días  
 de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa. (Código  
 de Comercio).  
 Las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de  
 la provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro  
 días después para los demás pueblos de la misma provincia. (Ley de 3  
 de noviembre de 1887).

Inmediatamente que los señores Alcaldes y Secretarios reciban esta  
 BOLETIN 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 responsabi-  
 lidad, de conservar los números de este BOLETIN, coleccionados orde-  
 nadamente 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 3 agosto 1924).

### SECCIÓN PRIMERA

#### PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO MILITAR

##### EXPOSICION

Señor: Difíciles y de gran complejidad son todos  
 los problemas actualmente existentes en el país rela-  
 cionados con los ferrocarriles, que, por afectar hon-  
 rablemente a los distintos sectores de la vida nacional,  
 merecen excepcional importancia y su resolución re-  
 quiere caracteres de verdadero apremio; por eso el Di-  
 rectorio Militar, comprendiéndolo así, ha dedicado  
 desde sus comienzos preferente atención en el estudio  
 de los mismos a fin de obtener una solución armó-  
 nica y aceptable.  
 En el Real decreto de creación del actual Consejo  
 Superior de Ferrocarriles ya se tuvo ocasión de mani-  
 festar a V. M. que la Ponencia designada al efecto  
 presentó en concreto informe, conclusiones  
 tendían a resolver en conjunto el complicado y  
 delicado problema ferroviario, y aun cuando en el refe-  
 rido trabajo se habían tenido presente, no sólo los  
 numerosos estudios que ya existían sobre este asunto,  
 sino también han expuesto sus opiniones las personas más  
 autorizadas en la materia, sino también que se había

solicitado el concurso de la opinión general, acu-  
 diendo a la información pública, que fué muy copiosa  
 y proporcionó datos muy estimables, el Gobierno ha  
 querido garantizar más aún la solución que se adop-  
 tase en definitiva, oyendo la autorizada opinión del  
 Consejo Superior de Ferrocarriles, en donde tienen  
 la debida representación todos los intereses ligados al  
 problema que se ventila.

Del estudio económico-financiero efectuado, se ha  
 deducido la necesidad de que las soluciones que se  
 habían de proponer tuvieran la flexibilidad suficiente,  
 para que puedan aplicarse a las distintas Empresas de  
 ferrocarriles. Claro es, que con el nuevo régimen no  
 es posible pretender que un negocio ferroviario, esen-  
 cialmente ruinoso, se convierta en bueno; lo único  
 que se puede aspirar es a que, interviniendo el Es-  
 tado, se mejoren los servicios, se ordenen las ex-  
 plotaciones para la construcción de obras que los  
 concesionarios por sí solos no podrían acometer, y  
 se armonice el precio del transporte dentro de lí-  
 mites equitativos; pero si con las mejoras, con buenos  
 servicios de explotación, con medidas indirectas  
 de gobierno y con tarifas adecuadas, el negocio  
 no prospera, será porque el ferrocarril no responda  
 a una verdadera necesidad comercial, porque el agio  
 ha predominado en relación con la explotación, por-  
 que se ha querido obtener una subvención y no or-  
 ganizar un transporte, etcétera, y en estas condi-  
 ciones, claro está, que el Estado no debe inter-  
 venir, dejando a las Empresas dentro de sus con-  
 cesiones.

Para estos casos especiales se precisa una previa  
 intervención práctica del Estado que defina la si-  
 tuación real de cada concesionario, las modificacio-  
 nes que en su caso deban introducirse en los ser-  
 vicios y en la administración y determine hasta qué

límite debe llegar el auxilio del Estado, dejando como es natural siempre a salvo los derechos adquiridos de las Empresas.

Para la implantación del nuevo régimen, que no se impone a las Empresas, sino que se las deja en completa libertad para acogerse a sus beneficios, se considera como base principal la agrupación de las líneas existentes y futuras, para llevarla a cabo, a medida que sea posible, por cuanto con ello se resolverán muchas dificultades que constituyen el actual problema ferroviario, porque se disminuyen los gastos generales y de administración, así como los de personal, por el mejor aprovechamiento de éste; se simplifica la explotación, unificando criterios; se facilita la ordenación de tarifas, estudiadas de modo que el tráfico pueda utilizar las líneas de más corto recorrido por supresión de competencias; permitirá la unificación de Reglamentos para el personal, facilitando la solución de los problemas sociales; se obtendrá una mejor distribución del tráfico en bien del servicio público; mejor utilización del material móvil, facilitando su unificación, que redundará en beneficio de la fabricación nacional; se simplificarán igualmente las relaciones entre las Empresas y el Estado, siendo por último mucho más expedita la intervención de éste.

Este problema de gran importancia se propone sea resuelto por el Consejo Superior de Ferrocarriles, atendiendo solamente a los intereses públicos, habida cuenta de que las Empresas cesan de serlo con las reversiones.

Para satisfacer a las necesidades del tráfico nacional, por fortuna cada vez más imperativas, es indispensable desarrollar un programa de obras y de adquisiciones de material, y otro de construcción de líneas nuevas, teniendo especial cuidado de supeditar este programa al anterior, si así lo impone el estado del Tesoro, no comprometiéndolo en ningún caso la potencia económica del país.

Dado el estado financiero de las Empresas y la vida avanzada que llevan dentro de sus concesiones, hay que prescindir de que ellas, salvo en casos justificados, adquieran el dinero para la realización de las referidas obras, y por tanto, debe ser el Estado quien facilite los capitales necesarios para cuantos desembolsos implique la implantación del nuevo régimen, proponiendo para ello la creación de una Deuda especial ferroviaria, cuyos productos habrán de ingresar en una caja especial llamada "Caja ferroviaria del Estado", que deberá nutrirse además con los recursos que se puedan obtener de la consignación anual que se incluya en los Presupuestos generales, con los excesos de productos de determinados impuestos, etc., a fin de facilitar lo posible la realización de dichas obras, dotando al Estado de un medio indirecto de obtener el interés y amortización de los capitales que preste a los concesionarios, sin gravar la tarifa, considerando más que lícito, justo, el que entren en esa Caja determinados ingresos de productos e impuestos que correspondan al Estado, porque es natural que en un período de construcción de intensa renovación de los ferrocarriles aquél no se lucre, sino que se limite a no perder, en relación con lo que le corresponda por el capital que haya prestado.

La intervención que el Estado debe realizar den-

tro del nuevo régimen, se propone la ejerza el Consejo Superior de Ferrocarriles, organismo mixto de máxima autoridad, en el que están representados todos los intereses públicos, yendo así a la verdadera nacionalización de los ferrocarriles, que constituye una base fundamental de la nueva organización ferroviaria.

La intervención de dicho organismo debe ser limitada única y exclusivamente por la necesidad de perturbar la gestión de las Empresas; pero dentro de esa limitación, como el Estado facilita capital y autoriza las tarifas necesarias, es preciso que dicho Centro interventor pueda llegar, con su inspección y autoridad, dentro de los organismos ferroviarios técnicos y administrativos de las Empresas, hasta donde sea preciso para garantizar al Estado que los servicios realizan en buenas condiciones de rendimiento y que todas las inversiones de capital están perfectamente justificadas.

Como a su vez el Consejo Superior ha de tener alta inspección de la explotación comercial, de la rentabilidad, de la unificación del material y agrupación de líneas, necesita organismos u oficinas adecuadamente constituidas y Centros y Delegaciones permanentes y eventuales que cumplimenten sus actos.

Para el desarrollo económico del Nuevo Régimen se hace preciso descartar en absoluto el historial económico-financiero de las Empresas, evaluando con la mayor precisión posible el valor real de los establecimientos de los concesionarios, el importe de capital efectivo (capital real) y el valor de sus acciones, tasado por el valor desembolsado.

También se pone límite a los valores reales de establecimientos, si se tasan por su valor en curso y ese límite es el 4,25 por 100 de la capitalización de los productos netos, interés equitativo, ya sancionado como resultado de muchas discusiones, a fin de prevenir todo error, siempre posible.

Claro está que para la evaluación de los capitales del Estado hay que aceptar los mismos procedimientos que se siguen con los concesionarios.

Procediendo de esta manera, no se tiene en cuenta todo lo que pueda representar agio o inversión de capital inaceptable; cualquier cálculo, cualquier evaluación que se haga del Nuevo Régimen se habrá de referir siempre a un valor existente real en los establecimientos, que en todo caso puede computarse previniendo así todo error o falta de equidad.

Únicamente se modifica esta orientación al tratarse de los rescates de las líneas por el Estado, en relación a que éste, al rescatar, expropia un disfrute que se expropia con derecho, pero a la fuerza, y, por lo siguiente, es justo que pague lo que el disfrute representa, cualquiera que sea el valor del establecimiento y el estado financiero-económico de la Empresa.

Aun cuando en el Nuevo Régimen no es posible detallar todo el detalle relacionado con la explotación comercial de los ferrocarriles, es preciso, sin embargo, señalar unas normas en lo referente a tarifas que constituyan la base de las explotaciones.

Claro es que el ferrocarril beneficia a todo el mundo; que todo ciudadano, utilice o no la vía férrea, disfruta de sus ventajas; pero no cabe duda también que goza más de ella el que la utiliza, siendo, por

justo que pague la explotación de la industria el que de ella obtiene lucro.

Esto no obsta, sin embargo, para que el Estado intervenga siempre dentro de ciertos límites, a fin de no gravar las tarifas con exceso, y aun para autorizar excepciones temporales por causas justificadas; pero estas mismas excepciones justifican la base fundamental de que el ferrocarril debe pagarle la tarifa.

En la distribución de productos de las Empresas se tiene en cuenta que el auxilio que presta el Estado con las tarifas y con su intervención económica y técnica debe compensarse por lo menos, con el interés y amortización correspondientes, que las obligaciones y cargas de los concesionarios también es justo que se garanticen en la misma forma, concediendo asimismo un prudencial rendimiento al capital real de las Empresas, y con preferencia, dentro de éste, al de acciones, dada su índole.

En la referida distribución de productos ha de partirse, conforme ya se ha dicho anteriormente, de lo que representa el verdadero valor de las Empresas, que es el del establecimiento, el cual no está influido por las oscilaciones bursátiles o negocios financieros, ajenos a las explotaciones.

Sobre esta base, distribuyéndose los productos en relación con el valor del establecimiento de los concesionarios y, en consecuencia, con los capitales del Estado, es lógico que dando éste la tarifa y su capital para contribuir con el de la Empresa a obtener los rendimientos, no se limite su intervención en relación con los productos a conseguir un interés y una amortización previamente calculados, pues dichos productos, sean lo que fueren, dependen, no sólo de la gestión de la Empresa, sino de la total intervención técnica y económica del Estado, que equivale a una gestión. Y, por tanto, es muy justo que, después de atender como corresponde a los capitales y a la gestión de las Empresas, disfruten de los remanentes tanto éstas como el Estado, en proporción con los factores de intervención que a cada uno correspondían, pues dada la manera especial de intervenir el Estado y los auxilios directos e indirectos que presta, no es posible considerarle como un obligacionista que sólo lleva capital para obtener una colocación aceptable del dinero.

Aceptando los valores de los establecimientos como base esencial para la distribución de productos, se precisa también dar distinto trato a las Empresas de activo saneado y no saneado, sea cualquiera la causa que haya determinado su situación; pues es evidente que aunque se consideren los transportes ferroviarios como industria de interés nacional, no por eso dejan de ser industrias, y en consecuencia, la misma justicia y equidad con que ha de orientarse la intervención del Estado imponen que sea diversa la modalidad de la intervención según sea la situación económica de las Empresas.

Las de activo saneado tienen capital real, y, en su consecuencia, no puede tener el Estado inconveniente alguno en garantizar el pago preferente de los intereses y amortizaciones de las obligaciones y cargas, y algún interés prudencial para las acciones; pero en relación con las de activo no saneado, debe el Estado desinteresarse por completo de sus obligaciones y cargas, obligando además a los concesionarios que es-

tén en dichas condiciones a utilizar los productos que les correspondan para el pago de intereses o amortizaciones de sus cargas, hasta que consigan sanear su activo.

Otro punto interesante que precisa fijar es la fecha de reversión de las concesiones al entrar las Empresas en el Nuevo Régimen Ferroviario, así como también las fechas medias de reversión, para todas aquellas líneas que conjuntamente constituyan una línea de tráfico o una red o Empresa que no deba revertir por concesiones independientes. En el proyecto se dan algunas normas al objeto de aclarar por completo estas importantísimas cuestiones, incluyéndose también el modo de proceder en lo referente a los rescatos.

Como la implantación del Nuevo Régimen Ferroviario no puede llevarse a cabo en pocos días, hay que dejar un plazo para su establecimiento, siendo preciso un régimen transitorio dentro de dicho plazo para que puedan subsistir los ferrocarriles.

Y como un aumento de tarifas para el referido régimen no es posible realizarlo con una garantía de extraordinario acierto, como lo hará el Consejo Superior de Ferrocarriles (basándose en la mayor información que habrá de facilitarle la oficina de tarifas), se estima como más acertado, tratar de modificar el anticipo que actualmente se facilita a las Empresas, dentro de límites equitativos para el Estado y para equéllas, sin tocar a las tarifas por la perturbación grave que llevaría consigo la doble modificación que seguramente habría de introducirse en ellas.

De la inspección efectuada por las Comisiones nombradas por Real decreto de 21 de octubre último, se han deducido las modificaciones que se pueden establecer en los anticipos que actualmente se conceden a las Empresas, variables según las condiciones de éstas.

Tales son, Señor, las ideas fundamentales que han presidido en el estudio de este proyecto de Real decreto-ley, que, de acuerdo con el Directorio Militar, tengo el honor de someter a la sanción de V. M. Madrid, 12 de julio de 1924.—Señor: A L. R. P. de V. M., *Antonio Magaz y Pers.*

#### REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,  
Vengo en decretar las siguientes bases:

#### BASE PRIMERA

##### I

CARACTERÍSTICAS DE CONJUNTO DEL RÉGIMEN FERROVIARIO QUE SE ESTABLECE POR ESTE REAL DECRETO

La intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles está impuesta por los intereses públicos.

El Estado ejercerá dicha intervención con auxilios a las Empresas, respetando su gestión autónoma en cuanto no se oponga a las normas que se fijan en estas bases. La expresada intervención se ajustará a los términos que se detallan en estas disposiciones y se inspirará en el propósito de garantizar

el rendimiento de tráfico y financiero de las explotaciones que demandan los intereses públicos y los derechos de los concesionarios, asegurando en todo momento al Estado, las compensaciones económicas que le correspondan por sus auxilios.

Dentro de los límites mencionados, el Estado ejercerá por sí mismo las funciones de intervención y por convenios particulares las de auxilio; ambas con la ponderación y flexibilidad que exige la justa y armónica regulación de los intereses nacionales.

## II

### AGRUPACION DE LINEAS

Con objeto de que las redes ferroviarias se acomoden, en la agrupación de sus líneas o concesiones, a las conveniencias de las altos intereses nacionales y a las exigencias geográfico-comerciales del tráfico, el Consejo Superior de Ferrocarriles propondrá al Gobierno, en el plazo de un año, un plan de agrupación acomodado a tal finalidad y el Gobierno resolverá, en el de tres meses.

El Estado promoverá y facilitará las fusiones, cesiones, agrupaciones y rescates encaminados a realizar, total o parcialmente, inmediata o sucesivamente, el plan de agrupación, mediante la concesión de los estímulos y exenciones que se fijan en la segunda de las disposiciones adicionales de estas bases, y asimismo, por el ejercicio de las atribuciones que tiene conferidas en la legislación vigente y en este decreto para adquirir o rescatar líneas o concesiones, que podrá incorporar, así como las que le pertenezcan por construcción o reversión, a las redes de cada zona.

En cada demarcación geográfico-económica quedarán fuera de la agrupación, salvo que las Empresas correspondientes se incorporen a ella, las líneas siguientes:

- 1.º Las que tengan un exclusivo servicio local.
- 2.º Las que no sean de ancho normal, excepto en los casos en que se haya determinado su transformación a la anchura española o las que reúnan condiciones especiales, a juicio del Consejo Superior de Ferrocarriles, que aconsejen incluirlas en la agrupación.
- 3.º Las de propiedad de Corporaciones públicas.
- 4.º Las que pertenezcan a Empresas mineras o fabriles para las cuales sea un accesorio o un complemento de su explotación o negocio el transporte de primeras materias o de los productos de su actividad.

Del mismo modo que se estimula la formación de grandes núcleos ferroviarios, con las líneas de ancho normal, se procurará, mediante la agrupación de las vías de un metro, formar redes de suficiente amplitud a fin de anular las soluciones de continuidad que, en detrimento del tráfico, lleva consigo la multiplicación de Empresas.

## III

### ADQUISICIONES DE MATERIAL Y OBRAS DE AMPLIACION Y MEJORA DE LAS REDES ACTUALES

El Estado ordenará y costeará, por regla general, la adquisición de material y la ejecución de obras

en las líneas férreas de las Empresas sometidas a las disposiciones del presente Real decreto, en arreglo a los planes generales que al efecto proponga el Consejo Superior de Ferrocarriles y apruebe el Gobierno. Esto, no obstante, en determinados casos las adquisiciones y obras podrán ser costeadas con fondos de las Empresas, previa autorización del Consejo Superior de Ferrocarriles, con arreglo a lo establecido por esta base en su último apartado. Estas adquisiciones y obras se realizarán de ordinario por las Empresas, y en casos excepcionales, por el Estado, previa justificación de la excepción, propuesta elevada al Gobierno por el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Las adquisiciones de material para las redes actuales y las obras que en ellas se ejecuten y atiendan a la conservación de las líneas, serán costeadas y ejecutadas por las respectivas Empresas concesionarias y se considerarán como gastos de explotación.

(Continuará).

## REAL ORDEN

Excmo. Sr.: Por Real orden de 24 de mayo último se amplió hasta el día 10 del actual el plazo concedido en la Real orden de 10 de abril anterior, para que los Ayuntamientos pudieran someter a la aprobación de los Delegados de Hacienda respectivos los presupuestos municipales para el actual ejercicio económico.

Posteriormente, diversos Delegados de Hacienda, ante el hecho de que un gran número de Ayuntamientos no han podido presentar su aprobación los presupuestos municipales para el actual ejercicio económico, señalan la conveniencia de que se conceda a tal objeto una nueva prórroga, facilitándoles así a aquellos Municipios la realización de los trabajos que con dicho objeto les encomienda el Estatuto municipal vigente.

Estimando las razones aducidas,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer con carácter improrrogable:

1.º Que se amplíe hasta el día 31 de agosto próximo venidero el plazo concedido en la Real orden de 24 de mayo último, para que los Ayuntamientos puedan someter a la aprobación de los Delegados de Hacienda respectivos los presupuestos municipales para el actual ejercicio económico.

2.º Que se mantenga la reducción de veintidós días del plazo de treinta fijado en el artículo 302 del vigente Estatuto municipal, para que los Delegados de Hacienda puedan resolver las reclamaciones que se formulen contra los mencionados presupuestos aprobados por los Ayuntamientos y corregir en todo caso las extralimitaciones que en dichos presupuestos se advierten; y

3.º Que como consecuencia de la aplicación de las anteriores disposiciones, mientras no tengan aprobados sus presupuestos los Ayuntamientos acomodarán su régimen económico al

que tuvieron en curso en el pasado trimestre de abril, mayo y junio.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 29 de julio de 1924. — El Marqués de Magaz.

Señor Subsecretario encargado del Ministerio de Hacienda.

(Gaceta 30 julio 1924).

## SECCIÓN SEGUNDA

Núm. 3663.

### GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

#### Aguas.

El Sr. Gobernador civil de Logroño interesa la publicación del siguiente

#### ANUNCIO

D. Román Castillo Iribarren, vecino de Alfaro, tiene presentada una instancia en este Gobierno civil solicitando autorización para elevar del río Alhama treinta y cinco (35) litros por segundo de agua, con destino al riego de una finca de su propiedad, en término de Alfaro y jurisdicción de Medialcampo.

Transcurrido el plazo reglamentario de la información pública de la referida instancia, ha presentado dentro de él, el peticionario el proyecto correspondiente, no habiéndose presentado ningún otro en competencia.

Con arreglo al Real decreto de 5 de septiembre de 1918, se procede a la información pública de dicho proyecto, que en líneas generales comprende:

Una elevación de aguas del río Alhama, tomadas en la orilla izquierda del río que vierte las aguas en la acequia del Sindicato de riegos del río Alhama, que es la que conduce el agua a la finca cuando dispone de ella el Sindicato.

El grupo elevatorio está compuesto por una bomba centrífuga, capaz de elevar 35 litros por segundo a una altura manométrica de diez metros y un motor de explosión de 8 HP de potencia efectiva.

La casa de máquinas se emplaza en finca propiedad también del peticionario.

En cumplimiento de las disposiciones vigentes se anuncia al público durante treinta días el referido proyecto, a cuyo efecto estará éste manifestado todo ese tiempo en las horas hábiles de oficina en la Jefatura de Obras Públicas de Logroño, a fin de que las personas que se consideren perjudicadas puedan presentar en el Gobierno civil de Logroño las reclamaciones que estimen pertinentes.

Logroño, 12 de julio de 1924. — El General Gobernador, Germán Gil Yuste.

Lo que se hace público en este BOLETÍN OFICIAL a los efectos que se interesan. Zaragoza, 2 de agosto de 1924.

El Gobernador civil interino,

Rafael Afán de Ribera.

## SECCIÓN CUARTA

Núm. 3657.

### Abogacía del Estado de la provincia de Zaragoza.

#### Impuesto de personas jurídicas.

Practicadas de conformidad con las disposiciones vigentes las liquidaciones correspondientes a este impuesto, relativas al año económico de 1924-25, se pone en conocimiento de los Ayuntamientos, Comunidades, Sociedades y demás entidades que se hallen afectas al mismo, para que hagan efectivas dichas liquidaciones del 10 al 20 del mes actual.

Zaragoza, 2 de agosto de 1924. — El Abogado-liquidador, E. Elío.

## SECCIÓN QUINTA

### FOMENTO

#### Dirección general de Agricultura y Montes.

##### MEJORAS PECUARIAS

Excmo. Sr.: Vista la exposición formulada por la Asociación general de Ganaderos del Reino, en solicitud de que se dicten disposiciones de carácter general complementarias del Real decreto de 5 de junio último sobre régimen de vías pecuarias:

Resultando que dicha Corporación, en su escrito fecha 24 de junio pasado, expone que los preceptos de la nueva disposición son de dos clases: unos que tienen carácter esencialmente procesal y los restantes que tienen carácter sustantivo, y que para que las vías pecuarias lleguen a su estado de deslinde definitivo, ha de transcurrir un largo período para poder llevar a término las operaciones ordenadas de clasificación y deslinde de todas las vías pecuarias, por lo que durante este período de transición será preciso atender no sólo a la clasificación y trabajos de deslinde por provincias, sino a la conservación de las vías pecuarias en el resto de España, y en este estado transitorio precisa tener en cuenta dos aspectos: uno que se refiere a los deslindes ya en planta, bien en operaciones de campo, bien pendientes de aprobación ante las Autoridades correspondientes o en recursos ante los Tribunales contenciosos, y otro para dar medios a la Administración para defender las vías pecuarias y proteger el tránsito de los ganados hasta que le corresponda su definitiva clasificación y deslinde:

Resultando que por los Gobiernos civiles se han elevado a este Ministerio diferentes consultas que se refieren principalmente a la transición del régimen antiguo al nuevo, para contestar las cuales precisa promulgar disposiciones de carácter general que tracen las normas a que haya de ajustarse:

Considerando que aunque el Real decreto de

5 de junio último establece que debe proceder al deslinde definitivo de las vías pecuarias su clasificación en necesarias e innecesarias, es indudable que dado el tiempo que necesariamente habrá de emplearse para realizar esta labor en toda España, no puede la Administración en tanto dejar aquéllas a merced de los usurpadores ni desatender las justas y constantes peticiones que se reciben para el restablecimiento de vías intrusadas:

Considerando que conviene complementar lo establecido en los artículos 8.º, 9.º y 10, a fin de que los propietarios afectados por el deslinde puedan interponer el recurso que les concede el último de los artículos citados,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

1.º Que en los deslindes de vías pecuarias comenzados a efectuar o que realizados ya se hallen pendientes de resolución en la fecha del Real decreto último, deberán aplicarse en cuanto a las partes sustantivas sobre la reivindicación administrativa, los preceptos del Real decreto de 5 de junio, y en cuanto a los procedimientos, los del derogado Reglamento de 13 de agosto de 1872.

2.º Cuando por usurpaciones de una vía pecuaria o en varias de un término que no están anteriormente deslindadas se dificultara el paso de los ganados, podrá ser acordado su deslinde conforme a los preceptos contenidos en los artículos 8.º, 9.º y 10 del Real decreto de 5 de junio último, aunque aún no estuviera efectuada la clasificación, sin que se prejuzgue ésta y sin perjuicio del deslinde definitivo que habrá que realizarse después que aquélla tenga efecto.

Estos deslindes se efectuarán previa petición de la Asociación de Ganaderos y acuerdo del Gobernador civil o resolución de la Dirección de Agricultura, oyendo previamente a aquella entidad.

3.º Que cuando las usurpaciones se cometieran en vías ya deslindadas, se aplicarán los preceptos del artículo 11 del Real decreto de 5 de junio último, sin prejuzgar tampoco la clasificación.

4.º Que recibidas en el Ayuntamiento las actas de deslinde conforme a lo prevenido en el artículo 10 del Real decreto de 5 de junio último, el Secretario del Ayuntamiento, bajo su responsabilidad y en el plazo de tres días de recibidas las actas, anunciará por edicto y notificará por papeleta a los que aparezcan intrusos en las actas y sean vecinos, residentes o tengan representantes legales en el término, el plazo por que aquéllas están expuestas al público para que puedan hacer uso de su derecho.

En el caso de formularse reclamaciones, serán éstas informadas por el Ingeniero o Perito que hubiera practicado el deslinde antes de ser elevadas al Gobernador civil.

De orden del señor Subsecretario lo comunico a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 17 de julio de 1924.—El Director general, José Vicente Arche.

Señor Presidente de la Asociación general de Ganaderos del Reino.

(Gaceta 28 julio 1924)

Núm. 1.354.

### Recaudación de contribuciones de la provincia de Zaragoza

Edicto para notificar por medio del «Boletín Oficial» y la «Gaceta de Madrid», a forasteros, la providencia de segundo grado.

D. Pedro Estella Palacín, Recaudador de la Hacienda en la ciudad de Zaragoza;

Hago saber: Que en el expediente que me ha instruyendo por débitos de contribución y años expresados, de esta población, he dictado la siguiente

«Providencia.—De conformidad a lo dispuesto en el artículo 66 de la Instrucción de 26 de abril de 1900 declaro incursos en el segundo grado de apremio por cargo del 10 por 100 sobre el importe total del débito abierto, a los contribuyentes incluidos en la siguiente relación. Notifíquese a los contribuyentes esta providencia a fin de que puedan satisfacer sus débitos dentro del plazo de veinticuatro horas; advirtiéndoles, que no verificarlo, se procederá inmediatamente al embargo de todos sus bienes, señalando al efecto los que han de ser objeto de ejecución, y se expedirán oportunos mandamientos al señor Registrador de la propiedad del partido, para la anotación del embargo.

Y hallándose comprendidos entre los deudores quienes se refiere la anterior providencia los que a continuación se expresan, cuyo domicilio no ha podido indagarse, se les notifica por medio de la presente por duplicado se remite a la Tesorería de Hacienda de esta provincia para que pueda acordar su inscripción en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia y en la Gaceta de Madrid, según dispone el artículo 142 de la Instrucción de 26 de abril de 1900, a saber:

#### Contribución industrial. — Años 1923-24.

(Conclusion).

Manuel Rodríguez Miranda, 43'33.  
Emilio García Bernal, 173'32.  
Vicente Ferrer Cardona y C.ª, 86'68.  
Isidoro Navarro, 43'33.  
Antonio Viñerta Muñoz, 173'32.  
Joaquín Moya Gracia, 173'32.  
Encarnación de la Fuente, 173'32.  
María Hernández Romeo, 173'32.  
Camilo Belvís Calatayud, 173'32.  
Nicolás Ducán Aranda, 173'35.  
Manuel González Bagán, 173'35.  
Serapio Gil Arana, 129'99.  
Angel García M., 86'66.  
Villa Saló y C.ª, 86'66.  
Valencia y Cebrián, 173'32.  
José Jimeno Beltrán, 66'87.  
Encarnación de la Fuente, 267'48.  
Manuel González Bazán, 267'48.  
Camilo Belvís Calatayud, 133'74.  
José Adán Vallés, 133'74.  
Serapio P. Escolano, 130'02.  
Francisco Asín Milla, 43'33.  
Ascensión Bordeta Buset, 86'66.  
Ignacio Fondevila, 43'33.  
José Camaseón, 173'35.  
Manuel Lesma Inglán, 130'02.  
Marcelino García Pellicer, 43'33.  
Luis Martínez Conde, 173'32.  
Felipe Gracia Mateo, 173'32.  
Domingo Blánquez, 86'66.

- José Navarro Alvira, 86'66.  
 Pabán Abós Mediano, 173'32.  
 Manuel Porroga Peña, 173'32.  
 Angel Pellarés Abello, 173'32.  
 Leopoldo y Sorribas, 173'35.  
 Jesús Domínguez Marín, 173'32.  
 José Pérez Porroche, 173'32.  
 Francisco Bona Oliveros, 173'32.  
 Julio Roussel, 173'32.  
 Miranda Santos y Briz, 173'32.  
 Comín Martín Ruiz, 173'32.  
 Andrés Andrés Asensio, 173'32.  
 Domingo Méndez Sangrós, 173'32.  
 Manuel Benedit Navarro, 86'66.  
 Mariano López García, 173'32.  
 José Rubio Gelsa, 173'32.  
 Manuel Cindro Relos, 173'33.  
 Enrique Pedro, 173'34.  
 Pascual Campillo, 113'68.  
 Julia Morales, 113'68.  
 Angel Tobias, 113'68.  
 Agustina Serré, 113'68.  
 Pilar Pardillo, 113'68.  
 Irene Pardo Oliván, 113'68.  
 Pilar Benedit García, 113'68.  
 Virgilio Lagunas, 113'68.  
 José Lagen Puyó, 113'68.  
 Gregorio Artiach Medinavectia, 113'68.  
 El mismo, 113'68.  
 Rodolfo Julián Jiménez, 55'36.  
 José Pérez Pérez, 60'19.  
 María Santolaria Bargalejo, 60'19.  
 Encarnación Navarrete Galvide, 60'18.  
 Enrique Manresa Martín, 60'19.  
 Bernardo Gaspar del Carmen, 60'19.  
 Julián Solanas Melús, 60'19.  
 Ramona Navasal Larraz, 60'19.  
 Casimira Lizabe Muñoz, 60'19.  
 Patricio Garrigos Arango, 60'17.  
 Jesús Jerez Güen, 60'19.  
 Victoriano Navarro González, 60'19.  
 Tomás Falo Fraguas, 60'17.  
 Angel Abad y otro, 314'14.  
 Blas Eurech Sasot, 314'15.  
 El mismo, 78'54.  
 Estanislao Pintre, 166'10.  
 Manuel Mazarico Paracuellos, 166'10.  
 Manuel Salas Adoves, 166'10.  
 Carmen García Moret, 270'69.  
 José Cambil Medina, 481'92.  
 Santos Freudenthal Pastor, 49'22.  
 Joaquín Mainar Fustero y H., 147'65.  
 María y Marzal, 196'90.  
 Pablo Callen, 98'43.  
 Tomás Moreno Lázaro, 98'44.  
 Estación Alimenticia, 49'22.  
 Alacario Ballesteros, 98'44.  
 Manuel Mallén Villa, 23'07.  
 Mariano Benedit Santafé, 221'45.  
 Rodolfo Aliaga, 36'90.  
 Mariano Calvé, 36'91.  
 Santos de J. Palomar, 73'83.  
 Tomás Lon Murillo, 73'83.  
 Pedro Martín, 73'83.  
 Angel Muñoz Ros, 73'83.  
 Teresa Belenguer Ferregüela, 150'83.  
 Antonio Aparicio Abada, 46'14.  
 Joaquín Aznar, 69'20.  
 Pedro Aznárez Badé, 23'07.  
 Domingo Barri Roy, 46'14.  
 Julián Blasco Aldea, 23'07.  
 Gerónimo Bordillos Noguera, 23'07.  
 Mariano Bosque Marqués, 23'06.  
 Gregorio Cincá Sanjoaquin, 46'14.  
 Gregorio Camón Villar, 23'06.  
 Juan B. Cobo Crespo, 253'69.  
 Gregorio Comín Ibáñez, 23'06.  
 Manuel del Cano, 46'15.  
 Carmen Franco Lafuente, 46'13.  
 Gregorio Grañen Colás, 23'06.  
 Demetrio Gracia Gracia, 92'28.  
 Antonio Guillamán, 23'07.  
 Francisco Grasa Buro, 23'06.  
 León González López, 23'07.  
 Fermín Gascón Necas, 69'20.  
 María Huerta Rubio, 46'15.  
 José López Martínez, 138'66.  
 Francisco Laborda Villar, 46'15.  
 Francisco Landaburo Arenas, 115'17.  
 Eusebio Lasheras Lázaro, 438'20.  
 Juan Lasheras Lázaro, 138'66.  
 Gregorio Lázaro Garcés, 23'06.  
 Gregorio Lostanao Aine, 23'07.  
 Mazón Ainsón Antonio, 46'14.  
 Julián Moreno Martín, 46'15.  
 Antonio Navarro Martínez, 46'15.  
 Pedro Orensanz, 115'17.  
 Alberta Peralta Buisán, 69'20.  
 Pedro Pueyo Llacera, 23'07.  
 Francisca Portillo Arregui, 23'07.  
 María Pérez Piquera, 23'07.  
 Marcelino Quílez Luesma, 92'27.  
 Inés Tomás Saavedra, 23'06.  
 María Velazquez Perales, 46'15.  
 Vicente Valencia Madrigal, 92'27.  
 Mariano Vida Joven, 23'07.  
 Sebastián Lahuerta Trillo, 46'15.  
 Cosme Naya Pérez, 69'20.  
 Manuela Vela, 92'23.  
 José Oliveros Aguarán, 882'68.  
 Ramón Marcos, 882'69.  
 Josefa García, 882'68.  
 Fernando Pérez Martínez, 541'65.  
 Vicente Alonso, 594'97.  
 Conrado Larcada Sesma, 267'50.  
 Antonio Espiro Sabater, 112'01.  
 Manuel Peiro Medrano, 448'03.  
 Luis Salvador, 250'80.  
 Pascual Barbacil, 334'35.  
 Rafael Brán Casanova, 334'35.  
 Eleuterio Rodrigo E., 90'28.  
 José Torres Ruiz, 180'55.  
 Carmen Alcarlo Leal, 180'55.  
 Francisco Jacinto, 180'55.  
 Guillermo Artola Santana, 45'14.  
 Echevarría Hermanos, 90'28.  
 Angel Torres, 180'55.  
 Manuel Buendía y otro, 429'01.  
 Alejandro Cáncer Escartín, 1.725'24.  
 Angel Buil Belled, 55'73.  
 Mariano Trallero L., 146'38.  
 Bernardino Abós Martínez, 491'49.  
 Pedro Ubide Aladrén, 30'06.  
 Ramón Marco Nicolás, 68'24.  
 Marcelino López Ramón, 34'13.  
 José Sala Español, 226'24.  
 Camilo Torra Teresa, 64'36.  
 El mismo, 63'38.  
 Ricardo Aznar Guillén, 43'33.  
 Francisco Alvaro Lozano, 173'32.  
 Emilio Gabás Ginés, 252'22.  
 Luis Urzainqui Rived, 2.006'71.  
 Tomasa Alva Pardo, 135'41.  
 Manuela Ruiz, 135'41.  
 Milagro y Lajusticia, 441'34.  
 Francisco Calavia y otro, 215'02.  
 Modesto Andrés Latorre, 60'17.  
 Domingo Joven, 1.129'26.  
 Hoy Sola Longás Eusebio, 1.505'68.  
 Antonio Latorre, 129'99.  
 Tomás Marcilla Tapia, 334'35.  
 Gregoria Inglán Rapun, 250'77.  
 Santiago Bueno Tierra, 90'28.  
 Enriqueta Argueso Tomás, 26'75.  
 Evaristo Meró Cerdá, 406'23.  
 Felipe Bosqued Vicente, 406'23.  
 Juan M. Chapado Amigo, 534'96.  
 Miguel Requeno, 334'35.  
 Angel Moreno, 90'28.  
 José Navarro Oliva, 90'28.  
 Manuel Serrano Martínez, 90'28.  
 Manuel Murillo Lozano, 180'55.  
 José Antonio Carrión, 367'78.  
 José Alterhaff Iheven, 735'57.  
 Pedro Jurado Blasco, 686'53.  
 El mismo, 173'31.  
 Pascual Gracia Sierra, 397'13.  
 Segunda Ramos Prast, 130'02.  
 Miguel Gran Expósito, 173'33.  
 Francisco Sánchez Valverde, 173'33.  
 Andrés Parra, 12'47.  
 Salvador Burillo Trullen, 115'17.  
 Cristina Tomás Charles, 69'19.  
 Osmundo Rodríguez Abad, 45'14.  
 Léron y Esera, 243'80.  
 Cipriano Calvo Andrés, 97'52.  
 Faustino Fuertes, 69'20.  
 Matilde Martín Hernández, 250'77.  
 Antonio Pardos Palomero, 180'55.  
 Francisco Riga Zapata, 135'42.  
 Alejandro Guzmán, 557'25.  
 Ladislao González Pascual, 173'33.  
 Agustín Mayor, 453'05.  
 Felipe Bosqued, 541'64.  
 Hoy Debuén Marcén Catalina, 135'42.  
 Manuel Marín Gimeno, 90'28.  
 Pedro Repollés Pla, 731'38.  
 Gregorio Gavilán Fernández, 333'41.  
 El mismo, 146'22.  
 Vicente Pablo Valián, 86'66.  
 Gregorio Gavilán Fernández, 129'99.  
 Lorenzo San José, 66'87.  
 Josefina Purroy Baró, 43'34.  
 Gloria Gimeno Gállego, 60'18.  
 Amadeo Pons Losada, 406'23.  
 Tomás Gómez Longares, 133'74.  
 Josefina Aznar Sisera, 250'77.  
 Luisa Sánchez Casabona, 250'77.  
 José Antonio Carrión, 862'62.  
 Isidoro Arroyo Santamaría, 516'76.  
 Inocencio Segura, 406'23.  
 Fructuoso Sierra, 267'48.  
 Justo Franco Mateo, 125'42.  
 Constantino Agós, 45'14.  
 Luis Urzainqui Rived, 125'42.  
 Pedro Pardo Aragüés, 76'06.  
 Agustín Duce Bax, 60'06.  
 Alfonso Serrano, 60'18.  
 Carlos Sánchez Sánchez, 406'32.  
 Juan Francisco Tudusi, 336'03.  
 María García Almaluer, 250'77.  
 Benito Moros, 662'01.  
 Luciano Herrero Molina, 406'26.  
 Juan Orozco Devera, 270'84.  
 El mismo, 67'72.  
 Martín Sancho Burriel, 90'28.  
 Joaquina Joven Briz, 125'42.  
 Juan Orozco Devera, 90'28.  
 Pedro Chulio Bertamén, 270'68.  
 Sebastián Canella, 135'41.  
 Juan Hernando Tabla, 135'41.  
 Agustín Rius Rafalés, 267'48.  
 Gerardo Pérez Cerdán, 133'74.  
 Manuel Gazulla Herrera, 25'07.  
 Bernarda Gaspar del Carmen, 125'42.  
 Pablo Piquer Juste, 125'42.  
 Mariano Robles Pablo, 90'28.  
 Elías Guillén Marco, 83'58.  
 Manuel Gascón Pueyo, 45'14.  
 Felipe Andréu, 45'14.  
 Vicente Hernández Hernando, 173'32.  
 Benito García Mateo, 45'14.  
 Gregorio Zapatero Agreda, 45'14.  
 Pedro Segura Lon, 90'27.  
 Juan Charte Satué, 304'63.  
 Florentín Utrillas Perera, 11'22.  
 El mismo, 90'27.  
 El mismo, 3'60.  
 Pompeyo Lluigdo Guillén, 267'48.  
 Florentín Utrillas Perera, 267'5.  
 Joaquín Ferrero Alonso, 133'74.  
 Josefa Ayart Palacio, 45'14.  
 Francisco Julián Sanz, 481'50.  
 El mismo, 645'29.  
 Martina Velasco (Viuda de Texeira), 139'22.

Hilario Moya Puyol, 38'45.  
 Valero Piña Morato, 37'13.  
 Casimiro Escuer Morales, 111'99.  
 Hilario Sancho Morales, 45'13.  
 Miguel Gargallo Muniesa, 45'13.  
 Martín Melguiro Pló, 45'13.  
 Agustín Mayor, 453'04.  
 Antonio Tajada López, 26'75.  
 Víctor Sanz García, 83'58.  
 Maximiliano Carrasco T., 90'27.  
 Julián Mayoral Jaraba, 167'17.  
 Julia J. Bretón, 50'51.  
 Jesús Gracia Ibarra, 215'05.  
 Andrés Lafuente Bueno, 134'81.  
 Fausto Vicente Alerudo, 215'06.  
 Carlos Herrauz García, 43'32.  
 Felipe Gracia Mateo, 37'06.  
 Emilio Palomar Arana, 43'32.  
 Manuel Fuertes, 43'32.  
 Daniel Aldeve Calvo, 43'32.  
 Felipe Gracia Mateo, 43'32.  
 Lorenzo Bernal Martínez, 43'32.  
 Gregorio Catrach, 113'22.  
 Victoriano Navarro González, 52'34.  
 Teresa Belenguer Ferregüela, 138'94.  
 Ramón Marco, 220'67.  
 José Oliveros Aguaron, 220'67.  
 Josefa García, 137'08.  
 Rafael Brau Casanova, 83'58.  
 Balbina del Castillo, 45'13.  
 Gerónimo Marco, 215'05.  
 Carmelo Casado Gutiérrez, 45'13.  
 Carmen Alcaslo Leal, 45'13.  
 Echevarría Hermanos, 45'13.  
 Nicasio Sanz Salamanca, 183'90.  
 Miguel Angel Buil Belled, 55'72.  
 Mariano Trallero Zamora, 97'85.  
 Franciseco Serol Gutiérrez, 114'99.  
 Alejandro Serón, 56.  
 Mariano Plazo Allea, 82'52.  
 Vda. de Joaquín Gracia, 34'36.  
 Eusebio Gracia Ramón, 10'24.  
 Francisco Domínguez Domínguez, 33'95.  
 Carlos Vara Aznárez, 28'42.  
 Francisco Lázaro Tabuena, 5'50.  
 Santiago Polo Miranda, 28'42.  
 Julia Asensio Artigas, 28'42.  
 Josefa García Franco, 21'22.  
 Elías Guillén, 21'23.  
 José Zaera Gascón, 11'45.  
 David Caballero Beltrán, 11'45.  
 Eugenio Montañés, 11'45.  
 Joaquina Fuster Pina, 11'45.  
 Serafín Gonzalvo Silvestre, 2'72.  
 Miguel Aznar Acín, 11'45.  
 Ramona Diez, 11'45.  
 Elías Martínez Cuevas, 11'45.  
 Ricardo Repollés Mantaló, 11'45.  
 Angel Serrano Sanz, 46'67.  
 Regino Aguilar Muñoz, 4'88.  
 Elías Guillén, 79'39.  
 Bondía y Chóns, 74'24.  
 Albiac Soria Gaudencio, 49'49.  
 García y Sevil, 21'21.  
 Gregorio Longinos Vera, 113'12.  
 Marcelino López Ramos, 68'26.  
 Ubaldo Fierro Castulena, 14'34.  
 Pascual Luis García del Moral, 46'41.  
 Alfredo Iglesias Nogarol, 28'52.  
 Mercedes Pérez de Lerosa, 22'79.  
 José Benestar Sevillano, 9'17.  
 Mariano Martín Paesa, 9'17.  
 Manuela Sanz Francés, 9'17.  
 Pedro Porra Polo, 4'58.  
 Alberto Pons Gros, 9'17.  
 Ricardo Aznar Guillén, 43'32.  
 Manuel Tolosa Sábado, 9'17.  
 El mismo, 7'07.  
 José Carción Cóltera, 9'17.  
 Manuel Domínguez Diez, 371'56.  
 Lucía Piazuelo Gracia, 45'14.  
 Jurado Blasco Pedro, 171'63.

Lizano y Ereza, 121'89.  
 Pedro Jurado Blasco, 43'32.  
 Julio Torrijos Biel, 100'30.  
 Modesto Blánquez Pérez, 53'50.  
 Juan Coloma Arnal, 80'25.  
 Atanasio Guerrero Urbano, 16'72.  
 Ignacio Vergara Ruiz, 44'94.  
 María Marín Gaspar, 53'50.  
 Enrique Vidal Bueno, 83'58.  
 El mismo, 27'86.  
 Vicente Vicente, 12'26.  
 Antonio Pueyo Tomás, 44'95.  
 Alfonso Cabello Hernández, 16'71.  
 Manuel Aguado Diez, 2'77.  
 El mismo, 1'20.  
 Arribal Romanos Lite, 200'61.  
 Eusebio Magdalena Navarro, 86'93.  
 Antonio Toca, 46'15.  
 Ramón Bielsa Royo, 44'94.  
 Zaragoza, 8 de mayo de 1924.—El Re-  
 caudador, *Pedro Estella*.

Núm. 3.658.

## ALCALDIA DE HITA (GUADALAJARA)

**Vacante.**

Se halla vacante la plaza de Médico titular de Hita (Guadalajara), con el haber anual de 550 pesetas, por titular y asistencia del vecindario pagadas por mensualidades adelantadas.

Los Médicos interesados podrán dirigir sus solicitudes al Alcalde de dicho pueblo hasta el día 15 de agosto.

Hita, 28 de julio de 1924. — El Alcalde, José Recio.

## PARTE NO OFICIAL

### Banco de Aragón.—Zaragoza.

Habiendo sufrido extravío el resguardo de valores expedido por la sucursal de este Establecimiento en Calatayud, el 18 de febrero de 1920, con el número 438, por pesetas nominales 2.000, a favor de D.<sup>a</sup> Natalia Lázaro Gasca, se anuncia al público por tercera vez, en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 61 del Reglamento del mismo; advirtiendo que transcurridos treinta días, a contar de esta fecha, sin reclamación alguna, se extenderá un duplicado del citado documento, quedando el Banco exento de toda responsabilidad.

Zaragoza, 15 de julio de 1924.—El Secretario Joaquín Bardavío.

### Sindicato de riegos de las acequias de Matarranya y Algás de la villa de Nonaspe.

Se convoca a la Comunidad a sesión extraordinaria para el día 15 de agosto, al objeto de tratar de la modificación de las Ordenanzas de separación de dichas acequias y la construcción de presas en cada acequia; debiendo advertirse que si no se reuniese mayoría, queda por este anuncio convocada en segunda convocatoria para el día 24 del mismo.

Nonaspe, 1 de agosto de 1924. — El Presidente, Isidro Llop. — El Secretario, Luis González.