

**PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCION**

Trimestre .....	15 pesetas.
Semestre .....	30 —
Annual .....	60 —

Las suscripciones se solicitarán en la Dirección del Hogar Pignatelli, calle Pignatelli, 87.

Las de fuera podrán hacerse remitiendo el importe por giro postal u otro medio.

Todos los pagos se verificarán en la Depositario de Fondos Provinciales (Diputación Provincial).

Los números que se reclamen después de transcurridos cuatro días desde su publicación, sólo se servirán al precio de venta, o sea a 50 céntimos los del año corriente; 0'75 ptas., los del año anterior, y de otros años, una peseta.



**PRECIOS DE LOS ANUNCIOS**

En cada línea o fracción que ocupe cada anuncio y espacio que se inserte, 1'50 pesetas. Al original acompañará un sello móvil de UNA peseta por cada inserción.

Los derechos de publicación de números extraes numerados y suplementos serán convencionales de acuerdo con la entidad o particular que lo interese.

Los anuncios obligados al pago, sólo se insertarán de previo abono o cuando haya persona en la capital en respuesta de éste.

Las inserciones se solicitarán del Excmo Sr. Gobernador, por oficio, exceptuándose, según está previsto, las de la primera Autoridad militar.

A todo recibo de anuncio acompañará un ejemplar del BOLETIN respectivo como comprobante, siendo de pago los demás que se pidan.

Tampoco tienen derecho más que a un solo ejemplar, que se solicitará en el oficio de remisión del original, los Centros oficiales.

El BOLETIN OFICIAL se halla de venta en la imprenta del Hogar Pignatelli.

# BOLETIN OFICIAL

## DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

ESTE PERIÓDICO SE PUBLICA TODOS LOS DIAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS

Indicaciones que los señores Alcaldes y Secretarios reciban en el BOLETIN OFICIAL, dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de su despacho, donde permanecerá hasta el recibo del siguiente.

Los señores Secretarios cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de conservar los números de este BOLETIN, coleccionados ordenadamente para su encuadernación, que deberá verificarse al final de cada semestre.

Las leyes obligan en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiese otra cosa. (Código civil).

Las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la misma provincia. (Ley de 3 de noviembre de 1887).

### JEFATURA DEL ESTADO

LEY

*Bases de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de enero de 1941.*

Iniciado el régimen ferroviario en España de modo análogo al de la mayor parte de los países europeos, por medio de concesiones temporales a Empresas privadas, se evidenciaron en el transcurso del tiempo algunos defectos congénitos, aumentados después por las influencias de ambientes perturbadores, políticos y sociales, y son, principalmente, los motivos que pueden señalarse la incapacidad económica de la Empresa privada en período avanzado del plazo de concesión; el desequilibrio económico por imposibilidad de sobrepasar los límites de tarificación, fijados en circunstancias muy diferentes a las de la época de su aplicación; la pluralidad de Compañías con defectuosa agrupación de líneas sin relación con las necesidades geográfico-comerciales, y la confusa situación determinada por la aplicación incompleta de disposiciones oficiales fundamentales.

A esta serie de causas del deficiente sistema ferroviario español vienen a unirse otras que acrecientan su imperfección y que se iniciaron cuando con motivo de la anterior guerra europea se produjeron profundas alteraciones en el orden económico, y posteriormente con el desarrollo de los transportes por carretera, que entablan al ferrocarril competencia desigual.

Al presente, las cuantiosas aportaciones efectuadas por el Estado en el transcurso de varios años, por conceptos distintos y variables; la situación económica en que se encuentran las Compañías; las condiciones precarias en que se desenvuelve el tráfico y la desordenada y arbitraria concesión de numerosas líneas de transportes por carretera hacen indispensable que por el Gobierno se aborde el problema de un modo general, atemperando la situación al nuevo sistema de cosas que el triunfante Movimiento nacional ha instaurado.

Ya en el pliego de condiciones aprobado por Real Orden de 31 de diciembre de 1844, primera en el orden de nuestra legislación ferroviaria, se previó el rescate de las líneas por

el Estado, afirmándose un criterio de supremo interés estatal, que, ligado con la más escrupulosa justicia, fué ratificado fundamentalmente en cuanto a las condiciones de temporalidad y rescate en la Ley de 1855; condiciones reiteradamente impuestas en el pliego de condiciones a cuyo tenor, y al amparo de la Ley de 1877, se otorgó una gran parte de las concesiones vigentes; y promulgada de nuevo en la de 12 de julio de 1924, constitutiva de un Estatuto en el que, al cabo de profundos estudios y amplias consultas a cuantos intereses dispares y aun contrapuestos pugnaban en su solución, hubo de llegarse a un término de equidad que mereció la aquiescencia de las Compañías. Únicamente se prescindió de la concesión temporal y, por consiguiente, de la facultad de rescate por el Gobierno, en las concesiones del pequeño número de líneas concedidas de acuerdo con la aplicación de la Ley promulgada en el turbulento período de 1868; pero aun esas mismas de ancho normal correspondientes a esa época acabaron sometiéndose a ambas condiciones de temporalidad y rescate por consecuencia del mencionado Estatuto ferroviario, cuya virtualidad no puede ser olvidada en las decisiones de este Gobierno.

Decidido por el Gobierno el rescate de todas las líneas férreas de ancho normal, en vista de las razones primeramente apuntadas, singularmente del lamentable servicio que el público padece y la carencia de capacidad económica de las Compañías para realizar la transformación que los adelantos técnicos imponen, se hace preciso dictar las bases de su ordenación, que a un mismo tiempo atiendan al legítimo interés de las Compañías y respeten el más alto y supremo interés del Estado, nunca tan señalado como en este servicio radicalmente ligado a las más graves exigencias nacionales. Pero el Estatuto de 1924, aunque fundamentalmente respetado en su espíritu, no sería posible practicarlo de un modo literal respecto de alguna de sus determinaciones sin evidente agravio a los términos de equidad en que el Gobierno inspira escrupulosamente su dictado. No sólo porque, previsto en dicho Estatuto el plazo de los cinco últimos años anteriores al rescate como base del promedio para la determinación de los productos del tráfico, podría su aplicación resultar sobradamente gravosa al interés de las Compañías, dada su coincidencia con los años afectados por la revolución, y muy

inferiores en el beneficio a los normales, los cinco años anteriores, sino también por la dificultad de determinar el término de la anualidad del rescate representativo del incremento posible de utilidades y el plazo medio de reversión de las concesiones, dada la carencia de ordenadas estadísticas, razones que aun perjudican en cuanto al precio de la reversión el propio derecho consagrado en el referido Estatuto, el Gobierno se ha creído en el caso de considerar aumentado el número de las anualidades base del cálculo, con el propósito de que su resolución se acomode a los términos de la más exacta justicia.

En consecuencia, sujetándose al espíritu de las leyes básicas de ferrocarriles promulgadas anteriormente, por la presente se trata de resolver de modo general, equitativo y expedito tan complejo problema, incluso en su explotación en lo sucesivo por el Estado, pero huyendo de las normas rígidas de la Administración pública, que podrían retrasar este órgano vital de la Nación, por cuyo motivo se considera necesario dotarla de la flexibilidad y rapidez, que se lograría por una Empresa industrial, con las mismas características que las actividades comerciales de la industria privada y con toda la responsabilidad que compete a los gestores.

A fin de ordenar de un modo completo todo lo que a transportes terrestres se refiere, conviene marcar normas generales para los ferrocarriles de vía estrecha y para los transportes por carretera. Sin descartar la posibilidad de que los ferrocarriles de ancho inferior al normal pudieran algún día rescatarse por el Estado, se ordena su explotación por medio de Federaciones voluntarias de las actuales Empresas, que, sin perder su carácter, unifiquen el material, así como las tarifas y condiciones de explotación. De modo análogo, y con el mismo fin de evitar nocivas competencias, se hace una ordenación de los transportes carreteros, encauzando el tráfico de las Empresas dentro de normas uniformes y de concesiones legales que aumenten la capacidad financiera de ellas.

En virtud de lo expuesto, dispongo:

## CAPITULO PRIMERO

### Ferrocarriles de vía de ancho normal.

*Base primera.* — Para todas las líneas férreas españolas de ancho normal, de servicio y uso público, explotadas por Compañías concesionarias, cualquiera que sea la fecha de vencimiento de la concesión, se adelanta al día primero de febrero de 1941 la consolidación de la plena propiedad por el Estado, entrando éste el indicado día en el goce de dichos ferrocarriles.

*Base segunda.* — El rescate comprende las concesiones, metálico y valores, líneas, terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministro, productos y derechos de otra índole, incluso concesiones de transporte por carretera obtenidas por ser la Empresa concesionaria del ferrocarril, o sea cuanto constituya el valor real del establecimiento del concesionario, sin más exenciones que: a), las concesiones y labores mineras que pertenezcan a la Empresa, aunque los productos de sus labores se consuman en los ferrocarriles; b), las reservas en metálico o valores, siempre que se compruebe haberlas constituido con beneficios no repartidos; c), los terrenos declarados sobrantes y otras propiedades y derechos del concesionario no relacionados con la explotación, siempre que no los hubiera obtenido por expropiación forzosa, o que fuesen del Estado o de dominio público antes de la concesión; y d), el metálico afecto a la explotación e incluido en el valor real de establecimiento al iniciarse el régimen condicionado por el Real Decreto-ley de 12 de julio de 1924, si la Empresa, al ingresar en él, hubiera aceptado que su importe no figure en el capital sujeto a amortización.

El rescate se llevará a cabo mediante el abono al concesionario por el Estado, desde primero de febrero de 1941, de un número de anualidades igual al de años que fije el plazo medio de reversión de las concesiones de una misma Compañía. El plazo medio de reversión será el cociente de la suma de los productos de la longitud de cada línea concedida por el número de años que falten para el vencimiento de la concesión —contado desde la fecha señalada para terminar la construcción sin prórroga alguna— dividida por la longitud total de las líneas del conjunto de las concesiones. Las concesiones otorgadas a perpetuidad se considerarán con-

cedidas por noventa y nueve años, contados desde el día de la fecha de la admisión del concesionario en el régimen establecido por el Real Decreto-ley de 12 de julio de 1924 para las adheridas al mismo, y para las no adheridas desde el día de la fecha de esta Ley.

En aquellos años, tenidos en cuenta para la determinación de la anualidad del rescate, a que se aplicó el régimen ferroviario establecido por el Real Decreto-ley de 12 de julio de 1924, los productos netos imputables a la Empresa y sus incrementos, a los efectos de la fijación de la anualidad del rescate, serán únicamente los que de los totales correspondan al valor real del establecimiento del concesionario, habida cuenta de la proporción entre éste y la aportación de capital del Estado. Para este efecto se considerarán como capital y valor reales del establecimiento del concesionario los fijados provisionalmente en la Real Orden de su admisión en el régimen ferroviario establecido por el Real Decreto-ley de 12 de julio de 1924.

La anualidad del rescate comprenderá dos sumandos, uno que corresponde a la renta obtenida de las concesiones respectivas en el período anterior al rescate de las mismas, y otro que evalúe el incremento de la expresada renta durante los años en que deba abonarse la anualidad del rescate. El sumando correspondiente a la renta de las concesiones con anterioridad al rescate se determinará tomando el promedio de los productos netos del tráfico durante los quince años comprendidos desde primero de enero de 1921 a 31 de diciembre de 1935.

Deducido el número de toneladas-kilómetros de mercancías transportadas en gran velocidad, si la Compañía no lo consigna en sus estadísticas, suponiendo que el precio medio del transporte en gran velocidad es el triple del precio medio de transporte en pequeña velocidad; el resultado de dividir el número que cifre la totalidad de los productos netos obtenidos durante los quince años de 1921 a 1935, ambos inclusive, por la suma del número de viajeros-kilométricos y toneladas-kilómetros de mercancías, transportados durante el mismo período, representará el producto neto en el transporte de la unidad de tráfico, y este resultado multiplicado por el incremento medio anual del número de unidades transportadas durante los expresados quince años fijará el incremento medio anual de utilidades en el transporte desde primero de enero de 1921 a 31 de diciembre de 1935. Supuesto este incremento medio anual de utilidades computable a cada uno de los años que fija el plazo medio de reversión de las concesiones de la Empresa, las cantidades formadas con esos incrementos sucesivos se capitalizarán al interés legal hasta la fecha de la reversión. La anualidad fija que produzca en el mismo tiempo, al interés legal, el importe global de aquella capitalización será el incremento medio de rentabilidad o de beneficio anual, y, por tanto, el segundo sumando de los dos que forman la anualidad del rescate.

En el cálculo de la anualidad de rescate se tendrá en cuenta que, para los años en que haya estado en vigor, para cada Empresa, el Real Decreto de 26 de diciembre de 1918, debe deducirse de los productos lo percibido por la elevación hecha de las tarifas en virtud de aquella disposición.

Asimismo, y durante los años en que subsista a cargo de la Empresa un saldo por anticipos hechos por el Estado para aumento de sueldos y salarios, según las Reales Ordenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920 y disposiciones posteriores complementarias, se tendrá en cuenta la obligación para el concesionario de aplicar a la cancelación de los anticipos los excesos en relación con los del año 1913, que en cada año se obtengan en los productos líquidos.

De la anualidad obtenida en virtud de lo anteriormente expresado se deducirá el tanto por ciento que el Gobierno determine por el deficiente estado actual de las líneas, material y dependencias. De la misma anualidad, después de atender a las careas financieras, se deducirán los importes de los anticipos recibidos del Estado por cada Compañía.

Las anualidades sustitutivas del disfrute quedarán en todo caso afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al restante pasivo de las Empresas.

Los concesionarios de las líneas rescatadas podrán solicitar y obtener del Gobierno la entrega de resguardos nominativos transmisibles por endoso o títulos al portador, que darán derecho a su tenedor legítimo al cobro de la anualidad convenida durante el tiempo que se haya acordado.

Para las Empresas de activo saneado, el Estado podrá tomar a su cargo íntegramente el servicio de intereses y amortización de las obligaciones hipotecarias y demás cargas aseguradas en el disfrute, haciendo en las anualidades las deducciones correspondientes.

*Base tercera.* — En el plazo de treinta días naturales, contados desde el de la publicación de esta Ley, la Junta Superior de Ferrocarriles, ajustándose a lo dispuesto en las bases anteriores para las Compañías en que el total de ingresos en el período de tiempo comprendido desde 1.º de enero de 1921 a 31 de diciembre de 1935 exceda del conjunto de gastos de explotación en el mismo período de tiempo, y por estimación pericial para las que se encuentren en caso contrario o no hayan comenzado la explotación antes del primer día del año 1921, evaluará la anualidad que ha de percibir cada Empresa de las afectadas por lo dispuesto en la base 1.ª de esta Ley, como precio del rescate del conjunto de sus concesiones. En el plazo de noventa días naturales, contados desde el mismo día que el anterior, cada Compañía dará a conocer el Ministerio de Obras Públicas si acepta o no como precio de rescate del conjunto de sus concesiones, la anualidad fijada por la Junta Superior de Ferrocarriles. Si no manifiesta su conformidad, presentará, en el plazo de ciento veinte días naturales, contados desde el mismo origen que los anteriores, a la Junta Superior de Ferrocarriles, su evaluación pericial con la determinación de la anualidad precio del rescate. Si la Compañía, en el último plazo indicado, no presentara la evaluación pericial antes dicha, se entenderá que acepta la que fije la Junta Superior de Ferrocarriles. Treinta días después del plazo de ciento veinte, la Junta Superior de Ferrocarriles informará la evaluación pericial presentada por la Compañía, y en los siguientes treinta días emitirá su informe al Consejo de Obras Públicas en pleno, dictando el Gobierno la resolución definitiva, previa audiencia del Consejo de Estado.

Durante los ciento ochenta días resultantes para fijar la evaluación pericial de la anualidad de rescate del conjunto de las concesiones de cada Compañía, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles podrá tomar a su cargo el pago de los intereses de las obligaciones hipotecarias con vencimiento dentro de ese plazo, deduciéndose las cantidades satisfechas por este concepto de las anualidades que tenga que percibir la Compañía, hasta su completo pago.

*Base cuarta.* — Se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles para hacerse cargo de los que rescate el Estado y explotarlos en régimen de Empresa industrial, juntamente con los de vía ancha propiedad de aquél.

La Red Nacional de Ferrocarriles Españoles tendrá personalidad jurídica propia y distinta de la del Estado en el ejercicio de sus funciones peculiares: disfrutará de autonomía administrativa sin sujetarse a la Ley de Administración y Contabilidad del Estado; estará regida y administrada por un Consejo de Administración que tendrá a su cargo, con plena responsabilidad ante el Gobierno, la gestión, dirección y administración de los ferrocarriles que integren la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y de las demás explotaciones complementarias o accesorias que se le encomienden.

El Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles estará formado: por un Presidente; el Director general de la Red; dos Consejeros representantes del Ministerio de Obras Públicas; dos que lo serán del Ministerio de Hacienda; uno por cada uno de los Ministerios del Ejército, Agricultura e Industria y Comercio; otro en representación de los Sindicatos y dos técnicos especialistas de la materia nombrados por el Gobierno a propuesta del Ministro de Obras Públicas, salvo los Consejeros representantes de los Ministerios de Hacienda, Ejército, Agricultura e Industria y Comercio y de los Sindicatos, que serán propuestos por el Ministro de su respectivo Departamento.

El Comité de Gerencia lo formarán: el Presidente del Consejo de Administración, el Director General de la Red, uno de los Consejeros propuestos por el Ministerio de Obras Públicas y otro de los que lo sean por el Ministerio de Hacienda.

Los acuerdos del Consejo de Administración que a juicio del Presidente o de los Consejeros representantes del Mi-

nisterio de Obras Públicas o de Hacienda afecten gravemente a la rentabilidad de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, a su equilibrio financiero o a las inversiones de capital exigidas por las necesidades del tráfico, quedarán en suspenso a petición suya, debiendo dar inmediato conocimiento del caso al Ministro correspondiente, a fin de que pueda elevarlo al Consejo de Ministros, que decidirá.

Los actuales Consejos Directivos de las Compañías del Norte, Madrid a Zaragoza y a Alicante y Oeste-Andaluces, a cada uno de los que se agregará la delegación que designe el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, continuarán actuando, encargados exclusivamente de la explotación de las redes, durante el plazo de seis meses, en el que formarán los inventarios de entrega al Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Para las demás Compañías, el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles designará los Delegados que se harán cargo de la explotación hasta la formalización de la entrega a aquél.

## CAPITULO II

### *Ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal español, de servicio público.*

*Base quinta.* — Por el Ministerio de Obras Públicas se fijarán las líneas de los ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal español, de servicio público, que podrán constituirse voluntariamente en Federación de Compañías a los efectos de la explotación, en la que cada Empresa conservará su personalidad jurídica, con la obligación de pertenecer a la Federación hasta que se extinga el plazo de sus concesiones, fijándose la fecha de reversión por la que corresponda al plazo medio de las concesiones explotadas por una misma Empresa, determinado con arreglo a la base segunda.

La explotación de las líneas que integran la Federación se realizará como si se tratara de una sola red a base de tarifas generales únicas, simplificando al máximo las operaciones de transmisión y transbordo entre líneas de ancho de vía distinto, lo suminiendo en absoluto dichas operaciones entre las del mismo ancho, para las que, además, será común el Parque de Material Móvil de transporte.

El Gobierno fijará el plazo para que las Compañías soliciten el ingreso en la Federación en que se les incluya, y aprobará, a propuesta de ésta, el Reglamento por que ha de regirse la explotación de las líneas federadas, en el que se determinará el valor de las aportaciones, la estimación y participación de productos correspondientes a cada federado, y un número de representantes en el Consejo directivo, que la administrará, bajo la presidencia de un Delegado del Gobierno, con derecho a veto suspensivo de los acuerdos del Consejo hasta la resolución por el Ministerio de Obras Públicas.

Los ferrocarriles que no entren a formar parte de las Federaciones estarán obligados a la adopción, por su cuenta, de los tipos uniformes de tracción y ensanche, en los plazos que señale el Ministerio de Obras Públicas.

El Gobierno podrá rescatar las líneas de vía de ancho inferior al normal español, estén o no federadas. Tanto en caso de rescate como en el de reversión por extinción de la concesión, el Estado no estará obligado a continuar en la Federación.

*Base sexta.* — Se determinarán para cada Empresa de las que han de formar la Federación los productos netos de explotación durante cada uno de los quince años desde 1924 hasta 1935, partiendo de los que resulten de su contabilidad, modificándolos si no se hubieran tenido en cuenta, en la forma que se dirá, los conceptos siguientes:

a) Se computarán con sujeción a lo que prescribe la Base novena del Estatuto de 12 de julio de 1924 los ingresos correspondientes al aumento del 15 por 100 en las tarifas autorizado por Decreto de 26 de diciembre de 1918.

b) No se computará el sobrante de los ingresos que hubiera resultado después de cubrir los déficits de explotación y cargas por aumento del 15 por 100 en las tarifas autorizado por Ley de 29 de mayo de 1934.

c) Se computarán en la forma prescrita en la Base novena del Estatuto de 12 de julio de 1924 los antiguos reintegrables concedidos por aumentos de sueldos y salarios de

su personal por la Real Orden de 23 de marzo de 1920 y disposiciones complementarias.

d) Se considerarán como gastos todos los de explotación, incluso, las pensiones para el personal.

De los productos netos, deducidos como acaba de indicarse en cada uno de los años de 1921 a 1935, se obtendrá el promedio a los efectos de fijación del capital.

Aquellas Empresas para las que el promedio de productos netos en el período de 1921 a 1935 resulte positivo, y el Consejo directivo de la Federación estime que pueden con sus propios productos atender a la explotación normal, el capital representativo del establecimiento de la Empresa será el capaz de producir al interés legal, durante el número de años igual al plazo medio de reversión del conjunto de concesiones de la misma, una anualidad representada por el promedio de los productos netos obtenidos por ella; y su participación en los productos netos que resulten de la explotación por la Federación de Empresas será la que se determine en el Reglamento de la Federación, y con ella atenderá a sus propias cargas financieras y a las obligaciones que hubiere contraído con el Estado antes de federarse.

Las Empresas en que el promedio de productos netos determinado como antes se ha dicho sea negativo, o que, a juicio del Consejo directivo, no ofrezca garantía para atender los gastos de explotación normal con sus propios ingresos formarán parte de la Federación de Empresas, pero no participarán en los productos netos que procedan de la explotación común, y atenderán a sus gastos con los ingresos que a sus líneas correspondan exclusivamente, hasta que el Consejo directivo estime puedan sostener la explotación normal con sus propios ingresos, caso en que se fijará su aportación y se valorará el capital de estimación al mismo tiempo que se variará la participación en los beneficios de las Empresas que la tuvieran reconocida en los productos netos de la explotación en común.

*Base séptima.* — Las tarifas de aplicación en cada grupo federado se calcularán procurando que con los productos de la explotación se cubran los gastos de la misma, sin exceder de las máximas legales, con las modificaciones establecidas por el Decreto de 26 de diciembre de 1918 y Ley de 29 de mayo de 1934, y se propondrán por el Consejo directivo a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas. El Consejo directivo de cada Federación de Empresas atenderá a los gastos de la Red que administre con los productos de la misma. Los productos netos que resulten después de cubiertos los gastos de explotación, las pensiones y las amortizaciones por depreciación de las instalaciones, se destinarán a satisfacer las obligaciones de la Federación con el Estado y las cargas financieras de su incumbencia exclusiva, y el remanente se distribuirá entre las Empresas que integren la Federación.

### CAPITULO III

#### Transportes mecánicos por carretera.

*Base octava.* — Las concesiones vigentes para transportes por carretera de la clase A, otorgadas de una manera definitiva, para las que se compruebe por una revisión cumplen actualmente las condiciones en que se autorizaron, continuarán en vigor. Podrán continuar circulando con carácter provisional, solamente hasta la fecha en que se resuelvan los concursos a que se refiere la base décima de esta Ley, los demás actuales servicios que el Ministerio de Obras Públicas juzgue necesarios, de conformidad con lo dispuesto en la base siguiente. Todas las demás autorizaciones para servicios de transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, se declararán anuladas de acuerdo con las disposiciones vigentes y con arreglo a las condiciones de la respectiva concesión.

Los servicios públicos para transportes de viajeros y mercancías por carretera se ordenarán separadamente por agrupaciones, acordadas por Decreto a propuesta del Ministerio de Obras Públicas; pudiendo coincidir o no las agrupaciones de transportes de viajeros con las de los servicios de mercancías.

En la acepción "Servicios públicos de transportes por carretera" se comprenden todos aquellos que tienen por objeto el transporte mecánico de viajeros o mercancías por cuenta ajena y por vías o caminos públicos extraurbanos del Estado, provincia o municipio, efectuado por automóviles sobre

la superficie de dichas vías o utilizando carriles instalados en ellas o tomas aéreas de energía, como los tranvías y trolebuses.

No podrán dedicarse a servicios públicos de transportes por carretera más que los particulares o Empresas debidamente autorizados por el Ministerio de Obras Públicas. Los vehículos de propiedad privada no podrán efectuar servicio alguno por cuenta ajena.

Los automóviles de alquiler, con o sin taxímetro, no podrán contratarse para el transporte extraurbano mediante pago por fracciones de la carga máxima de aquéllos, ni establecer competencias con otros que sean objeto de concesión.

*Base novena.* — Para entender en todas las cuestiones relativas al transporte por caminos ordinarios se formará un Consejo Directivo de Transportes por carretera, constituido por: un Presidente, con derecho a veto suspensivo de los acuerdos del Consejo, y dos Consejeros propuestos por el Ministerio de Obras Públicas; uno por cada uno de los Ministerios de Hacienda, Ejército e Industria y Comercio; otro por Falange Española Tradicionalista y de las JONS (los siete nombrados por el Gobierno), y un representante de cada una de las entidades Sindicato de Transportes, concesionarios de servicios de transportes de viajeros, de mercancías y de Empresas de Tranvías y Trolebuses, nombrados por el Ministerio de Obras Públicas, a propuesta en terna de la entidad representada. Hasta que puedan ser nombrados los cuatro últimos representantes mencionados, el Consejo Directivo funcionará con los siete primeros. Por acuerdo del Gobierno podrán nombrarse otros representantes en este Consejo Directivo.

El Consejo Directivo estudiará el establecimiento de la tracción eléctrica en carreteras y de cuantos medios conduzcan a disminuir el consumo de carburantes y otros productos de procedencia extranjera; y la implantación de los servicios de transporte, considerándolos complementarios y distribuidores de los ferroviarios y evitando competencias entre unos y otros; inspeccionará la recaudación que las entidades concesionarias realicen por cuenta del Estado e interviendrá el pago por ellas del canon de conservación de carreteras y demás percepciones que al Estado correspondan; entenderá en las cuestiones que puedan suscitarse entre los distintos concesionarios, coordinando su actuación; propondrá las modificaciones que estime oportunas de las vigentes disposiciones sobre policía y circulación de carreteras y las disposiciones que regulan el tránsito de los actuales servicios de transporte por carretera a los definidos por esta Ley; someterá al Ministerio de Obras Públicas, antes del primero de diciembre de cada año, el presupuesto de los gastos que habrán de ser sufragados en el siguiente por los distintos servicios dependientes del Consejo, y hasta la aprobación del primero que redacte se atenderán a los que originen su constitución y funcionamiento, con el canon de inspección recaudado en la forma actualmente establecida; y antes de primero de abril rendirá, en forma reglamentaria, cuentas de los gastos realizados en el ejercicio anterior.

El Consejo Directivo de Transportes por Carretera formulará un plan general de transportes de esta clase, y a este efecto, tanto para viajeros como para mercancías, formulará relaciones de los servicios actuales y pedidos pendientes de resolución que deban mantenerse, de los que deban suprimirse y de los que convenga crear. Estas relaciones se someterán al Ministerio de Obras Públicas para la resolución que proceda. El plan general de transportes por carretera, previos los informes de la Junta Superior de Ferrocarriles y del Consejo de Obras Públicas, se someterá a resolución del Ministerio de Obras Públicas, quien otorgará las concesiones que procedan, de acuerdo con lo preceptuado en esta Ley.

El Consejo Directivo de Transportes por Carretera estudiará las tarifas necesarias para llegar a una perfecta explotación y cubrir todas sus obligaciones económicas. El Reglamento determinará los límites y la variación de estas tarifas en función de las de los factores económicos que influyen en ellas.

El Consejo Directivo de Transportes por Carretera concertará con los distintos Departamentos ministeriales las tarifas y condiciones que hayan de aplicarse a los transportes que se efectúen por cuenta del Estado, resolviendo la Presidencia del Gobierno en el caso de no haber acuerdo. El transporte de la correspondencia será gratuito.

*Base décima.* Para cada una de las agrupaciones determinadas con arreglo a la base octava de esta Ley, se otorgarán por el Ministerio de Obras Públicas las concesiones de los servicios de viajeros y mercancías mediante concursos libres, haciéndose la adjudicación a igualdad de las demás circunstancias a los que ofrezcan la mejor dotación de material e instalaciones necesarias para la pronta y buena explotación, más ventajas económicas para el Estado y los usuarios y mayor reducción del plazo de concesión, que como máximo será de veinte años.

A los referidos concursos, además de las Sociedades y particulares con la capacidad legal que señale el Reglamento, podrán concurrir representaciones de los concesionarios y titulares de cada agrupación, unidas con los peticionarios de nuevos permisos comprendidos en la misma, pendientes de resolución a la publicación de esta Ley, que sean aceptados de conformidad con la base novena, justificando la fórmula de entidad única que ofrecen, bien por fusión de todas en una sola empresa, o cuando menos la de federación de todas ellas. La Federación tendrá por objeto principal establecer tarifas generales únicas en cada agrupación, aprovechar en común todo el material móvil y fijo —que será siempre propiedad del concesionario y embargable únicamente por el Estado— y adquirir en común los elementos y materiales necesarios para la explotación.

La entidad que resulte adjudicataria propondrá la composición del organismo que ha de regir y las formas para su constitución y funcionamiento. El Ministerio de Obras Públicas resolverá acerca de dicha propuesta y designará un representante que dependerá de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes.

La entidad concesionaria de los servicios de una agrupación disfrutará de los que se le otorguen en la concesión y de los que en lo sucesivo se establezcan dentro de su agrupación, con las excepciones que luego se dirán, quedando obligada a ampliar los servicios y establecer otros nuevos en la forma que se disponga por el Ministerio de Obras Públicas, siempre que sea satisfactorio el estudio previo del rendimiento económico de los mismos.

Cuando no formen parte de la entidad concesionaria de los servicios de la agrupación los actuales concesionarios de servicios de la clase A, aquella sólo tendrá derecho a explotar los servicios que no sean de esa clase otorgados definitivamente, mientras duren los plazos de la concesión de cada uno; entre tanto, los concesionarios de la clase A continuarán disfrutando sus concesiones en las condiciones que se les otorgaron sólo durante el tiempo que falte para su reversión al Estado, y llegada ésta, la línea o líneas revertidas pasarán a formar parte de la concesión a la entidad adjudicataria de los servicios de la agrupación en las condiciones que prevea la adjudicación.

La entidad concesionaria de los servicios de una agrupación está obligada a llevar su contabilidad con sujeción a los preceptos legales.

El incumplimiento de las condiciones fijadas para la explotación de los servicios de transportes por carretera dará lugar a la aplicación de sanciones, que pueden llegar a la caducidad de la concesión y a la reversión anticipada.

El Consejo de Administración de la Red Nacional y los Directivos de las Federaciones de Empresas de ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal disfrutarán de preferencia para explotar los servicios por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, en aquellas líneas que, a propuesta de la Junta Superior de Ferrocarriles, considere el Ministerio de Obras Públicas susceptibles de competir con el ferrocarril, pero siempre que la explotación sea llevada directamente por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles o las Federaciones de Compañías de Ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal. De no cumplirse ambas condiciones, se incluirán en la agrupación correspondiente.

La preferencia se establecerá, desde luego, para las líneas que sirvan de enlace entre estaciones ferroviarias y Despachos centrales, que no estarán obligadas a formar parte de la agrupación.

Tampoco será obligatorio formar parte de la agrupación para las concesiones de tranvías y trolé buses, que se regirán por las condiciones con que se otorgaron.

La Administración se reserva el derecho al rescate anticipado de las concesiones, con cuanto a ellas esté afecto, con arreglo a las normas que serán fijadas en los pliegos de condiciones.

#### CAPITULO IV

##### *Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.*

*Base undécima.* — Como organismo superior para la ordenación de los transportes terrestres se crea, bajo la dependencia inmediata del Ministro de Obras Públicas, la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, de la que será Presidente nato el propio Ministro de Obras Públicas, y Presidente efectivo el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera.

Formarán parte de esta Junta: tres de los once Consejeros de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, y su Presidente; dos representantes de las Federaciones de Ferrocarriles de vía estrecha; tres de los componentes del Consejo Directivo de Transportes por Carretera; un representante de cada uno de los Ministerios de Hacienda, Ejército, Agricultura, Trabajo e Industria y Comercio; el Jefe de la Sección de Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas; un representante de los servicios de Inspección del Estado en los ferrocarriles; otro de los Sindicatos Nacionales Industriales, y otro de los Sindicatos Nacionales Agrícolas. Por acuerdo del Gobierno podrán nombrarse otros representantes.

La Junta Superior de Ferrocarriles creada por Ley de 8 de mayo de 1939, que continuará en funciones durante un período de siete meses contados desde la fecha de esta Ley, al término del cual quedará disuelta, sustituirá al Consejo Superior de Ferrocarriles en las funciones que le atribuye el Decreto-Ley de 12 de julio de 1924. Terminado aquel plazo la sustituirá la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera creada en esta base.

*Base duodécima.* — Serán atribuciones y obligaciones de la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, de modo especial:

- a) Estudiar y someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas los planes generales de construcción de nuevas líneas y de establecimientos de toda clase de servicios de transporte, por iniciativa propia o a propuesta de los respectivos Consejos de Administración y Directivos.
- b) Informar los planes generales de ampliación y mejora de las instalaciones ferroviarias y adquisiciones de material de transporte que proponga el Consejo de Administración de la Red Nacional y los de las Federaciones.
- c) Informar los planes generales de adquisición de material de transporte que proponga el Consejo Directivo de Transportes por Carretera.
- d) Informar las tarifas generales y especiales de aplicación general propuestas por los respectivos Consejos de Administración y Directivos para su aplicación en los transportes ferroviarios y en los que se efectúen por carretera.
- e) Suspender la implantación de las tarifas especiales de aplicación local que acuerden los Consejos de la Red Nacional, de las Federaciones y el de Transportes por Carretera, elevando el caso, con informe razonado, al Ministerio de Obras Públicas.
- f) Intervenir en la preparación de los contratos que han de regular las bases y condiciones de toda clase de Federaciones creadas en virtud de esta Ley.
- g) Examinar e informar los proyectos de presupuestos anuales redactados por el Consejo Directivo de Transportes por Carretera y las cuentas de cada ejercicio rendidas por este organismo.
- h) Examinar las cuentas rendidas anualmente por los Consejos de la Red Nacional y de las Federaciones de vía de ancho inferior al normal y elevarlas, con su informe, al Ministerio de Obras Públicas.
- i) Informar las propuestas que se formulen con motivo de la revisión de las disposiciones vigentes respecto a policía de los servicios de transporte, circulación por carretera, reglamentación de señales para la circulación y corrección de infracciones.
- j) Informar las propuestas de los Consejos que se refieran a la incorporación o separación de alguna línea férrea o de transporte por carretera de las que comprenda el conjunto de la Red de una y otra clase.

k) Estudiar y proponer la coordinación y enlace entre los diferentes sistemas de transporte y definir los casos en que se establezcan, competencias entre unos y otros, proponiendo la procedente resolución al Ministerio de Obras Públicas.

l) En general, realizar todas las funciones que se le confieren por esta Ley y las que el Ministerio de Obras Públicas le encomiende en relación con toda clase de transporte.

## CAPITULO V

### Disposiciones complementarias.

**Base décimotercera.** — Podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas a una explotación económica las líneas férreas que con sus ingresos no puedan hacer frente a los gastos de explotación normal.

Si aun con la implantación de régimen de explotación económica continuara la insuficiencia de los productos brutos, podrán los concesionarios o Consejos de Administración o Directivos solicitar el cierre de la línea para el tráfico. Será facultad del Ministerio de Obras Públicas acceder a lo solicitado, o mantener la explotación de la línea por el Estado por el concesionario, cubriéndose la insuficiencia de ingresos en la forma que acuerde el Gobierno.

**Base décimocuarta.** — Queda prohibida la concesión de pases para viajar gratuitamente por ferrocarril —excepto los del Gobierno—, la expedición de billetes gratuitos y el transporte de mercancías sin la aplicación de la tarifa que corresponda, y será exigida la responsabilidad procedente a cuantos agentes, por su servicio, hayan debido tener relación con el viajero o mercancía indebidamente transportado.

Los pases de Gobierno, las autorizaciones de billete a precio reducido, los billetes llamados de favor y los del personal del servicio ferroviario se regularán por Decreto que el Ministro de Obras Públicas someterá al Consejo de Ministros, y en igual forma se acordarán cuantas modificaciones hayan de introducirse en el mismo; quedando derogados cuantos preceptos contengan las Leyes y demás disposiciones vigentes, relativos a concesión de pases y derecho a viajar gratuitamente o con reducción de precio.

En los servicios de transportes por carretera sólo podrán concederse pases de servicio a los empleados de cada Empresa dentro del trozo en que lo presten, y a los funcionarios que ejerzan la inspección del Estado dentro de la jurisdicción en que directamente la efectúen.

**Base décimoquinta.** — Las operaciones y actos motivados por el rescate de líneas férreas y por la constitución de las Federaciones de ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal y de transportes por carretera, objeto de la presente Ley, quedarán exentas de toda clase de impuestos.

Se hacen extensivas las mismas exenciones a las operaciones necesarias para domiciliar en España el pago, exclusivamente en pesetas, de dividendos, intereses y amortizaciones; recogida de acciones y obligaciones, cancelación y transferencia de hipotecas; los contratos o convenios de permuta, fusiones, arrendamientos, constitución de Federaciones y demás operaciones necesarias para cumplir lo preceptuado en la presente Ley, y emisión de obligaciones u otra clase de títulos que realice la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

El impuesto sobre transportes de viajeros y mercancías gravará en igual tanto por ciento a los ferroviarios y de carretera, y, lo mismo que el impuesto de Timbre, será cuenta del usuario.

Los concesionarios y titulares de servicios de transporte por carretera estarán sujetos al pago de un canon anual de conservación de carreteras fijado globalmente para cada Federación o Empresa única de la Agrupación por el Ministerio de Obras Públicas. Este canon se ingresará en la Dirección General del Tesoro.

Se exceptúan del pago del canon de conservación de carretera los tranvías extraurbanos, que satisfarán por este concepto lo preceptuado en su propia concesión.

**Base décimosexta.** — Los empleados de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, incluso los que actualmente prestan sus servicios en los explotados por el Estado, no tendrán el carácter de funcionarios públicos ni les serán aplicables las disposiciones en vigor o que en lo sucesivo se dicten en relación con los funcionarios del Estado, sin

perjuicio de ser agentes de la Autoridad, los que así proceda, con arreglo a las leyes en vigor.

Los Consejos de Administración y Directivos formularán al Gobierno propuesta en relación con la manera más eficaz de organizar la enseñanza profesional especializada.

**Base décimoséptima.** — La inspección técnica y administrativa de los ferrocarriles, incluidos los que constituyen la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, se ejercerá por medio de los organismos adecuados dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

Estos organismos ejercerán la intervención permanente en aquellos ferrocarriles que, no formando parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, continúen sometidos a dicha intervención en virtud de disposiciones en vigor.

Los gastos de inspección e intervención serán de cargo de todos los ferrocarriles, distribuyéndose proporcionalmente a la longitud de las líneas, según las normas y con arreglo a la cuantía que determine el Ministerio de Obras Públicas, y se ingresarán en la Dirección General del Tesoro, en cuenta especial al efecto.

La inspección de los servicios de transportes por carretera estará a cargo de las Jefaturas de Obras Públicas, bajo la dependencia de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera; siendo los gastos que origine sufragados por los concesionarios de servicios de transportes por carretera, y encargándose de su recaudación la Empresa única o la Federación concesionaria de la agrupación.

**Base décimooctava.** Por el Ministro de Obras Públicas se presentarán a la aprobación del Gobierno las disposiciones complementarias y Reglamentos para la ejecución de esta Ley.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Madrid a veinticuatro de enero de 1941. — Francisco Franco.

(Del "Boletín Oficial del Estado" núm. 28, de fecha 28 de enero de 1941).

## GOBIERNO DE LA NACION

### Ministerio de Obras Públicas

#### ÓRDENES

**Prorrogando la vigencia de los pases expedidos para 1940 y de las disposiciones del Decreto de 13 de octubre de 1938, en tanto se dicte el Decreto que dispone la base 14 de la Ley de Ordenación Ferroviaria.**

Ilmo. Sr.: Dispuesto en la base 14 de la Ley de Ordenación Ferroviaria que cuanto se relaciona con la expedición de pases y billetes de favor se regulará por Decreto que el Ministerio de Obras Públicas someterá al Consejo de Ministros, y debiendo procederse al estudio y preparación de la correspondiente propuesta,

Este Ministerio ha resuelto que, hasta que por dicha disposición se establezca, quedan prorrogados los pases expedidos para 1940 y en vigor las disposiciones del Decreto de 13 de octubre de 1938 sobre este servicio.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 28 de enero de 1941. — Peña Boeuf.

Ilmo. Sr. Director General de Ferrocarriles.

(Del Boletín Oficial del Estado núm. 30, de fecha 30 de enero de 1941).

**Exigiendo el nombre del consignatario y la estación de destino (al hacer las facturaciones).**

Ilmo. Sr.: La ordenación de los transportes ferroviarios, motivada por la escasez de material móvil, aconseja conocer en toda su extensión las características de los transportes solicitados por los usuarios.

En consecuencia,

Este Ministerio tiene a bien disponer que, a partir de la publicación de esta Orden, los remitentes de mercancías que hayan de transportarse por ferrocarril expresarán en sus pedidos el nombre del consignatario y la estación de des-

tino, datos que se harán constar por las Compañías en los libros de registro.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de enero de 1941. — Peña Boeuf.

Ilmo. Sr. Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

(Del "Boletín Oficial del Estado" número 28, de fecha 28 de enero de 1941).

## Ministerio de Trabajo.

### ORDEN

*Servicio de correlación de transeúntes y ausentes en la inscripción censal.*

Ilmo. Sr.: Existe en la inscripción censal que se está realizando un caso genérico no muy atendido en pasadas ocasiones, pero que en la presente debe cuidarse con gran empeño, y no sólo por el natural afán de mejora, sino por las circunstancias excepcionales del momento. Es el de los doblemente inscritos como transeúntes donde se encontraran, y como ausentes en su residencia. La cuantía del caso es fácil comprender que en este censo esté muy crecida, pues el habitante se halla lejos de la estabilidad de pasadas ocasiones censales; y como la omisión, por ignorancia o descuido, se inclinará siempre del lado de la ausencia, son los censos oficiales o de derecho los que se resenten con ello y dañan así todas las ordenaciones que rigen, y que son por su fiijeza, las más importantes de la administración municipal: prestaciones, contingentes, tributos, derechos, categorías, etc.

Por ello, vengo en disponer se proceda a desarrollar un servicio de correlación entre transeúntes y ausentes del censo general de España, conforme al detalle explanado en las instrucciones adjuntas, que apruebo.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 22 de enero de 1941. — Benjumea Burín.

Ilmo. Sr. Director general de Estadística.

\* \* \*

*Instrucciones para realizar la correlación de transeúntes y ausentes en la inscripción censal de 31 de diciembre de 1940*

Artículo 1.º Las Juntas municipales del censo de la población organizadas por Decreto e Instrucciones de 4 de junio de 1940 procederán a redactar cada una su lista de transeúntes inscritos, consignándoles: nombre, edad, provincia y municipio de residencia.

Artículo 2.º Esta lista única se dará por finalizada en cuanto se revise el total de cédulas recogidas, y no se consignarán sino aquéllos transeúntes mayores de edad de los que conste su Municipio de residencia, como dato el más esencial del servicio.

Artículo 3.º La lista así formada será remitida por las Alcaldías-Presidencias a la Sección Provincial de Estadística correspondiente, sin más plazo marcado que el de mayor celeridad posible, en cuanto se dé por completa la recogida de cédulas, y sin que esta labor complementaria modifique o transtorne los plazos de los envíos establecidos en las instrucciones del mencionado Decreto.

Artículo 4.º Cada Sección Provincial de Estadística, en posesión de todas las listas de transeúntes en sus censos municipales, procederá a redactar selectivamente una por cada provincia de residencia, insertando el total de datos ya detallados, más el municipio de procedencia de la inscripción. La de la suya la tramitará conforme se ordena después. Las demás las enviará a los respectivos Jefes con la mayor premura posible.

Artículo 5.º En cuanto los Jefes de Estadística reúnan las listas provinciales a que se refiere el artículo anterior pasarán nota a cada Junta municipal de los transeúntes con aquella residencia, y siempre con todos los datos recogidos y el del municipio de origen del dato.

Artículo 6.º Cada Junta municipal procederá a revisar si el contenido personal de la nota recibida de propios residentes figuraba o no en su inscripción de ausentes, y en todo caso de omisión decidirá la procedencia o no de incluirlo en la entidad o domicilio propios, afectando al total

de derecho con las adiciones acordadas y llevándolas igualmente al padrón en curso de trabajo.

Artículo 7.º En casos en que la Junta, por falta de antecedentes o por noticias contrarias, no pueda o no deba considerar como residente al que así se declaró, deberá enviar a la Sección Provincial de Estadística relación detallada de cuantos sean incurso en la negativa razonada, para que ésta proceda por diligencias posteriores, incluso a la propuesta de sanción oportuna de haber falsedad declaratoria.

Madrid, 22 de enero de 1941.

(Del Boletín Oficial del Estado núm. 30, de fecha 30 de enero de 1940).

## Ministerio de la Gobernación

### ORDEN

*Disponiendo quede en suspenso la concesión de licencias sin sueldo, para asuntos propios, y la de excedencias voluntarias a los funcionarios de Telégrafos, hasta nueva orden.*

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo propuesto por V. I., y por aconsejarlo así las necesidades actuales en los servicios de Telecomunicación,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer quede en suspenso la concesión de licencias sin sueldo, para asuntos propios, y la de excedencias voluntarias a los funcionarios de Telégrafos, hasta nueva orden.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos que correspondan.

Madrid, 28 de enero de 1941. — P. D. José Lorente.

Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telecomunicación. Madrid.

(Del "Boletín Oficial del Estado" núm. 31, de fecha 31 de enero de 1941).

## Ministerio de Hacienda

### ORDEN

*Ejecución de la Ley de Reforma Tributaria de 16 de diciembre de 1940 en cuanto a la adquisición de Patentes en ambulan-  
cia de la contribución industrial en pueblos adoptados con arreglo al Decreto de 23 de septiembre de 1939.*

Ilmo. Sr.: El artículo 21 de la Ley de Reforma Tributaria de 16 de diciembre último establece, por lo que se refiere a la contribución industrial, una excepción a favor de los contribuyentes de los pueblos adoptados con arreglo al Decreto de 23 de septiembre de 1939, los que mientras no se disponga lo contrario continuarán sometidos al régimen anterior a la mencionada Ley. El alcance y el propósito de esta excepción son claros y patentes; constituyen una justa medida de protección otorgada por el Estado a los industriales de aquellos pueblos que más hondamente han sufrido los daños de la guerra, y, por ello, no puede extenderse a quienes, amparándose en vigentes preceptos reglamentarios, pero con evidente agravio de la equidad, pretendieron satisfacer la contribución industrial en pueblos adoptados para ejercer su industria libremente en otros sometidos al régimen normal.

En su virtud, y haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 147 de la Ley de 16 de diciembre último.

Este Ministerio ha acordado que las Patentes de la contribución industrial para ejercer el comercio en ambulancia, no podrán ser adquiridas en los pueblos comprendidos en el artículo 21 de la mencionada Ley mientras disfruten de la excepción en él establecida.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 29 de enero de 1941. — Larraz.

Ilmo. Sr. Director general de Rentas Públicas.

(Del "Boletín Oficial del Estado" número 31, de fecha 31 de enero de 1941).

## Ministerio de Agricultura

### ORDEN

#### Presentación de declaraciones juradas de existencias de aceite

Ilmo. Sr.: Siendo la riqueza olivarera de importancia capital dentro de la economía española, sobre todo en los actuales momentos, resulta conveniente que las Jefaturas Agronómicas provinciales confeccionen las estadísticas correspondientes a esta riqueza con más cuidado y detalle que las referentes a otras producciones agrícolas, para lo que es necesario facilitar a dichas Jefaturas el personal que haya de recoger los datos precisos y los recursos económicos indispensables para remunerar a dicho personal y al encargado de hacer los resúmenes y dirigir los trabajos.

Por todo lo cual, dispongo:

Artículo 1.º Los tenedores de aceite quedan obligados a presentar declaración jurada de las existencias de aceite que posean a las doce de la noche del día 15 de cada mes. Esta declaración jurada habrá de ser entregada por cuádruplicado en los Ayuntamientos de los términos municipales en que tienen almacenado el aceite antes del día 20 del mes correspondiente.

Artículo 2.º Están obligados a efectuar la anterior declaración jurada:

a) Los productores de aceituna que la hayan molturado en molinos o almazaras de su propiedad.

b) Los productores de aceituna que la lleven a molturar a maquila, debiendo éstos indicar, además, el lugar en que se encuentra depositado el aceite producido, bien sea en la bodega propia del declarante o bien en los almacenes de la almazara que ha efectuado la molienda.

c) Los propietarios de molinos, tengan o no olivar propio, los cuales deberán declarar el aceite que posean de su propiedad, producido por su propia aceituna o por la comprada, y acompañar esta declaración con una relación detallada de las cantidades de la cantidad de aceite que corresponda aceituna molida a maquila, indicando a cada uno de sus clientes y la circunstancia de si éste ha sido retirado o dejado en los almacenes del declarante.

d) Los almacenistas de aceite de oliva, que deberán especificar en su declaración las cantidades de aceite comprado y las precedentes de sus propias almazaras.

Artículo 3.º La primera declaración habrá de ser la correspondiente al 15 de febrero próximo, y en ella deberán quedar reflejadas las existencias de la cosecha anterior y el movimiento total de aceites habidos en las bodegas de los declarantes desde que comenzó la actual campaña olivarera. En las declaraciones de los meses sucesivos se reflejará solamente el movimiento efectuado desde la última declaración presentada.

Para justificar este movimiento de aceite, a los cuatro ejemplares de declaración jurada presentados deberán añadir los declarantes una relación detallada, hecha en papel corriente, de las entradas y salidas de aceite verificadas en su bodega, con indicación de la procedencia y destino de cada una de las partidas, así como la cantidad de aceite movido y fecha en que se efectuó la operación, debiendo figurar como primera salida la cantidad de aceite reservado para propio consumo. Estas declaraciones deberán ser fechadas y firmadas por el declarante.

Artículo 4.º En el momento de presentar la declaración jurada los tenedores de aceite abonarán 0'25 pesetas. El Secretario del Ayuntamiento firmará y sellará las declaraciones entregadas y devolverá un ejemplar de ellas al declarante; otro será remitido por correo certificado, acompañado de la hoja que detalla las salidas y entradas a la Jefatura Agronómica de la provincia; un tercer ejemplar de ella deberá ser enviado, también por correo certificado, al Delegado del Ministerio de Agricultura en el Sindicato Nacional del Ollivo (Dirección General de Agricultura), quedando el cuarto ejemplar en el archivo de la Secretaría del Ayuntamiento.

El hecho de estampar el Secretario del Ayuntamiento su firma y el sello en la declaración jurada debe significar que dicho funcionario no tiene nada que oponer a ella, por ser concordante con los informes particulares que haya podido adquirir.

Artículo 5.º El mismo día 21 de cada mes deberán quedar depositados en las oficinas de Correos los dos paque-

tes de las declaraciones presentadas hasta el día 20, inclusive, a las direcciones que se especifican en el artículo anterior, sirviendo los recibos de dichos certificados de prueba de haber cumplido el Secretario del Ayuntamiento la obligación que se le impone.

Artículo 6.º Los declarantes que presenten su declaración jurada después del día 20 abonarán, en concepto de multa, la cantidad de 25 céntimos por quintal métrico del total de aceite producido hasta la fecha, además de los 25 céntimos que deben pagar como todos los declarantes.

Los tenedores de aceite de oliva que no hayan cumplido la obligación de declarar sus existencias antes del último día de cada mes serán considerados como ocultadores, y sus nombres comunicados al Ingeniero-Jefe de la Jefatura Agronómica, para que éste los denuncie ante la Fiscalía Provincial de Tasas.

Artículo 7.º El Sindicato Nacional del Olivo abonará a los Secretarios de los Ayuntamientos 1 peseta por cada tonelada de aceite declarado dentro de su respectivo término municipal; para ello completará con la cantidad precisa las que ya se hayan recibido en cumplimiento de los artículos 4.º y 6.º Dicho Sindicato abonará también, previa aprobación del Delegado del Ministerio en el Sindicato, los gastos de viaje y dietas del personal técnico agronómico y del Servicio Nacional del Trigo encargado de las inspecciones, las gratificaciones que se acuerde conceder al personal que realice los trabajos de oficina en las Jefaturas Agronómicas y los demás gastos de impresos, correo, etcétera, que ocasione este servicio de estadística.

Artículo 8.º El Ingeniero Jefe de cada provincia cuidará de enviar en momento oportuno a los distintos términos municipales el personal técnico agronómico que juzgue conveniente, a fin de comprobar la veracidad de lo declarado por los tenedores de aceite, sobre todo en aquellos casos en que se sospeche falseamiento en alguna declaración jurada. Una vez comprobada tal falsedad, el culpable de ella será denunciado ante la Fiscalía Provincial de Tasas.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 24 de enero de 1941.— Benjumea Burin.  
Ilmo. Sr. Director general de Agricultura.

(Del Boletín Oficial del Estado núm. 25, de fecha 25 de enero de 1941).

## SECCION CUARTA

Núm. 673

### Administración de Propiedades y Contribución Territorial de la provincia de Zaragoza

Rústica amillarada

Vistas las continuas consultas de Ayuntamientos de esta provincia sobre si los aumentos de líquidos han de referirse solamente al concepto de rústica, se previene que los indicados aumentos del 67 por 100 para los pueblos de la primera sección y del 110 para los de la segunda han de referirse lo mismo a la riqueza rústica que a la pecuaria, y el tipo de gravamen único para ambas es el del 17'50 por 100, sin más recargos, tanto en una como en otra sección, exceptuando los pueblos adoptados, que se atenderán a la actual riqueza y tipo de gravamen señalado en circular publicada en el BOLETIN OFICIAL de esta provincia del 14 de enero último.

En los pueblos en que existan contribuyentes con fincas o parte de ellas que declararon aumentos al amparo de la Ley de 4 de marzo de 1932 y que deban ser exceptuados del aumento, se acompañará en los respectivos repartos y sus copias una certificación con expresión nominal de los contribuyentes exceptuados del aumento y líquido parcial que a cada uno de ellos se le bonifica, para apreciar con el importe total del líquido

de esta certificación y el resumen general de la riqueza comprendida en el reparto si se ha incluido toda la que corresponde en relación con la antigua, y la nueva que les correspondería sin las excepciones dichas. Los contribuyentes por riqueza pecuaria, y por lo que a esta riqueza se refiere, no podrán ser exceptuados del aumento, aun cuando hubiesen declarado aumentos en su día.

Confía esta Administración que con las instrucciones dadas anteriormente y estas nuevas aclaraciones no habrá dificultad alguna, y serán despachados estos trabajos urgentemente.

Zaragoza, 3 de febrero de 1941.—El Administrador de Propiedades, Marino Goizueta.

\*\*\*

Núm. 668

Habiendo solicitado D. Juan Antonio Iranzo Torres la cesión de un terreno propiedad del Estado, sobrante de la carretera de Logroño a Zaragoza, comprendido en el kilómetro 152, hectómetro del 5 al 8, se anuncia por el presente edicto que el expediente de referencia se hallará expuesto en esta oficina durante el término de treinta días por si alguien quisiera formular alguna reclamación por creerse con derecho a hacerlo, circunstancia que deberá acreditar.

Zaragoza, 4 de febrero de 1941.—El Administrador, Marino Goizueta.

## SECCION QUINTA

Núm. 699

### Ayuntamiento de la S. H. e Inmortal Ciudad de Zaragoza

Aprobado por el Ayuntamiento el reparto de contribuciones especiales por las obras de instalación de agua en la Avenida de Cataluña y barrio de Costa, y de conformidad con lo preceptuado en el artículo 357 del Estatuto Municipal, queda expuesto al público en la Sección de Hacienda y Presupuestos de la Secretaría municipal, durante el plazo de quince días hábiles y siete más, que empezará a contarse desde la publicación de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia, y dentro de los que se admitirán las reclamaciones que los interesados estimen pertinente hacer.

Zaragoza, 3 de febrero de 1941.—El Alcalde, Juan José Rivas.—P. A. de S. E.: El Secretario general, Enrique Ibáñez.

Núm. 675

### Distrito Minero de Zaragoza

D. Fidel Jadraque y Garviso, Ingeniero-Jefe de este Distrito Minero;

Hago saber: Que el señor Gobernador civil, por providencia de fecha de hoy, ha aprobado los expedientes de las minas que a continuación se expresan, mandando expedir los títulos de propiedad:

Número del expediente: 1.744.

Nombre de la mina: «Virgen del Pilar» 2.ª.

Pertenencias: 155.

Clase del mineral: Lignito.

Término en que radica: Fayón.

Nombre del registrador: La Carbonífera del Ebro.

Lo que de orden del señor Gobernador civil se publica en este BOLETÍN OFICIAL en cumplimiento de lo

dispuesto en el art. 55 del Reglamento de 16 de junio de 1905, sirviendo de notificación a los registradores que no residen en esta capital y carecen de representante legal en la misma, y para conocimiento general, pues transcurrido el plazo de treinta días sin haber sido apelada la providencia se expedirá el título de propiedad de la mina que se expresa, según dispone el artículo 56 del citado Reglamento.

Zaragoza, 1.º de febrero de 1941.—El Ingeniero-Jefe, Fidel Jadraque.

Núm. 601

### Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Zaragoza.

Visto el expediente promovido a instancia de don Francisco Fenallosa en solicitud de autorización para establecer una línea eléctrica de alta tensión para suministro de energía a una serrería mecánica de propiedad del peticionario en término municipal de Ejea de los Caballeros, acompañando a dicha instancia memoria, planos y presupuestos de la obra que pretende llevar a cabo;

Resultando que, dada a la pretensión del Sr. Fenallosa la publicidad debida, ha transcurrido el plazo reglamentario sin que se presentara reclamación alguna;

Resultando que informan en sentido favorable a la concesión la Diputación Provincial, la Jefatura de Industria y el Ingeniero de esta Jefatura encargado de la zona correspondiente, proponiendo al efecto cada informante las condiciones que, según su peculiar servicio, respectivamente le corresponden;

Resultando que la Abogacía del Estado informa favorablemente el expediente, entendiéndose que procede acceder a lo solicitado por D. Francisco Fenallosa;

Vista la Ley de Instalaciones Eléctricas y el Reglamento para su aplicación de 27 de marzo de 1919, así como las demás disposiciones legales vigentes en la materia;

Considerando que en la tramitación del expediente se han observado las formalidades legales, que no se ha formulado reclamación alguna y que se ha recabado el informe de los organismos llamados por la Ley a evacuarlo, siendo todos ellos favorables a la concesión;

Considerando que corresponde otorgar la concesión a esta Jefatura de Obras Públicas, por afectar la línea a esta sola provincia y no existir divergencias esenciales en los informes emitidos,

Esta Jefatura, en virtud de las atribuciones que le confiere la Ley de 20 de mayo de 1932, acuerda conceder la autorización solicitada con arreglo a las siguientes condiciones:

Primera. Se autoriza a D. Francisco Fenallosa, residente en Ejea de los Caballeros, para establecer una línea de transporte de energía eléctrica a alta tensión de 5.000 voltios que, partiendo de la ya en explotación que alimenta el transformador de la casa de bombas del abastecimiento de aguas de Ejea, termine en la caseta transformadora de la serrería mecánica de su propiedad, y, además, se le autorice para el establecimiento de la transformación y para el cruce con la carretera de Gallur a Sangüesa.

Se declaran de utilidad pública las obras a los efectos de la Ley de 23 de marzo de 1900 y Reglamento de 27 de marzo de 1919, decretándose la imposición de servidumbre forzosa de paso sobre los terrenos que atraviesa la línea.

Segunda. Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado y firmado por el Ingeniero Industrial D. Ramón Sala de Pablo, bajo la inspección de

la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, a la que se faculta para aprobar las modificaciones de detalles que sean necesarias, previa la presentación del oportuno proyecto o petición, según su importancia, cuyas modificaciones, con sus fechas de aprobación, se harán constar en el acta de reconocimiento que se efectuará a la terminación de las obras.

Tercera. Los detalles de la instalación se sujetarán en cuanto sean aplicables al caso a las disposiciones del Reglamento sobre Instalaciones Eléctricas aprobado por R. O. de 27 de marzo de 1919, y, por consiguiente, el cruce con la línea de baja tensión paralela a la carretera de Gallur á Sangüesa quedará protegido por el vano de cruce de la carretera, procurándose asimismo evitar el ángulo que forma la línea en uno de los postes de este cruce.

Cuarta. Las obras darán principio en el plazo de un mes a partir de la fecha en que sea publicada la concesión en el BOLETIN OFICIAL de la provincia, y quedarán terminadas en el de seis meses, contados también a partir de aquella fecha.

Quinta. Antes de dar comienzo las obras, el concesionario deberá acreditar ante esta Jefatura, mediante la presentación del oportuno resguardo, el haber ingresado en su día y a disposición de aquélla el 3 por 100 del presupuesto de obras que afectan a dominio público, cuya fianza le será devuelta al concesionario al aprobarse el acta de reconocimiento y recepción definitiva, debiendo a este fin presentar certificación de la Alcaldía de Ejea de los Caballeros, donde se desarrollan las obras, y de esta Jefatura de Obras Públicas, en la que se haga constar que con las mismas no se han causado daños ni perjuicios en las obras y terrenos de dominio público, a menos que se haga constar en el acta de recepción.

Sexta. Una vez terminadas las obras, serán reconocidas y recibidas por la Jefatura de Obras Públicas o Ingeniero en quien delegue, con asistencia de representación del concesionario, de cuyo acto se levantará la oportuna acta por duplicado, que suscribirán los asistentes, uno de cuyos ejemplares se archivará en el expediente y el otro se entregará al concesionario.

Séptima. Los gastos que se originen con motivo de la inspección de las obras, durante su ejecución y del reconocimiento general al quedar terminadas serán de cuenta del peticionario, que los abonará en la cuantía y forma determinada por las disposiciones vigentes o que se dicten en lo sucesivo.

Octava. Antes de la explotación de la línea, el peticionario deberá entregar en la Jefatura de Obras Públicas el Reglamento del servicio para que, previo informe de la Delegación de Industria, se apruebe por la primera, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 29 del Reglamento de Instalaciones Eléctricas de 27 de marzo de 1919 y con la Ley de 20 de mayo de 1932.

Novena. Antes de poner en servicio las obras se reconocerán por la Delegación de Industria los elementos de la línea que afecten a la seguridad pública, para la debida comprobación del cumplimiento de las condiciones reglamentarias.

Décima. Se levantará un acta por triplicado, suscrita por un Ingeniero de la Delegación de Industria y representante autorizado de la Empresa, donde se hará constar el resultado del reconocimiento.

Si éste fuera satisfactorio, se entenderá concedida, sin más trámite, la autorización para la puesta en marcha, efectuándose en caso contrario las correcciones oportunas en las obras dentro del plazo que se señale, todo lo cual se hará constar en el acta para su cumplimiento por parte de la Empresa o recurso de alzada en caso de disconformidad.

Undécima. La explotación de la línea, desde el punto de vista de la seguridad pública y explotación indus-

trial, se efectuará bajo la inspección de la Jefatura de Obras Públicas y de la Delegación de Industria en lo que a cada una compete, con arreglo a las disposiciones vigentes.

Duodécima. Cumplidas las tres condiciones anteriores, se procederá por la Delegación de Industria a la inscripción de la línea en el Registro de la Industria anejo a dicha Delegación establecido por Decreto de 21 de febrero de 1934.

Décimotercera. Esta concesión se otorga por 99 años, con sujeción a las prescripciones que se determinan en el artículo 101 de la Ley general de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 y demás, sin perjuicio de tercero, dejando a salvo los derechos de propiedad, con sujeción a las disposiciones vigentes y a las que, dictadas en lo sucesivo, le sean aplicables a título precario, quedando autorizada la Administración para modificarla, suspenderla temporalmente o hacerla cesar definitivamente, si así lo juzgase conveniente para el buen servicio y seguridad pública, sin que el concesionario tenga por ello derecho a indemnización alguna, y sin limitación en el tiempo para el uso de tales atribuciones.

Décimocuarta. El concesionario se compromete a sufragar los gastos de las reparaciones que fuere necesario efectuar en la línea que alimenta el transformador de la elevación de aguas de Ejea en una proporción igual a la relación entre la potencia que consume la serrería y la potencia que transporte esta línea.

Décimoquinta. Será obligación del concesionario cumplimentar la ordenado en las disposiciones vigentes que reglamentan el trabajo, retiro obrero, subsidio familiar, Ley y Reglamentos de protección a la industria nacional.

Décimosexta. El incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores dará lugar a la caducidad de esta concesión, con sujeción a lo dispuesto en el Reglamento de 27 de marzo de 1919 y a la legislación vigente para las concesiones de obras públicas de 23 de abril de 1877.

Lo que se hace público para general conocimiento y del interesado.

Zaragoza, 27 de enero de 1941.—El Ingeniero-Jefe, Pascual de Luxán.

Núm. 706

## Sección Provincial de Estadística

### Censo de la población

El Ministerio del Trabajo, por Orden de 22 de enero último (*Boletín Oficial del Estado* del día 30), ha dispuesto que las Juntas municipales del Censo de la población redactarán una lista de todas las personas que se hayan inscrito como transeúntes en el término municipal respectivo, consignando en la misma el nombre, edad, provincia y municipio de residencia de cada una de las personas relacionadas.

Dicha lista deberá remitirse a esta Jefatura con la mayor celeridad posible en cuanto se termine la recogida de las cédulas censales e inmediatamente después de haber remitido el avance de la población inscrita, sin esperar a terminar la labor depuradora y complementaria de las cédulas, que debe realizarse antes de copiarlas en hojas de padrón.

Zaragoza, 5 de febrero de 1941.—El Jefe de Estadística, Octavio Zapater.

## SECCION SEXTA

## EXPOSICION DE DOCUMENTOS

Por los plazos y a los efectos reglamentarios se hallan expuestos al público, en la Secretaría de cada Ayuntamiento de los que a continuación se mencionan, los siguientes documentos para 1940; pudiendo presentar los vecinos contra aquéllos las reclamaciones que estimen convenientes.

**Censo de contribuyentes agrícolas**

- 329.—Pedrola
- 588.—Herrera de los Navarros.
- 644.—Paniza

**Listas cobratorias de edificios y solares**

- 659.—Layana

**Liquidación del presupuesto y relación de deudores y acreedores**

- 644.—Paniza

**Listas cobratorias de rústica**

- 654.—Alfamén
- 661.—Albeta

**Listas cobratorias de urbana**

- 640.—Viver de la Sierra
- 641.—Sestrica
- 644.—Paniza
- 653.—Villar de los Navarros
- 656.—El Buste
- 661.—Albeta

**Matrícula industrial**

- 644.—Paniza
- 655.—Fuentetodos
- 659.—Layana
- 661.—Albeta
- 662.—Bulbiente

**Padrón de beneficencia municipal**

- 655.—Fuentetodos

**Padrón de cédulas personales**

- 643.—Daroca
- 655.—Fuentetodos

**Padrón de edificios y solares**

- 343.—Plenas
- 655.—Fuentetodos

**Padrón de habitantes**

- 639.—Torrecilla de Valmadrid
- 532.—Plasencia de Jalón

**Padrón de urbana**

- 657.—Lorbés
- 658.—Salvatierra de Esca

**Presupuesto municipal ordinario**

- 655.—Fuentetodos

**Repartimiento general de utilidades**

- 656.—El Buste. (Año 1939)

**Repartimiento de rústica**

- 641.—Sestrica
- 644.—Paniza
- 657.—Lorbés
- 658.—Salvatierra de Esca
- 659.—Layana
- 662.—Bulbiente

**Repartimiento de rústica y pecuaria**

- 639.—Torrecilla de Valmadrid
- 640.—Viver de la Sierra
- 653.—Villar de los Navarros

655.—Fuentetodos

656.—El Buste. (Años 1936, 37, 38 y 39)

**Repartimiento de urbana**

- 639.—Torrecilla de Valmadrid
- 662.—Bulbiente
- 663.—Villafeliche

\*\*\*

## ARTIEDA

Núm. 686

El día 16 del actual y hora de las doce tendrá lugar en la Casa Consistorial de este pueblo, bajo la presidencia del señor Alcalde o Teniente de Alcalde en quien delegue, la subasta de leñas gruesas de copa y ramaje de los pinos subastados, sita en el monte número 179 del Catálogo, de este término municipal, denominado «Paco Cerrado y Abierto», bajo el tipo de tasación de 510 pesetas y con sujeción al pliego de condiciones facultativas señaladas en el BOLETIN OFICIAL extraordinario de esta provincia de 2 de septiembre último.

De resultar desierta ésta, se celebrará una segunda el día 26 del actual, a la misma hora y bajo el mismo tipo y condiciones, la cual se celebrará bajo pliego cerrado, admitiéndose éstos hasta el momento en que se declare cerrada la misma.

Artieda, 3 de febrero de 1941.—El Alcalde, Alfredo Solano.

## FAYON

Núm. 660

El Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Fayón; Hace saber: Que hallándose vacante la plaza de Alguacil municipal, dotada con el haber anual de 2.190 pesetas, se saca a concurso por término de treinta días, a contar desde el siguiente al en que aparezca este anuncio en el BOLETIN OFICIAL, por el orden de preferencia siguiente: Caballeros mutilados; excombatientes, excautivos y libre, que, además, reúnan las condiciones físicas suficientes para el desempeño del referido cargo, sean adictos al Movimiento y sin antecedentes penales, todo lo cual justificarán documentalmente en dicho plazo. Será condición indispensable saber leer y escribir y las cuatro reglas aritméticas.

Fayón, 3 de febrero de 1941.—El Alcalde, (ilegible).

## LUMPIAQUE

Núm. 688

El día 11 del actual y hora de las diez tendrá lugar en la Casa Consistorial de esta villa el arriendo en pública subasta del horno comunal, con arreglo al pliego de condiciones que está de manifiesto en la Secretaría municipal. De no haber postor, se celebrará segunda subasta el mismo día, a las diez y treinta.

\*\*\*

El día 11 del actual y hora de las once tendrá lugar en la Casa Consistorial del Ayuntamiento de esta villa la subasta del estiércol que pueda hacerse en el corral que encierra la vicera lanar, con arreglo al pliego de condiciones que está de manifiesto en la Secretaría municipal. De no haber postor, se celebrará segunda subasta el mismo día, a las once y treinta.

\*\*\*

El día 11 del actual y hora de las doce tendrá lugar en la Casa Consistorial de esta villa el arriendo en pública subasta del corral que antiguamente encerraba la vicera lanar. De no haber postor, se celebrará segunda subasta el día indicado, a las doce y treinta.

Lumpiaque, 5 de febrero de 1941.—El Alcalde ejerciente, José María Enseñat.

## SECCION SEPTIMA

## ADMINISTRACION DE JUSTICIA

## Juzgados de primera instancia.

Núm. 672

## JUZGADO NUM. 3

Cédula de citación

Según lo acordado por el señor Juez de instrucción del Juzgado número 3 de Zaragoza en el sumario que se instruye en dicho Juzgado con el núm. 27 de 1941, sobre hurto de efectos a Fernando del Castillo, se cita por medio de la presente a los denunciados Enrique Díaz Castillo y Emilia Lechuga, cuyo actual domicilio o paradero se ignora, para que dentro de los cinco días siguientes al de la publicación de la presente en el BOLETÍN OFICIAL de esta provincia comparezcan ante dicho Juzgado a fin de recibirles declaración por el hecho de autos, apercibidos que de no comparecer les parará el perjuicio procedente en derecho.

Zaragoza a tres de febrero de mil novecientos cuarenta y uno.—El Secretario, Vicente Lizandra.

Núm. 664

## DAROCA

D. Juan González Paracuellos, Juez de primera instancia de Daroca;

Hago saber: Que habiendo fallecido D. José-Victorino Burillo Francés, Procurador de los Tribunales, el que ejercía el cargo en este Juzgado, y haberse solicitado por sus herederos la devolución de la fianza que para garantizar el desempeño del mismo tenía constituida, se anuncia para que en el término de seis meses puedan, quienes les interesare, hacer las reclamaciones que contra él hubiere, ante este Juzgado, previniéndoles que pasado dicho término se devolverá el depósito o fianza constituido si no hubiere reclamación, parándoles el perjuicio a que hubiere lugar.

Daroca, cuatro de febrero de mil novecientos cuarenta y uno.—Juan González.—El Secretario judicial, Benito Vicente.

Núm. 675

## MADRID

En virtud de providencia dictada en este día por el Juzgado de primera instancia número 14 de esta capital se hace público que por D. Jesús Jiménez Momediano, mayor de edad, casado, militar, y de esta vecindad, en su propio nombre y en el de sus hermanos don Juan, D. Jaime y D.<sup>a</sup> María Isabel Carmen Jiménez Momediano, casados los dos primeros y soltera la segunda y vecinos el primero de Zaragoza y los otros dos de esta capital y todos ellos naturales de Vitoria, se ha acudido al Juzgado con escrito en el que promueven el oportuno expediente para que en su día se les autorice para usar en lo sucesivo el apellido compuesto de Jiménez-Momediano, en sustitución de los Jiménez Momediano, exponiendo sustancialmente que desde la edad de colegiales de los interesados, y posteriormente en las Academias, han sido conocidos por los apellidos de Jiménez; Momediano o Momediano, pero nunca con el de Jiménez: que posteriormente, y ya en su mayor edad, les ha ocurrido lo propio, como lo demuestran los documentos que acompañan; e igualmente en el escalafón del personal del Arma de Caballería a que pertenecen el recurrente y su hermano D. Juan, y que también presenta, se ve claramente que son conocidos por el apellido de Momediano; que también se da el caso de que en los cuarteles nadie los conoce por los apellidos de Jiménez y sí por el de Momediano o Jiménez-Momediano, dándose el caso con frecuencia

de que al preguntar en los cuarteles alguna persona por el Comandante Jiménez nadie le haya dado razón, originándose de lo expuesto trastorno, incluso económico.

Lo que se publica por medio del presente, que se insertará en el *Boletín Oficial del Estado* y *Boletines Oficiales* de esta provincia y de las de Vitoria y Zaragoza, a fin de que cuantos se crean con derecho a hacerlo puedan presentar su oposición ante este Juzgado dentro del término de tres meses, a contar desde el día de la última publicación, bajo apercibimiento que de no verificarlo les parará el perjuicio a que haya lugar en derecho.

Madrid a dieciséis de enero de mil novecientos cuarenta y uno.—El Juez de 1.<sup>a</sup> instancia, (ilegible).—El Secretario, (ilegible).

## Juzgados municipales

Núm. 651

## JUZGADO NUM. 1

D. Francisco Caveró Sorogoyen, Juez municipal del Juzgado número 1 de esta ciudad;

Hago saber: Que por el presente se cita, llama y emplaza a D. Leandro Barrau, vecino que fué de Zuera, actualmente en ignorado paradero, para que el día 15 de febrero próximo, a las doce, comparezca en este Juzgado (silo Predicadores, 62 duplicado, 2.<sup>o</sup>) a contestar la demanda de juicio verbal interpuesta contra el mismo por el Procurador D. Generoso Peiré Zoco en nombre de D. Enrique Centelles Colom, sobre reclamación de setecientas cuarenta pesetas, como resto de compraventa de dos machos; apercibiéndole de que si no comparece por sí o legítimamente representado se seguirá el juicio en su rebeldía y le parará el perjuicio a que haya lugar.

Dado en Zaragoza a treinta y uno de enero de mil novecientos cuarenta y uno.—Francisco Caveró.—P. S. M., Alberto Garnica.

## PARTE NO OFICIAL

Núm. 704

## «Hijos de Dámaso Pina»

Dando cumplimiento al acuerdo de esta Sociedad con sus acreedores obligacionistas, se anuncia a los tenedores de estos títulos que a partir del próximo día 11, y en el domicilio social de esta ciudad (Torrero, 397), se procederá al pago del cupón núm. 35.

Igualmente se anuncia que, de acuerdo con las normas de la cláusula 4.<sup>a</sup> de la escritura de emisión, se procederá en esa misma fecha a la recogida, para su pago y amortización, de las obligaciones serie A números 279 al 778, inclusive.

Zaragoza, 5 de febrero de 1941.—Hijos de Dámaso Pina.

Núm. 705

## Sociedad Anónima «Heraldo de Aragón»

Conforme a lo dispuesto en los Estatutos de esta Sociedad, y por acuerdo de su Consejo de Administración, se convoca a Junta general ordinaria de accionistas, que se celebrará a las cuatro de la tarde del día 19 del mes de febrero en curso en el domicilio social, Paseo de la Independencia, número 29.

En dicha Junta se procederá al examen y aprobación de la memoria y balance reglamentarios del último ejercicio social, y a todo lo demás determinado en los Estatutos para las Juntas generales ordinarias.

Zaragoza, 5 de febrero de 1941.—El Consejero Secretario, Luis Bruned Marco.

TIP. HOGAR PIGNATELLI