

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

EN LA CAPITAL:
 Por un mes 2 pesetas.
 Por tres meses 5'50 »
 Por seis meses 10'50 »
 Por un año 20'50 »
 FUERA DE LA CAPITAL:
 Por un mes 2'50 ptas.
 Por tres meses 7'00 »
 Por seis meses 12'50 »
 Por un año 24'00 »
 Números sueltos, 0'25 pesetas uno

Boletín Oficial

de la provincia de Logroño

PRECIOS DE INSERCIÓN

Los edictos y anuncios oficiales y particulares que sean de pago, satisfarán CINCO céntimos de peseta POR PALABRA, y los anuncios judiciales a razón de TRES céntimos de peseta también POR PALABRA; debiendo los interesados acreditar antes de la publicación, y por medio de la correspondiente carta de pago, haber satisfecho su importe en la Depositaria de fondos provinciales, sin cuyo requisito no se insertarán.
ADVERTENCIA
 No se admitirán, para la inserción, comunicaciones que no vengan registradas del Gobierno de Provincia.

Se suscribe en la Contaduría de la Excelentísima Diputación Provincial.
 El pago de la suscripción es adelantado; por lo tanto solo se atenderán as suscripciones que vengan acompañadas de su importe, debiendo hacerlo los de fuera de la Capital por medio de libranza del Tesoro, Giro Postal o letra de fácil cobro.

SE PUBLICA LOS MARTES, JUEVES Y SÁBADOS

Las leyes obligarán en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de África, sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa.
 Se entiende hecha la promulgación el día en que termina la inserción de la Ley en la Gaceta. (Artículo 1.º del Código civil.)

FRANQUEO CONCERTADO

PARTE OFICIAL

Presidencia del

Directorio Militar

Su Majestad el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), Su Majestad la REINA Doña Victoria Eugenia; Su Alteza Real el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia, continúan sin novedad en su importante salud.

(Gaceta del 26 de Marzo)

Gobernación

Dirección general de Administración.

Relación de opositores a Secretaríos de Ayuntamiento de la segunda categoría cuya documentación está completa y que han sido admitidos a la práctica de los ejercicios.

(Continuación del núm. 36).

1.334.—D. Pablo Muñoz López.
 1.335.—D. Lázaro Pinedo Ramos.
 1.337.—D. Valeriano Bartolomé Peña.
 1.338.—D. Lorenzo Mate Arribas.
 1.339.—D. Cruz Collada Aguilar.
 1.340.—D. Manuel Salcedo Carlero.
 1.342.—D. Alfonso Cárdenas Felices.
 1.343.—D. Antonio Molina Serrano.
 1.347.—D. Antonio Fernández Sánchez.
 1.350.—D. César Torres Pozuelo.
 1.351.—D. Feliciano Baratech Alfaro.
 1.353.—D. Eufrasio Alcázar Anguita.
 1.357.—D. Prisciliano Ortega Barbero.
 1.359.—D. Emilio Bernadal Estévez.
 1.360.—D. Perfecto Bardón García.
 1.368.—D. Cándido Baretino Fernández.
 1.370.—D. Domingo González Garrido.
 1.371.—D. Antonio Noguero Buján.
 1.372.—D. Manuel Carril Fernández.
 1.373.—D. Angel Rubio Machado.

1.374.—D. José María López García.
 1.375.—D. Adolfo Hidalgo Hidalgo.
 1.376.—D. Agustín Rodríguez Bernal.
 1.377.—D. Francisco Pujol y Farré.
 1.379.—D. Eugenio Rodríguez Martín.
 1.380.—D. Lucio García Castriello.
 1.388.—D. Félix Idoipe García.
 1.390.—D. Joaquín Velázquez Redondo.
 1.392.—D. Manuel Barquín Agüero.
 1.399.—D. José María Martín Díaz.
 1.401.—D. Lorenzo Gallos Mendoza.
 1.402.—D. Miguel Gil Viñes.
 1.404.—D. Abilio Castro Martín.
 1.408.—D. Eliseo Centeno Cuesta.
 1.413.—D. Julio Viquera Monge.
 1.415.—D. Tomás Delgado González.
 1.416.—D. Bernardido Gómez García.
 1.420.—D. Pedro Martínez Motellón.
 1.421.—D. Eugenio Jiménez Caballero.
 1.423.—D. Francisco Caba Comas.
 1.424.—D. Juan Basagaña Go-deol.
 1.426.—D. Roque Leal Pérez.
 1.427.—D. Tomás Garrido González.
 1.429.—D. Antonio Guitar de Mendoza.
 1.432.—D. Víctor García Garrido.
 1.433.—D. Casimiro Juan Gadea.
 1.434.—D. José Boquera Serra.
 1.435.—D. Sabino D. Bañuelos Areta.
 1.437.—D. Silvio Aisa Clavel.
 1.440.—D. Secundino Vozmediano Castellanos.
 1.441.—D. Angel Sáenz Landa.
 1.442.—D. Adolfo Méndez Gómez.
 1.443.—D. José Medina Ruiz.
 1.144.—D. Enrique Montes Babiliano.
 1.445.—D. Celestino Trasobares Andrés.
 1.446.—D. Don Santiago Gómez Tirado.
 1.448.—D. Aurelio Sanz Sanz.
 1.449.—D. José Vives Riba.
 1.450.—D. Don Ignacio Tárraga García.
 1.451.—D. Antonio Jiménez Reyes.
 1.452.—D. Manuel Sánchez Jiménez.
 1.453.—D. Quirino Polanco Olea.

1.454.—D. Baldomero Martín Gascón.
 1.456.—D. Bautista Pérez Ruiz.
 1.457.—D. Ramón de la Fuente Garrido.
 1.458.—D. Robustiano Pérez Gil.
 1.459.—D. José de la Casa López.
 1.461.—D. Casto del Campo Avila.
 1.462.—D. Julián Hermosilla Malo.
 1.463.—D. Nicolás Espinosa López.
 1.464.—D. Don Pedro Santillán González.
 1.465.—D. Juan José Gómez Tirado.
 1.466.—D. Don Francisco Tapia Gutiérrez.
 1.467.—D. Pablo Aguilar Fernández.
 1.468.—D. Angel Mena Boldo.
 1.469.—D. Francisco Martínez Díaz.
 1.470.—D. Francisco Tejedor Francos.
 1.471.—D. Félix Gracia Embid.
 1.472.—D. Juan Antonio del Corral Rodríguez.
 1.473.—D. Samuel Cortés Alegre.
 1.474.—D. José Fuentes Melián.
 1.475.—D. Don Manuel Morante Botet.
 1.476.—D. Pedro Ginestal y Martínez de Tejada.
 1.477.—D. Gabino Monrobè Lora.
 1.478.—D. Julián Sepúlveda Lucas.
 1.479.—D. Dionisio Rivas Martínez.
 1.480.—D. Jerónimo del Riego Prida.
 1.481.—D. Eleuterio Isidro Sánchez del Olmo.
 1.482.—D. Amancio Fernández Bibián.
 1.483.—D. Don Pedro Salvador Salvador.
 1.484.—D. Marcelino Casillas García.
 1.485.—D. Don Timoteo Lazcoz Villanueva.
 1.488.—D. Julián Mayo de la Fuente.
 1.489.—D. Virgilio Doce Daspap.
 1.491.—D. Ramón Fernández de Aguilar y González.
 1.492.—D. Juan Romero Viso.
 1.493.—D. Víctor García Segura.
 1.494.—D. Paulino Nieto Vi-rosta.
 1.495.—D. Don Santiago Bonilla Vara.
 1.496.—D. Cesáreo Arías Losada.

1.497.—D. Bartolomé Iglesias Calderón.
 1.498.—D. Manuel Fernández Calderón.
 1.502.—D. Luis Negro Láinez.
 1.503.—D. Don Agustín Alonso Alonso.
 1.504.—D. Ricardo Gómez Barroso.
 1.505.—D. Don Ezequiel Daza Uzqueta.
 1.506.—D. Andrés de las Casas y Casaseca.
 1.507.—D. Anselmo García Pellicer.
 1.508.—D. Don Francisco Sañas Casals.
 1.509.—D. Benito Aznara Pan-corbo.
 1.512.—D. Félix Miñón Zabala.
 1.513.—D. Francisco José Ferrer Lloréns.
 1.514.—D. José María Ventosa Oliva.
 1.516.—D. Julián Maza Bolea.
 1.517.—D. José Velázquez Galindo.
 1.518.—D. Miguel Murillo Rico.
 1.519.—D. Pablo Morillo de Tena.
 1.523.—D. Fernando Gil Bernardo.
 1.524.—D. Vicente Cervera Aviñó.
 1.526.—D. Alvaro Antón de Miguel.
 1.528.—D. Juan Sanz Tomero.
 1.533.—D. Don Félix Rosanes Faura.
 1.534.—D. José Abad Abad.
 1.536.—D. Bartolomé Riera Sagrera.
 1.538.—D. Antonio Joaquín Izquierdo Lázaro.
 1.539.—D. Justo Martín Martín.
 1.540.—D. Lorenzo Sequeira Martín de Plasencia.
 1.542.—D. Emilio Gonzalo de Tajalmerce.
 1.543.—D. Buenaventura Moro Ledesma.
 1.544.—D. José Puente Abascal.
 1.545.—D. Paulino Pardo Mozo.
 1.547.—D. Don Gabriel Vicente Berlanga González.
 1.548.—D. Ildefonso Mora Hidalgo.
 1.549.—D. Juan Rodríguez Flores.
 1.550.—D. Miguel Rover Fullana.
 1.551.—D. Felipe Alonso Prieto.
 1.552.—D. José Urquiza Ho-dar.
 1.553.—D. Francisco Banzá Crespi.
 1.554.—D. Miguel Capó Capó.

(Continuara)

po en que deben clasificarse, con arreglo a la naturaleza de su tráfico probable.

De las líneas en construcción por cuenta de particulares, que no disfrutan subvención, se ha prescindido cuando no tienen interés especial; porque lo procedente es terminarlas con sujeción a su concesión.

De las reglas establecidas por el Estatuto Ferroviario, en relación con la formación del Plan de ferrocarriles, no se deduce que pueda derivarse de la clasificación, en sí misma, ninguna preferencia de ejecución de un grupo con relación a otro, ni dentro de cada grupo entre las diversas líneas por el orden con que figuran en él.

Por el contrario, el Apartado 3.º de la Base séptima sienta, con carácter general, el criterio de que el Estado se hará cargo de la construcción de los ferrocarriles, en su totalidad o en parte; y el apartado 5.º de la misma Base reserva el derecho, a cualquier entidad pública o privada, de solicitar la preferente construcción de alguna línea, siempre que se cumplan determinadas condiciones, que no guardan relación con el principio establecido para llegar a la clasificación. Únicamente, cuando haya varias peticiones de preferencia, se habrá de tener en cuenta, entre otras circunstancias, el mayor o menor interés público que ofrezcan las líneas, para las que se haya solicitado aquel beneficio.

Se comprende por consiguiente, que si el orden de ejecución ha de depender de las facilidades que se ofrezcan para la construcción, en relación con el grado de generalidad que debe suponerse al servicio que hayan de prestar, sólo en el caso poco probable de que no existan ofrecimientos de auxilios para emprender la construcción de nuevos ferrocarriles, podrá tener interés el llegar a establecer un orden de prelación dentro de cada grupo.

Por si ese caso se presenta, habrá que señalar en el Plan definitivo un orden de preferencia y or lo menos para los ferrocarriles nacionales, pero teniendo presentes las dificultades que para ello habrían de surgir, si previamente no se fijan normas concretas, se ha creído, que el anteproyecto de Plan debía limitarse a precisar las necesidades que se observan en relación con los transportes ferroviarios, agrupándolas con arreglo a la naturaleza del tráfico probable de las líneas y ordenándolas, dentro de cada grupo, según su situación geográfica, y sin tener en cuenta las circunstancias que pudieran determinar la urgencia en la ejecución, porque serán más fáciles

de apreciar en todo su valor sobre los estudios e informes a que se ha de someter el anteproyecto.

Establece el Estatuto, en el Apartado 2.º de la Base séptima, que al revisar y unificar los planos vigentes se habrán de dictar reglas para hacer revisiones periódicas, incluyendo o segregando líneas; y que las inclusiones podrán efectuarse, no sólo por iniciativa del Consejo Superior de Ferrocarriles, sino también a petición de una Corporación pública, entidad o particular.

Más adelante habrá que tratar este extremo, pero conviene señalarlo ahora porque ese precepto ha permitido, al estudiar este anteproyecto, descargarle de una porción de líneas que figuraban en planes anteriores y que aparentemente no respondían más que a conveniencias particulares o de orden político, sin el recelo de que se pudiera lesionar, por error, ningún interés colectivo verdaderamente digno de tomarse en cuenta, ya que dicho precepto es de tal flexibilidad, que permite subsanar en todo momento cualquier omisión injustificada.

En esos principios generales, establecidos por el Estatuto Ferroviario, que quedan señalados, se ha tenido que inspirar la Sección para redactar el Plan; pero, al estudiarle, si bien en muchos casos ha podido contar con elementos suficientes para formar juicio, en otros ha tropezado con el inconveniente de no disponer de datos tan completos, como hubiesen sido precisos, para pronunciarse decididamente por una solución determinada. Unas veces, ha carecido de los estudios técnicos indispensables, para poder apreciar si la configuración del terreno permitiría señalar a ciertas líneas características apropiadas a la finalidad que se le asignaba; y con mucha más frecuencia no ha podido obtener los antecedentes necesarios, para poder estimar el valor comercial de otras líneas, ya en sí mismas ya en relación con otras soluciones comparables.

Para presentar un trabajo completo, hubiera sido necesario contar con elementos de personal y material de que no ha dispuesto la Sección y cuya necesidad estaba tanto más justificada, cuanto que, según ya se ha dicho, las líneas que falta construir y que han de figurar en el nuevo Plan, por regla general son las más difíciles y han de tropezar con serias dificultades de ejecución, para dominar los obstáculos que presenta el complicado sistema orográfico de la Península,

ya que las trayectorias más sencillas son las que se han ido aprovechando por los ferrocarriles en explotación.

En consecuencia la Sección ha tenido que reducir el Plan a la condición de un anteproyecto, en el cual se han hecho constar expresamente los casos dudosos que se han ofrecido, para resolverlos con los mayores esclarecimientos que habrá de aportar la información a que debe someterse ese trabajo, o si no fuera suficientes, mediante los estudios precisos, para que el Consejo Superior de Ferrocarriles pueda llegar a decidirse y formular en consecuencia un plan definitivo.

Dificultades parecidas ha encontrado la Sección para señalar el ancho de vía que conviene a cada ferrocarril. El Estatuto Ferroviario previene que las líneas de interés nacional serán del ancho normal español, salvo circunstancias especiales. Para los demás grupos nada indica; pero es evidente que, en cada caso particular, se habrá de fijar teniendo en cuenta los enlaces y principalmente consideraciones de orden económico, que solo se podrán apreciar mediante estudios técnicos comparativos de los costes que corresponden a cada ancho de vía; y como ese estudio hubiera resultado una labor muy penosa, que se puede aplazar por el momento, porque no es necesaria para la verdadera finalidad del Plan, que consiste en señalar las necesidades del tráfico y la manera de darlas satisfacción, sin llegar a los detalles de ejecución se ha limitado la Sección a consignarlo así, absteniéndose de presentar, por este concepto de la anchura de vía, una segunda clasificación, que no se amoldaría bien al espíritu del Estatuto, ni se hubiera podido hacer más que con carácter provisional.

Por análogas consideraciones, cuando se ha creído conveniente proponer alguna línea dentro de la cual ha de quedar comprendida otra que se encuentra en explotación, en ejecución o en tramitación, para no prejuzgar si el ancho de la vía ha de ser el que está señalado a esta última o el que debe tener la primera, la denominación adoptada es la que corresponde al trayecto total, para dar a entender que deben ser de la misma anchura, modificando si fuese preciso la parte construida, pero sin que esto suponga que se haya de construir otra línea paralela a la existente.

(Continuará)

Ayuntamientos

CIRCULAR

788

El Ilmo. señor Director General de Administración previene a este Gobierno para conocimiento de los Ayuntamientos de la provincia, que siendo frecuentes errores sufridos por las Alcaldías al remitir documentos en solicitud de anuncio de concursos a vacantes de Secretarías de los mismos, a la aludida Dirección General, se hace saber, que los documentos que deben remitirse a dichos efectos son los siguientes:

1.º Certificación literal de acta de la sesión celebrada por el Ayuntamiento en que se haya acordado la celebración de concurso para proveer en propiedad la vacante de la Secretaría del mismo.

2.º Certificación en que se exprese con toda claridad nombre y apellidos del último Secretario

que haya desempeñado en propiedad la Secretaría del Ayuntamiento, fecha exacta del cese, y motivo de éste.

Si la vacante se produjo por destitución del que desempeñaba en propiedad la plaza, se acreditará si el interesado recurrió.

3.º Anuncio del concurso para proveer la plaza en propiedad en el que además de las condiciones precisas para concursar, se consignará precisamente el sueldo asignado al cargo, teniendo en cuenta que para el próximo presupuesto dicho sueldo no podrá ser inferior al fijado respectivamente en la escala que el artículo 37 del Reglamento de 23 de Agosto último establece, salvo lo contenido en el artículo 41 del mismo.

Y siendo de excepcional importancia el servicio de referencia y quedando perfectamente aclarada la forma en que éste ha de cumplirse, no es posible error alguno que espero no se repita, previniendo a todas las Alcaldías

dependientes de mi autoridad, me participen por oficio el enterado de esta Circular.

Logroño, 25 de Marzo de 1925.

El Gobernador,

Alejandro Font

* *

Junta Provincial de Transportes

Doña Martina Olloqui Ruiz, vecina de Aldeanueva de Ebro, ha presentado proposición en solicitud de la concesión con exclusividad del transporte diario y permanente de viajeros (serie A), entre Aldeanueva de Ebro y Calahorra, pasando por Rincón de Soto, en las condiciones que determina el Real Decreto de 4 de Julio de 1924 y su Reglamento de aplicación de 11 de Diciembre del mismo año. Empleando un coche ómnibus, marca Ford de 20 H. P. y 13 asientos. Señalando el precio de 0'50 pesetas por asiento, en el trayecto Aldeanue-

va-Rincón de Soto o viceversa, y el de 1 peseta en el trayecto Aldeanueva o Rincón de Soto a Calahorra y viceversa.

El recorrido total de la línea es de 14.500 metros.

Con arreglo a lo prevenido en el artículo 34 del vigente Reglamento, se abre información pública durante el plazo de 30 días a contar de la publicación de este anuncio en la *Gaceta de Madrid* y *BOLETIN OFICIAL* de la Provincia, para que comparezcan en la Secretaría de esta Junta cuantas personas quieran oponerse al proyecto, formular observaciones, o presentar otros en competencia.

Durante el indicado plazo se hallarán de manifiesto en la dicha Secretaría la Solicitud y Memoria correspondientes a esta petición.

Logroño, 25 de Marzo de 1925.

El Gobernador Presidente,

Alejandro Font

Administración de Justicia

Juzgados de 1.ª Instancia

724

Don Jesús Alfeirán Taboada, Abogado y Secretario del Juzgado de primera instancia del partido de Logroño.

Doy fe: Que en la demanda de pobreza promovida por el Procurador don Joaquín Ortoneda, en nombre de don Romualdo López Muñoz, vecino de esta ciudad, para litigar en pleito de mayor cuantía sobre nulidad de ventas y transferencias ilícitas y otras acciones que se deriven en orden a reivindicar el caudal de sus finados padres, con don José Orruño Martínez y su esposa doña Eulalia López Muñoz, de esta ciudad, y otros varios, se ha dictado la sentencia cuyo encabeza-

do y parte dispositiva, son del tenor siguiente:

«Sentencia. En la ciudad de Logroño, a veintiocho de Febrero de mil novecientos veinticinco, el Señor don José Usera Rodríguez, Juez de primera instancia de la misma y su partido, habiendo visto los precedentes autos incidentales de pobreza promovidos por el procurador don Joaquín Ortoneda Sicilia, en representación de don Romualdo López Muñoz, mayor de edad, casado y vecino de esta Capital, defendido por el Letrado don Pedro Pablo Heredia, para litigar con don José Orruño Martínez y su esposa doña Eulalia López Muñoz, vecinos de esta ciudad; doña María Corcuera, viuda de don Cayetano Fernández Olano, y sus hijos don Aurelio y doña Celsa Fernández Corcuera, vecinos de Navaridas, provincia de Alava; don Claudio González Blázquez,

vecino de Madrid, y doña Francisca Saenz Martínez, como viuda de don Dámaso Blázquez Martínez, por sí y en representación de sus hijos menores de edad, vecina de Ventrosa; en juicio declarativo de mayor cuantía sobre nulidad de ventas y transferencias ilícitas y otras acciones que se deriven en orden a reivindicar el caudal de sus finados padres; y en cuyo incidente de pobreza ha sido también parte el Señor Abogado del Estado de la provincia, y.... = Fallo: que debo declarar y declaro pobre en sentido legal, al vecino de esta Capital, don Romualdo López Muñoz, para litigar con don José Orruño y su esposa doña Eulalia López, doña María Corcuera y sus hijos don Aurelio y doña Celsa Fernández Corcuera, don Celedonio González Blázquez y doña Francisca Saenz Martínez por sí y como representante de sus hijos menores, en el pleito de mayor cuan-

tía sobre nulidad de ventas y transferencias ilícitas y otras acciones que se deriven en orden a reivindicar el caudal de sus finados padres y al que este incidente se refiere; con opción a los beneficios dispensados por la Ley a los de su clase. Notifíquese esta sentencia por rebeldía de los demandados en la forma prevenida en el artículo setecientos sesenta y nueve de la Ley de Enjuiciamiento Civil.— Así por esta mi sentencia definitivamente juzgando, lo pronuncio, mando y firmo. = José Usera.—Rubricado.—

Para su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia a fin de que sirva de notificación en forma a los demandados don José Orruño Martínez y su esposa doña Eulalia López Muñoz, declarados en rebeldía ignorándose su paradero, expido el presente en Logroño, a doce de Marzo de mil novecientos veinticinco. — Jesús Alfeirán Taboada.

Administración Provincial

Administración de Rentas Públicas

717

Circular dando instrucción a los señores Alcaldes y Secretarios de los Ayuntamientos de esta provincia para la formación de las Matriculas de Industrial del próximo año 1925-26.

La claridad de los preceptos comprendidos en los capítulos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º, del Reglamento para la imposición, administración y cobranza de la Contribución Industrial y de Comercio, aprobado por R. D. de 28 de Mayo de 1896, publicado por R. O. de 1.º de Enero de 1911 con las modificaciones hasta 31 de Diciembre de 1910, y las que se han hecho hasta la fecha, podrían hacer innecesarias nuevas instrucciones para la formación de las Matriculas que han de comprender los industriales que en el año próximo de 1925-26 han de tributar por este concepto.

Más teniendo en cuenta que las Matriculas formadas para el corriente año adolecían de defectos que hicieron muy laborioso su examen, retrasando su aprobación y que muchas tuvieron que ser devueltas para subsanarlos, encarezco a los señores Alcaldes y Secretarios dediquen el mayor celo y actividad en la confección de dichos documentos, cuya presentación no debe sufrir retraso a fin de evitar la adopción de medidas coercitivas, y al efecto creo pertinente dar las instrucciones necesarias para cumplimiento de tan importante servicio.

En las columnas correspondientes a la designación de las industrias deberán consignarse con todo detalle los elementos de fabricación, para que en forma alguna pueda haber confusión respecto a la cuota liquidable, y en las industrias accionadas por fuerza hidráulica, deberá consignarse por separado en la columna correspondiente, la cuota con

que ha de tributar, que consistirá en el 15, 10 y 5 por 100 respectivamente del importe de las mismas, según los casos y circunstancias que taxativamente se consignan en las prevenciones de la Tarifa 3.ª. La cantidad correspondiente a fuerza hidráulica aunque, como se dice, figurará a continuación y por separado de la cuota, se considera como cuota y está sujeta a los recargos municipales y al 5 por 100 de aumento por premio de cobranza.

Para la clasificación de las industrias, profesiones, artes y oficios, deberán tenerse muy presente las disposiciones que comprende el capítulo 2.º del Reglamento, especialmente en los artículos 17 al 49.

Los arrendatarios de servicios municipales vienen obligados a contribuir por el 1'35 por 100 del precio del arriendo; número 1 de la Tarifa 2.ª y los arrendatarios del arbitrio municipal de pesas y medidas, además de ese 1'35 por 100 satisfarán 227'70 pesetas de cuota, Tarifa 5.ª, clase 3.ª, número 8, si ejercen libremente el cargo de corredores, y de 103'50 pesetas si se limitan a cobrar citado arbitrio establecido por los Ayuntamientos.

En las Matriculas no pueden figurar los que ejerzan industrias comprendidas en la Sección 2.ª de la Tarifa 5.ª, los cuales están obligados el primer mes del año económico a solicitar y obtener la patente que a cada uno corresponde.

Los Ayuntamientos pueden acordar establecer un recargo hasta el 32 por 100.

Las industrias que se ejercen en más de un término municipal (artículo 6.º del Reglamento), están gravadas con el 13 por 100 para el Tesoro aun en aquellos pueblos cuyos Ayuntamientos no acordaran imponer recargo alguno, o este fuese en mayor o menor cantidad y se expresará en la casilla correspondiente.

Al fijar las cuotas de las industrias que en las Tarifas 2.ª, 3.ª y 5.ª están reguladas por el número de habitantes en la localidad en que se ejercen, serán objeto de una minuciosa revisión; y el número de habitantes será, sin

deducción alguna el que resulte del censo del año de 1920, en vigor desde 1923, como población de derecho en cada localidad.

Las Tarifas vigentes son las reformadas por R. O. de 23 de Diciembre de 1922 y deberán ser tenidas en cuenta para la fijación de las respectivas cuotas.

Terminada la confección de la Matricula se expondrá al público por término de diez días, previos los anuncios correspondientes y su publicación en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia.

Pasado el plazo de exposición al público, e inmediatamente, se remitirán las Matriculas a esta Administración de Rentas públicas por triplicado con una lista cobratoria, reintegradas en la siguiente forma: El original con una póliza de peseta por cada pliego y una de las copias y lista cobratoria, con una póliza de diez céntimos por pliego.

A las Matriculas se acompañarán las certificaciones siguientes: Del recargo municipal acordado o negativa en su caso, expresándose expuesto al público expresando el número del BOLETÍN en que se publicó el anuncio; de no haber más industriales que los consignados en la Matricula; de los Médicos que ejercen en el término municipal; de los que ejercen en el pueblo industrias de la Sección 2.ª de la Tarifa 5.ª o negativa en su caso, expresándose en esta como en la de Médicos la patente de que cada uno se ha provisto.

Si en algún pueblo no hubiera ningún industrial, la Autoridad encargada de formar la Matricula extenderá la certificación negativa correspondiente, con arreglo al modelo número 1 (artículo 67) bajo la responsabilidad que pueda exigírsele de conformidad con el artículo 172 debiendo remitirla a esta oficina dentro del plazo que por esta Circular se determina.

Serán objeto de reparo y devueltas para su rectificación todas las Matriculas a las que no se acompañen las certificaciones expresadas; las que se presenten sin reintegro; las en que no se haga la debida separación de Tarifas, clases, epígrafes o no guarden la correlatividad del

orden de las Tarifas, clases y epígrafes, y no se hallen sumadas separadamente y con el resumen, las en que no se expresen los elementos de cada fabricación para determinar la cuota correspondiente; aquellas en que resulten equivocadas las cuotas o los recargos por errores materiales o de concepto; las que se hubieren liquidado por distinta base de población que la correspondiente; las en que se hubieren eliminado contribuyentes que figuran en la Matricula y no hayan sido BAJA aprobada o fallido comunicado y publicado en el BOLETÍN OFICIAL; las en que no se incluyan ALTAS que hayan sido liquidadas o sean procedentes de expedientes de ocultación y defraudación.

Las Matriculas se confeccionarán precisamente en el mes de Abril y se presentarán en esta Administración antes del 10 de Mayo a fin de que el servicio quede terminado en 1.º de Julio.

Confo que para el año próximo de 1925-26 ingresarán las Matriculas en esta oficina dentro del plazo marcado y que los señores Alcaldes y Secretarios cumplirán fielmente los deberes que el Reglamento de Industrial les impone.

Logroño, 16 de Marzo de 1925.
—El Administrador de Rentas públicas, Nicanor Herrero.

Administración Municipal

En las Secretarías de los Ayuntamientos que se citan, se hallan expuestos, para su examen, los documentos siguientes:

San Asensio.—Padrón de cédulas personales.

Alesón.—Repartimiento general de utilidades para 1924-52

Ventrosa.—Padrón de cédulas personales.

Lumbreras.—Padrón municipal de habitantes.

Ochánduri.—Proyecto de presupuesto ordinario para 1925-26.

Imprenta Provincial.

GOBIERNO CIVIL

Ferrocarriles

771

De conformidad con la propuesta que ha hecho el Consejo Superior de Ferrocarriles, después de examinar el Anteproyecto del Plan general de Ferrocarriles que ha redactado la Sección de Planes y Proyectos del mismo Consejo.

S. M. el REY (q. D. g.), ha tenido a bien disponer que se abra una información pública en todos los Gobiernos civiles, señalando el plazo de dos meses para presentar observaciones, e invitando especialmente a concurrir a ella a los organismos oficiales.

Los documentos que han de servir de base a la información pública y que a continuación se insertan, son: la Memoria explicativa y la Propuesta de la Sección.

Anteproyecto de Plan General de Ferrocarriles, propuesto por la Sección de Planes y Proyectos

Memoria Explicativa

Consideraciones generales

El Plan de Ferrocarriles del año 1877, fué estudiado tomando por base la finalidad de servir las principales corrientes del tráfico, tal como estaban acusadas por las vías ordinarias de comunicación, que entonces existían, procurando al propio tiempo dejar enlazadas las capitales de provincia y algunos centros industriales y mineros de importancia a la red proyectada, y principalmente con el centro de España, pero atendiendo más bien a consideraciones de orden político y económico, que a fundamentos de orden técnico y comercial, porque para esto hubiese sido necesarios estudios especiales para los cuales faltaban datos, de que en aquella época no se disponía; ni realmente eran necesarios, ya que no se podía pensar en realizar una red completa y más o menos perfecta, sino en atender a las necesidades que se consideraban más urgentes, por los itinerarios de más cómoda y fácil realización, aunque por el momento no fuesen los más adecuados para llegar a la implantación de los servicios en las mejores condiciones de rapidez y baratura que, por otra parte, tampoco se hubieran podido precisar bien en aquel entonces por falta de experiencia.

La mayor parte de nuestras líneas actuales son las que figuraban en aquel Plan; y si éste se estudia con cuidado, se vé que si algunas se han dejado de construir ha sido, en general, porque presentaban mayores dificultades técnicas y económicas de ejecución, que las hacían irrealizables, dentro de nuestras posibilidades financieras, pero no porque dejaran de tener interés para el desarrollo de la economía nacional.

Tras un período de relativa actividad en la construcción de ferrocarriles, siguió otro de verdadera calma, durante el cual se puso de manifiesto, que la red construída y aun la proyectada en 1877, era de mallas tan anchas y tan deficiente que no tenía medio de recoger la mayor parte de la masa del tráfico, sino a través de los caminos ordinarios, escasos y malos, de que se disponía, y que encarecían considerablemente los transportes; dificultando, a la vez, el mejoramiento de los servicios ferroviarios y la expansión industrial del país.

Por otra parte, la experiencia adquirida en las líneas que con tanto trabajo se habían construído, hizo ver lo precaria que resultaba la vida de aquellas, durante muchos años después de abiertas a la explotación, a consecuencia de la lentitud con que, por regla general se desarrolla el tráfico en nuestro país, como consecuencia de la escasa capacidad productiva de gran parte de nuestra península, de la falta de prepa-

ración económica y de otras varias causas, bien conocidas, del atraso de nuestra producción.

Esa situación trajo como consecuencia el retraimiento de los capitales y la consiguiente paralización del desenvolvimiento de la red ferroviaria; señal evidente de que las ventajas y facilidades, concedidas por la ley de 1877, no eran suficientes para producir rendimientos que pudieran servir de estímulo en la medida necesaria, para decidir al ahorro a pronunciarse por esta clase de empresas.

Al mismo tiempo que se echaba de ver el alojamiento de los capitales, se sentía cada vez más, conforme iban mejorando la industria y el comercio, la insuficiencia de la red construída y la necesidad de completarla, aunque fuese en condiciones muy modestas, porque no permitían otra cosa los escasos recursos de la Nación.

Con timidez, que podía haber hecho suponer el fracaso a que se había de llegar, pero que tal vez se pudiera explicar por el recelo de ir en la concesión de auxilios más allá de lo indispensable, con daño de los intereses del Estado, se ensayó la aplicación del sistema de la garantía de interés a la construcción de una red de líneas económicas, que se designaron con distintas denominaciones más o menos apropiadas. No se ha de recordar el proceso de las reformas, que en este sentido se fueron haciendo en nuestra legislación ferroviaria, porque es bien conocido; así como lo son también los errores que hicieron poco menos que estériles aquellas leyes dictadas con tan buena intención.

Ya en los últimos años, las necesidades se hicieron sentir cada día con más intensidad y los Gobiernos intentaron atender las peticiones de las regiones que más apremiaban al Poder público, en demanda de la construcción de determinadas líneas complementarias o especiales, primeramente por medio de disposiciones legislativas aisladas, y después iniciando por cuenta del Estado, la construcción de otras, en comarcas que, por unas u otras circunstancias, resultaron favorecidas, pero sin que esta política ferroviaria, respondiese a ninguna idea ni plan determinado.

Así, en ensayos, y sin llegar a tener un verdadero programa de reorganización de un servicio de tal transcendencia, que representa el nervio de la vida de un país, nos sorprendió el trastorno, provocado por la guerra europea, en el régimen de distribución de productos, y el avance que al amparo de circunstancias tan favorables, se hubo de producir en el desarrollo de la agricultura y de algunas industrias, que estaban en condiciones de evolucionar en sentido progresivo.

Con este motivo, quedó de manifiesto de manera indudable, hasta para los más alejados del estudio de estas cuestiones, que no solamente era insuficiente el sistema de comunicaciones ferroviarias, por resultar incompleto, sino que además la red en explotación era incapaz de hacer frente a cualquier anomalía; y se podía prever que lo sería también en plazo breve, aun para las circunstancias normales o se convirtiera en un freno que haría imposible cualquier iniciativa industrial que significase aumento en la producción y por consiguiente en el tráfico, como así está sucediendo en realidad.

Es cuestión que hoy se considera, indispensable, con una unanimidad de conceptos que se pone bien de manifiesto, por las continuas quejas de los productores y consumidores, y por las respetadas gestiones de todas las regiones españolas cerca de los Gobiernos, la necesidad de reorganizar las comunicaciones a grandes distancias, en sus dos aspectos de perfeccionar las líneas actualmente en explotación y completar la red ferroviaria, adicionándola con aquellas otras líneas que son indispensables para encauzar los transportes por las direcciones más favorables; evitando que sigan forzosamente las únicas que encuentran practicable, o que hayan de recurrir a los cami-

nos ordinarios, a costa naturalmente, en ambos casos, de un encarecimiento en el coste de la adquisición de las mercancías que lo pueden soportar, o del retraimiento de las que no se encuentran en condiciones tan ventajosas.

Tan legítimas aspiraciones han sido recogidas en el Estatuto de Nuevo Régimen Ferroviario, aprobado por Decreto-Ley de 12 de Julio de 1924, en la forma propuesta por el Consejo Superior de Ferrocarriles, señalando normas, para la solución de estas interesantes cuestiones, que pueden conducir a hacer realizables aquellos deseos, si encuentran en el país el concurso necesario.

En lo que se refiere a la ampliación de la red ferroviaria, el Estatuto confía al Consejo Superior de ferrocarriles la formación de un Plan, en el que, la clasificación de las líneas de servicio general ha de hacerse sobre la base de distinguirlas, con arreglo a su carácter, en nacionales, regionales y locales; y claro es que ese carácter se ha de deducir de la naturaleza propia de su tráfico, ya sea esto puramente comercial ya pueda estar influido, en determinados casos, por necesidades de orden militar.

Así lo entiende la Sección, que ha procurado clasificar entre los ferrocarriles nacionales los que ha creído necesarios, para buscar salidas más rápidas y económicas que las actuales, a corrientes de tráfico muy marcadas, y que se hacen de región a región a largas distancias, por lo cual afectan e interesan al conjunto de la economía nacional.

Como regionales, ha creído que debía considerar los ferrocarriles que mejoran las comunicaciones entre los centros industriales y comerciales o productores y consumidores de una región determinada para servir principalmente, un tráfico de intercambio.

Si la red de líneas consideradas como nacionales y regionales está bien concebida, de modo que comprenda todo el territorio dentro de su zona de influencia y a distancia tal que no resulte demasiado gravoso el acceso a ella por camino ordinario, los ferrocarriles de tráfico local sólo pueden estar indicados para enlazarla con ciertos centros de intensa producción, como los mineros, o con comarcas productivas que tengan alguna extensión, y que por dificultades orográficas resulten demasiado apartadas de las arterias principales. En los demás casos, esta clase de ferrocarriles, que por su propia índole han de ser, en general, de explotación muy costosa y de tráfico poco activo para que resulte remunerador, habrían sido antes de difícil realización, pero en la actualidad y en adelante lo han de ser mucho más, porque no tienen condiciones para resistir la competencia de los automóviles y autocamiones, que resultan más cómodos, más económicos y más adecuados para esos servicios de corto recorrido que no soportan los gastos de transbordo y transporte a domicilio. Y no sería lógico dedicar la atención y los recursos de la Nación a la mejora de esa clase de comunicaciones, cuando tanto queda por hacer en otras de mayor conveniencia general y que no pueden ser sustituidas por otros medios suficientemente eficaces.

Aun ajustándose a la clasificación señalada en el Estatuto, se imponía hacer una distinción, entre los ferrocarriles que se encuentran en ejecución a cargo del Estado, o subvencionados con garantía de interés, y los que deben figurar en el plan para ser construídos con arreglo a los principios y procedimientos del Nuevo Régimen.

Los primeros hay que tomarlos en cuenta, porque significan una obligación contraída y llevan consigo un derecho de preferencia, que se hace preciso reconocer; pero, por esas mismas circunstancias, se encuentran en condiciones muy diferentes de los demás ferrocarriles que han de integrar el Plan y deben figurar en él por separado.

Como no requieren justificación, la Sección se ha limitado a señalarlos en el gru-