

## PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCION

En ayuntamientos de la provincia. Año 50 pesetas  
(en tasas); trimestre 15 ; semestre 30 ; año 60  
En extranjero : 22'50 ; 45 ; 90

Las suscripciones, cuyo pago es adelantado, se solicitarán en la Subdirección del Hospicio Provincial, sito en dicho Establecimiento, Pignatelli, núm. 99; dond e deberá dirigirse toda la correspondencia administrativa referente al Boletín.

Las de fuera podrán hacerse remitiendo el importe por Giropostal o Letra de fácil cobro.

Las cartas que contengan valores deberán ir certificadas y dirigidas a nombre del citado Subdirector. Los números que se reclamen después de transcurridos cuatro días desde su publicación, sólo se servirán al precio de venta, o sea a 35 céntimos los del año corriente y a 65 los de anteriores.



## PRECIOS DE LOS ANUNCIOS

Quince céntimos por cada palabra. Al origina acompaña rá un sello móvil de 50 céntimos por cada inserción.

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

Las inserciones se solicitarán del Excmo. Sr. Gobernador, por oficio; exceptuándose, según está prevenido, las del Excmo. Sr. Capitán general de la Región.

A todo racibo de anuncio acompaña rá un ejemplar del Boletín 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 Boletín Oficial se halla de venta en la Imprenta del Hospicio.

# BOLETIN OFICIAL

## DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

ESTE PERIÓDICO SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS

Las leyes obligan en la Península islas adyacentes, Canarias y territorios de África 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).

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

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

### PARTE OFICIAL

S. M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la Reina Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

(Gaceta 9 agosto 1924).

### A LOS AYUNTAMIENTOS

Siendo varios los Ayuntamientos de la provincia que no han satisfecho el importe de la suscripción al «Boletín Oficial» correspondiente al actual año de 1924, esta Administración ruega a los señores Alcaldes de los que se hallan en descubierto la mayor diligencia en el cumplimiento de tal obligación, con el fin de no entorpecer la marcha administrativa del periódico, recordándoles que el referido pago debe hacerse por adelantado.

Al propio tiempo, y por lo que respecta al pago de anuncios, se permite llamarles la atención sobre lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento para la contratación de las obras y servicios a cargo de las entidades municipales de 2 de julio de 1924.

El precio de estos anuncios, según acuerdo de la Excm. Diputación provincial, es de 15 céntimos por palabra, más otros 50 céntimos de timbre móvil por inserción.

Zaragoza, 8 de agosto de 1924. — El Administrador, José Vidal.

### SECCIÓN PRIMERA

#### PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO MILITAR

##### REAL DECRETO

(Conclusión. — Véase el núm. 188).

##### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Los anticipos concedidos por el Estado a las Empresas, para pago de haberes a su personal, a virtud de la Real orden de 23 de marzo de 1920, y disposiciones posteriores, serán gradualmente reintegrados por aquéllas e ingresados en la Caja Ferroviaria del Estado, dentro del ejercicio siguiente al en que se obtengan, para los productos líquidos, los excesos que habrán de constituir el reintegro, en las fechas y por las partes alícuotas de estos excesos, que el Gobierno fije, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, a fin de conciliar este reembolso con la buena marcha de la explotación. Se procederá, desde luego, a inspeccionar la contabilidad de las Empresas, correspondiente a años anteriores, por si se dedujera, como resultado de ella,

que han debido ya efectuarse reintegros en algún ejercicio.

Los anticipos reintegrables del Estado, destinados a adquisición de material, autorizados por Real decreto de 15 de octubre de 1920, y para instalación de la tracción eléctrica de la rampa de Pajares y obras complementarias, concedido por la ley de 24 de julio de 1918, así como los que participen de análogo carácter, se considerarán como cargas de las Empresas para todos los efectos relacionados con estas bases.

Segunda. Durante el plazo de ocho años, a partir de la fecha en que se aprueben estas bases, regirán las exenciones a que se refieren los dos párrafos siguientes:

a) Los contratos o convenios de permutas, fusiones, arrendamientos y transferencias del disfrute de líneas o redes que para facilitar su mejor agrupación promueva el Consejo Superior de Ferrocarriles, por iniciativa propia o de las Empresas, estarán libres de pago a la Hacienda de los impuestos de derechos reales y timbre, a partir de la fecha de este Real decreto.

b) También estarán exentos del pago de dichos impuestos las operaciones conducentes a domiciliar en España el pago, exclusivamente en pesetas, de los dividendos de acciones y de los intereses y amortizaciones de obligaciones de las Empresas ferroviarias. Asimismo gozarán de la citada exención los actos y convenios de disminución, cancelación y transferencia de hipotecas, emisión y recogida de obligaciones, aumento y reducción del capital social que, para colocarse en las condiciones de las de activo saneado, o para ejecutar los contratos o convenios a que se refiere al apartado a), realicen por sí mismas o concierten con sus acreedores las Empresas concesionarias acogidas al régimen y beneficio de este Real decreto.

Tercera. A los efectos relacionados con la aplicación a las Empresas de la ley reguladora de la contribución sobre Utilidades de la riqueza mobiliaria y correspondiente determinación de los productos obtenidos por aquélla, habrá de deducirse de dichos productos el importe de todo lo que corresponda al Estado, a virtud de lo dispuesto en estas bases.

Cuarta. Las Empresas de ferrocarriles sometidas al presente régimen ferroviario, cualquiera que sea la fecha de su concesión, estarán obligadas a la observancia de la ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la producción nacional y disposiciones complementarias de la misma, dictadas o que se dicten en lo sucesivo.

Quinta. El Consejo Superior de Ferrocarriles reglamentará la concesión de billetes gratuitos o con reducción de precios, y regulará los conciertos que puedan celebrarse para servicios oficiales de viajeros y mercancías.

Sexta. El Ministerio de la Guerra, por medio de los organismos dependientes del mismo, y oyendo a las Empresas, estudiará y resolverá cuanto concierna a la organización y realización de los transportes militares, a fin de acomodarlos a las exigencias de la técnica ferroviaria y a lo que permitan las instalaciones y material de las líneas.

Las propuestas correspondientes se someterán al Consejo Superior de Ferrocarriles, para que las tenga en cuenta al estudiar los planos de mejora y ampliación de las redes actuales y las adquisiciones de material a que se refiere la base sexta, cuando resulten compatibles con las necesidades comerciales a que respondan aquellas obras y adquisiciones.

Las que tengan carácter exclusivamente militar o afecten de un modo principal y directo a las necesidades de la defensa nacional se tendrán también en cuenta al redactar aquellos planes, pero no se costearán con fondos procedentes de la Caja Ferroviaria y sí con cargo a los créditos que a tal objeto habrán de consignarse en los presupuestos del Estado.

También se estudiarán por el Ministerio de la Guerra las tarifas ferroviarias que hayan de aplicarse a los transportes militares, sometiéndolas a examen del Consejo Superior de Ferrocarriles, en relación con los preceptos de las bases décima y undécima.

Cuando las decisiones del Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, relacionadas con los extremos indicados anteriormente, no estuviesen de acuerdo con las propuestas del Ministerio de la Guerra, la resolución definitiva corresponderá al Presidente del Gobierno.

Séptima. El 70 por 100, como mínimo, del personal superior técnico de las Empresas, deberá tener el correspondiente título español.

A propuesta de cada Empresa y previo informe del Consejo Superior de Ferrocarriles, se determinará, según la importancia y naturaleza de su tráfico y servicio, los cargos que deban clasificarse como técnicos para los efectos del párrafo anterior.

Octava. Por la Sección de Contabilidad y Caja se estudiarán las normas para la liquidación de créditos y débitos entre el Estado y las Empresas, proponiendo las reglas que habrán de seguirse para hacer efectivos los saldos que resulten, tanto al iniciarse el régimen como en los años sucesivos.

Novena. Continuarán en vigor todos los preceptos de la legislación actual, que regulen las facultades del Gobierno para compeler a las Empresas ferroviarias al cumplimiento de las obligaciones prescritas en las respectivas concesiones y para imponer a las mismas las sanciones procedentes, debiendo, además, tenerse en cuenta para su cumplimiento, en relación con las modalidades del presente régimen, las reglas que siguen:

a) El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá imponer a las Empresas, previa audiencia de las mismas y dentro de los límites que señala la vigente ley de Ferrocarriles, multas por faltas o negligencias en su gestión, si de ella resultase perjuicio para el Estado o para el interés público.

b) Cuando la Empresa concesionaria incurriese en faltas o negligencias que se estimaran más graves, el Consejo Superior de Ferrocarriles, oyendo previamente a aquélla, propondrá al Ministerio de Fomento la designación de un Delegado que intervenga directamente su gestión, durante determinado plazo, con las facultades que se le señalen en armonía con lo preceptuado en la base octava. A dicho

Delegado se agregará el personal técnico y administrativo que se estime necesario, corriendo a cargo de la Empresa el pago de los gastos que dicha Delegación ocasiona.

c) Cuando las faltas o negligencias de la Empresa produzcan la interrupción del servicio, pongan en peligro la seguridad de la explotación o causen grave lesión a los intereses del Estado o a los públicos, el Consejo Superior de Ferrocarriles, oyendo antes a aquélla y al Consejo de Obras públicas, propondrá al Gobierno la designación de un Delegado que durante determinado plazo asuma la dirección de la explotación de la línea o líneas respectivas, con la oportuna intervención del Consejo de Administración de la Empresa. Al referido Delegado podrá también auxiliarse el personal técnico y administrativo necesario para el buen desempeño de su cometido, corriendo todos los gastos de la expresada Delegación a cargo de la Empresa.

d) En caso de manifiesta resistencia de la Empresa al cumplimiento de las disposiciones que dicte el Gobierno como consecuencia de lo dispuesto en el apartado anterior, se instruirá el oportuno expediente de caducidad de la concesión, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles, oyéndose a los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno.

e) Contra las resoluciones del Gobierno a que se refieren los dos párrafos anteriores, podrán las Empresas recurrir en vía contenciosa ante el Tribunal Supremo.

Décima. El Consejo Superior de Ferrocarriles estudiará un plan de enseñanza ferroviaria, con el curso de las Empresas.

Undécima. El Consejo, en el plazo de dos años, propondrá al Gobierno, de acuerdo con lo establecido en el apartado h) del primero de los artículos de la base octava, la organización de Tribunales especiales que resuelvan rápida y económicamente las cuestiones derivadas del cumplimiento del contrato de transporte.

Duodécima. Queda derogado todo cuanto se oponga al cumplimiento de lo que se preceptúa por este Real decreto, que tiene carácter de ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos con arreglo a la legislación vigente, hasta la fecha de aprobación de estas bases.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Las Empresas que soliciten su ingreso en el presente régimen habrán de presentar con su instancia:

I. Certificación del acuerdo que autorice su petición, en la forma y con los requisitos que exijan sus respectivos estatutos sociales.

II. Copias de las escrituras de convenios o contratos que en su caso hubieran celebrado y estimasen necesarias para su debida clasificación dentro del régimen.

III. Resumen de los datos precisos para la determinación de las evaluaciones de capital, con arreglo a estas bases.

Segunda. El plazo para que cada Empresa pueda solicitar su ingreso en el régimen, será de tres meses, contados a partir de la fecha de la aprobación de estas bases.

En los casos especiales indicados en la base décimotercera, se considerará modificado dicho plazo, para las que presenten en tiempo hábil la proposición a que alude el apartado primero de dicha base, con sujeción a las siguientes normas:

a) Para las que se clasifiquen en el primer grupo del apartado cuarto, su proposición se entenderá equivalente a la solicitud de ingreso, y éste se considerará autorizado cuando el Gobierno dicte las disposiciones especiales que la Empresa hubiera solicitado.

b) Para las del segundo grupo del mismo apartado, surtirá los efectos de solicitud de ingreso, su conformidad con el primer acuerdo del Consejo Superior de Ferrocarriles acerca de su proposición, si la hiciera constar en el plazo de un mes, a partir de la fecha del acuerdo. Si en ese plazo no hace constar su conformidad o disconformidad, no se considerará a la Empresa como comprendida en ningún caso especial.

c) En el caso previsto, para las del segundo grupo, en el último párrafo del apartado primero de la base décimotercera, si la resolución fuera de acuerdo con la segunda propuesta, se entenderá ésta equivalente a la solicitud de ingreso. Si la resolución no fuera de acuerdo con la propuesta, regirá el plazo que prescribe la misma base.

d) Al solicitar cada Empresa su ingreso en el régimen, podrá reservarse el derecho de renunciar a este ingreso al conocer la cuantía del valor real provisional de su establecimiento, calculado por el Consejo, con arreglo a la base novena.

A este efecto, el referido Consejo comunicará a la Empresa interesada el valor real provisional de su establecimiento, en cuanto lo calcule; y aquélla podrá renunciar a su ingreso en el régimen, en el plazo de quince días, a partir de la fecha de dicha comunicación.

Las Empresas que soliciten su ingreso, reservándose este derecho de renuncia, deberán presentar su correspondiente solicitud en el plazo de dos meses, en lugar de los tres que establece el primer párrafo de esta disposición transitoria.

Tercera. Acordada por el Gobierno la admisión de una Empresa en el presente régimen, se publicará en la *Gaceta de Madrid* la resolución que a tal efecto se dicte.

Cuarta. Durante el período transitorio, definido en la base décima, se aplicarán, para la tasación de los transportes ferroviarios, las tarifas hoy vigentes, de acuerdo con el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, subsistiendo en dicho período la vigencia de ese Real decreto y la de los anticipos otorgados por el Estado a las Empresas para el pago de los mayores jornales y haberes de su personal a virtud de lo preceptuado por la Real orden de 23 de marzo de 1920 y disposiciones complementarias, con las reducciones detalladas para los anticipos en el anejo número 2, sin que por esta sola causa pueda reducirse el personal ni disminuirse sus jornales y haberes. Dichos anticipos estarán sujetos a los reintegros dispuestos en la Real orden antes citada, según lo prevenido en la primera de las disposiciones adicionales.

El artículo 3.º del Real decreto de 30 de enero

de 1924, dictado para la creación del Consejo Superior de Ferrocarriles, quedará sustituido por esta disposición transitoria, desde la fecha en que se aprueben estas bases, a los efectos de la cuantía y forma de las expresadas reducciones de anticipos.

Quinta. El Consejo Superior de Ferrocarriles procederá al estudio y propuesta de las tarifas que hayan de regir en el período provisional definido en la base décima; el cual deberá comenzar para cada Empresa a los tres meses de la fecha en que se publique en la *Gaceta* su ingreso en este régimen.

Sexta. De los nuevos gastos que pueda representar la implantación progresiva de la jornada de ocho horas, durante el período transitorio, así como de los que se deriven de las obligaciones pendientes de pago al personal por este concepto, previamente examinadas por el Consejo Superior, llevarán las Empresas cuenta especial, a fin de cargarlos como gastos de explotación, en cuanto entre en vigor el régimen provisional para cada una de ellas.

Los gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles y sus dependencias durante el citado período transitorio, se abonarán con cargo a los créditos consignados para pagos de anticipos.

Séptima. Si las tarifas correspondientes al período provisional no se aprobaran dentro de los tres meses señalados en la quinta de estas disposiciones transitorias, se entenderán facultadas las Empresas para elevar sus tarifas hasta las máximas legales de su concesión.

Octava. Al aplicar para cada Empresa las tarifas del período provisional a que se refiere la base décima, o las del apartado anterior, en su caso, cesará para ella el derecho al percibo de los anticipos y a la aplicación del Real decreto de 26 de diciembre de 1918, relativo al aumento del 15 por 100 en las tarifas.

Novena. En el plazo de un año se revisarán, por el Ministerio de Fomento, los expedientes de ferrocarriles en tramitación y los relativos a concesiones ya otorgadas, cuyas líneas no se hallen en explotación, instruyendo desde luego expediente de caducidad para los que resulten incursos en ella.

Décima. En tanto no se reforme la legislación vigente, deberá oírse al Consejo Superior de Ferrocarriles antes de sacar la subasta una concesión ferroviaria.

Undécima. Se reserva a favor del Estado, para el caso en que este acuerde construir por sí, en un plazo inmediato, algún ferrocarril cuya concesión se esté tramitando con arreglo a la legislación vigente, el derecho a hacerse cargo del proyecto, pagando al peticionario su importe, según tasación, así como los gastos que justifique haber realizado.

Duodécima. Los ferrocarriles cuya concesión se hubiese otorgado al publicarse estas bases sin haber terminado su construcción, podrán acogerse al presente régimen, después de comenzada su explotación.

#### ANEJO NUMERO UNO

NORMAS PARA FIJAR LA FECHA MEDIA DE REVERSIÓN DE VARIAS CONCESIONES

1.<sup>a</sup> La fecha media de reversión de un grupo de concesiones se fijará, determinando primero, para

cada una de ellas, el capital que en la actualidad representa el derecho de la concesión, valiéndose de la fórmula siguiente:

$$c = \frac{a}{i} \left( 1 - \frac{1}{(1+i)^t} \right)$$

El significado de cada una de las letras que intervienen en esta fórmula es: *c*, Capital que se busca; *a*, Anualidad deducida, según la base décimocuarta para todos los casos; *t*, Tiempo que resta de la concesión, a partir de la fecha que se adopte para el cálculo; (Número entero o fraccionario de años); *i*, Interés (tanto por uno), o cociente que resulte de la división

$\frac{a}{v}$  en la que *v* representa Valor real del establecimiento, según se define en la base novena.

\* \* \*

Cuando los términos de las concesiones no coinciden, se llevarán a la fórmula dicha los valores correspondientes a cada concesión:

$a_1, a_2, a_3, \dots; t_1, t_2, t_3, \dots; i_1, i_2, i_3, \dots$ ; deducidos estos últimos (los de *i*), de los respectivos  $a_1, a_2, a_3, \dots; v_1, v_2, v_3, \dots$  y se hallarán los  $c_1, c_2, c_3, \dots$  que correspondan.

Si *C* es la suma  $c_1 + c_2 + c_3, \dots$  *A*, la suma  $a_1, a_2, a_3, \dots$  *V*, la suma  $v_1, v_2, v_3, \dots$ ; y se designa por

$\frac{A}{V}$ , la relación

$$C = \frac{A}{V} \left( 1 - \frac{1}{(1+i)^t} \right)$$

dará el valor *T*, que es el tiempo medio único que resta a todas las concesiones englobadas, a partir de la fecha en que se base el cálculo.

NOTA.—Para la determinación de las fechas medias de reversión se supone, en todo caso, que las obligaciones y cargas corren totalmente a cuenta de las Empresas.

2.<sup>a</sup> Los ferrocarriles concedidos a perpetuidad pertenecientes a Empresas sometidas al presente régimen, se considerarán otorgados por noventa y nueve años, a partir de la fecha de la disposición a que se refieren estas normas, quedando transformados en temporales a todos los efectos de este régimen.

Para todos los ferrocarriles de concesión temporal actualmente en explotación, se considerará como fecha a partir de la cual debe contarse el plazo de concesión, la que corresponda al término del que para la construcción total de la línea señaló la concesión respectiva, sin tener en cuenta las prórrogas.

#### ANEJO NUMERO DOS

RELACIÓN DE LOS TANTOS POR CIENTO DE REDUCCIÓN QUE HAN DE SUFRIR LOS ANTICIPOS DE PERSONAS OTORGADOS POR EL ESTADO A LAS DISTINTAS EMPRESAS FERROVIARIAS POR REAL ORDEN DE 23 DE MARZO DE 1920 Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DURANTE EL REGIMEN QUE SE ESTABLECE POR LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS DE ESTE REAL DECRETO

Caminos de Hierro del Norte de España, 50 por 100.

Madrid a Zaragoza y a Alicante, 50 por 100.

Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España, 10 por 100.  
 Secundario de Castilla, 20 por 100.  
 Medina del Campo a Salamanca, 10 por 100.  
 Salamanca a la frontera de Portugal, 8 por 100.  
 The West Galicia Railway, 20 por 100.  
 Sociedad Minero Siderúrgica de Ponferrada, 80 por 100.  
 Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos, no percibe anticipo.  
 Metropolitano Alfonso XIII, no percibe anticipo.  
 Ferrocarril eléctrico de Guadarrama, no percibe anticipo.  
 Compañía Madrileña de Urbanización, no percibe anticipo.  
 Sociedad Azucarera de Madrid, no percibe anticipo.  
 Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón, 10 por 100.  
 Compañía de Madrid a Villa del Prado y Almodovar, 15 por 100.  
 Villacañas a Quintanar de la Orden, 10 por 100.  
 Argamasilla a Tomelloso, 100 por 100.  
 Sociedad Minero y Metalúrgica de Peñarroya, no percibe anticipo.  
 Valdepeñas a Puertollano, 5 por 100.  
 Compañía de Ferrocarriles Andaluces, 30 por 100.  
 Caminos de Hierro (Granada, Baza, Guadix), 100 por 100.  
 Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España, 10 por 100.  
 Compañía de los Ferrocarriles suburbanos de Málaga, 30 por 100.  
 Málaga a Algeciras y Cádiz, no se rebaja el anticipo.  
 Compañía Gaditana de Minas La Caridad de Aznalcázar, 10 por 100.  
 Sociedad Minas de Cala, no se rebaja el anticipo.  
 Sociedad Minas Castillo de las Guardas, no se rebaja el anticipo.  
 Compañía del Ferrocarril del Condado, no percibe anticipo.  
 Compañía Anónima de Buitrón, no percibe anticipo.  
 Compañía de Ferrocarriles de Zafra a Huelva, 8 por 100.  
 Compañía Azufre y Cobre de Tharsis a Huelva, no percibe anticipo.  
 Compañía de Riotinto, no percibe anticipo.  
 Compañía de las Torres a Ensenada Aguas Amarillas, no percibe anticipo.  
 Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, no percibe anticipo.  
 Ferrocarril de Soria a Navarra, no se rebaja el anticipo.  
 Compañía de los Ferrocarriles de Valencia a Aragón, 25 por 100.  
 Sociedad Valencia de Tranvías, no percibe anticipo.  
 Sociedad del ferrocarril del Grao de Valencia a Sagunto, 100 por 100.  
 Sagunto and Gandía Railway and Arabano Company Limited, 25 por 100.  
 Compañía de los Ferrocarriles Secundarios y Especiales de Alicante, 20 por 100.

Mazarrón al Puerto, no percibe anticipo.  
 Sociedad de Caminos de Hierro de la Sierra de Cartagena, no percibe anticipo.  
 Compañía del Ferrocarril de La Carolina y prolongaciones, no se rebaja el anticipo.  
 Sociedad Anónima de Tranvías de Granada, no percibe anticipo.  
 The Almería and Alhamilla Railway Compañía Limited, no percibe anticipo.  
 The Great Souhief Railway Compañía Limited, 10 por 100.  
 Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y Orense a Vigo, 20 por 100.  
 Ferrocarril de Montaña a Grandes pendientes, no percibe anticipo.  
 Sociedad Funicular (Vallvidriera), no percibe anticipo.  
 Sociedad del Tibidabo, no percibe anticipo.  
 Sociedad Anónima de Funiculares y ascensores, no percibe anticipo.  
 Compañía del Ferrocarril de Sarriá, no percibe anticipo.  
 Olot a Gerona, 84,25 por 100.  
 San Felú de Guixols a Gerona, 100 por 100.  
 Mollerusa (Sociedad Azucarera del Segre), no percibe anticipo.  
 Compañía Reusense de Travías, no percibe anticipo.  
 Flassá a Palamós, 50 por 100.  
 Compañía General de Asfalto y Portland, no percibe anticipo.  
 Sociedad Anónima del Ferrocarril de Cataluña, no percibe anticipo.  
 Ferrocarriles Catalanes, S. A., 100 por 100.  
 Manresa a Berga, 50 por 100.  
 Valladolid a Medina de Ríoseco, no se rebaja el anticipo.  
 Mollet a Caldas de Montbuig, 20 por 100.  
 Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, 75 por 100.  
 Onda al Grao de Castellón, no percibe anticipo.  
 Alcantarilla a Lorca, 50 por 100.  
 Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla, 30 por 100.  
 Compañía del Ferrocarril de Sábada a Gallur, 8,50 por 100.  
 Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas, 40 por 100.  
 Ferrocarril de Borja a Cortes, no se rebaja el anticipo.  
 Ferrocarril de Haro a Ezcaray, 10 por 100.  
 Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía, no se rebaja el anticipo.  
 Bilbao a Lezama, no se rebaja el anticipo.  
 Amorebieta a Guernica, no se rebaja el anticipo.  
 Ferrocarril de Bilbao a Portugaleta, 45 por 100.  
 Bilbao a Begoña, no percibe anticipo.  
 Funicular Archanda, no percibe anticipo.  
 Compañía Ferrocarril La Robla a Valmaseda, 50 por 100.  
 Sociedad Industrias y Ferrocarriles (León a Matallana), no percibe anticipo.  
 Sociedad Minera de Villadodríd, no se rebaja el anticipo.  
 Ferrocarriles Vascongados, 50 por 100.



Núm. 3.739.

**Aguas.**

El Sr. Gobernador civil de Vizcaya, interesa la publicación del siguiente

## ANUNCIO

Gobierno civil de Vizcaya. - Fomento. - Aguas.

D. Julio Echagüe y Ayani, Gobernador civil de la provincia de Vizcaya; Hago saber: Que por D. Mario Camiña se desea utilizar las aguas sobrantes de los arroyos Sarría, Maguna y Abaroa, en jurisdicción de Garay, Echano y Yurreta, respectivamente, para destinarlas al abastecimiento de Bilbao, Begoña y Deusto, y se le conceda los caudales siguientes: 600 litros por segundo del arroyo Sarría, 650 litros del Maguna y 150 litros del Abaroa; y que con objeto de mantener constantemente la misma calidad y naturaleza de las aguas, se le autoriza a realizar en todo tiempo la sustitución de las aguas de los arroyos citados por otras procedentes de los arroyos Urquiola, Lapur-errea e Indusi, en jurisdicción de Ochandiano y Dima el último, solicitando al efecto los caudales sobrantes de dichas arroyos, a razón de 2 000 litros por segundo del Urquiola, 1.000 litros del Lapur-errea y 1.000 del Indusi, estableciendo en el valle de este último un embalse regulador; debiendo haber constar que las obras afectan a los términos jurisdiccionales de Ochandiano, Dima, Mañaría, Lemona, Amorebieta, Garay, Echano, Yurreta, Ibarri, Ibarriuri, Galdácano y Begoña.

Las obras, en líneas generales, comprenden la toma de derivación de las aguas invernales de los arroyos Urquiola y Lapur-errea, que pertenecen a la cuenca del Ebro, y han de desahucarse aportándolas al arroyo Indusi, que afluye directamente al embalse.

Los caudales solicitados de estos arroyos son 600 litros por segundo del Urquiola, 1.000 del Lapur-errea y 3.000 del Indusi, caudales que se reservarán en las épocas de grandes crecidas, reservándose en todo tiempo los utilizados en los aprovechamientos inferiores con arreglo a lo que determine la Administración.

Las del Urquiola y Lapur-errea se conducirán en un túnel debajo del punto llamado Begoña hasta incorporarlas al Indusi. En éste se establecerá la presa, y el pantano en las proximidades de la carretera de Dima a Ochandiano y a unos cinco kilómetros aguas arriba de Dima. Del pantano arrancará la conducción atravesando en túnel el monte de Atauri, pasando a la cuenca del río Durango hasta alcanzar la cabeza del sifón de Bernagoitia. En este punto se ramifica la conducción, yendo una rama al arroyo Sarría y otra al Maguna y Abaroa. Llegar esta última rama a la arqueta del arroyo Maguna se bifurca derivándose la que va al arroyo Abaroa que sigue el mismo trazado del canal de conducción en este trayecto. La arqueta de toma del arroyo Sarría, situada a la cota 194 m. nace la conducción general,

que en este primer trazado está proyectada para un caudal de 400 litros que se deriva del citado río

El trazado se desarrolla en canal por las estribaciones del monte Oiz atravesando, mediante cinco túneles con una longitud total de 3.044'80 m., varias divisorias secundarias y con un recorrido de otros 3.002'80 m. en trinchera, aunque recubierto el canal con una losa de hormigón armado para evitar posibles contaminaciones de las aguas y el que puedan ser afectadas por las variaciones de temperatura. Al final de este trayecto cruzamos, mediante un sifón de 505'50 centímetros de longitud, la barrancada del arroyo Orobio, disponiendo de una pérdida de carga de 0'01.

El sifón se proyecta con tubería de 600 milímetros de diámetro, siendo la presión máxima en la misma de 49 m.

En la arqueta de salida se injerta la conducción procedente del arroyo Maguna. Este, que como hemos dicho tiene su origen a la cota 187'82 m., se ha calculado para un caudal de 550 litros por segundo.

Su trazado se desarrolla en canal, con una longitud total de 1.524'10 m., de los cuales 1.129 son en túnel y 394'70 en trinchera; seguido de un sifón de 290 m. de longitud que permite cruzar el arroyo Orobio.

La pérdida de carga total es de 1'20 m., equivalente a 0'004.

El diámetro adoptado para la tubería es de 750 mm.

Reunidas las aguas de los arroyos Sarría y Maguna, que conduce mediante un canal calculado para 950 litros hasta que reciben la aportación del Abaroa, teniendo este trozo una longitud total de 3.325 m. de los que 2.544'20 son en túnel y 770'80 m. en trinchera.

Desde este punto, cuya cota es 185'50 m., comienza la canalización general con el caudal total que se pretende aportar al abastecimiento que se ha fijado en 1.100 litros por segundo.

La longitud total de la conducción es de 18.814'90 m., desarrollándose el trazado por la ladera del monte Oiz, en jurisdicción de Ochandiano, con un recorrido en canal de 1.237'50 m. de los que 498'10 son en túnel y 739'40 en trinchera, habiéndose intercalado un sifón para cruzar un arroyo, siendo sus características 235 m. de longitud, 0'01 de pérdida de carga y 32'50 m. de carga máxima.

La cota de llegada de la conducción es de 128'85 m.

Lo que se anuncia para que llegue a conocimiento de los Ayuntamientos de Ochandiano, Dima, Garay, Yurreta, Ybarriuri, Echano, Amorebieta, Lemona, Galdácano, Begoña, Bilbao y Deusto, en cuyas jurisdicciones radican las obras, y de cuantas Corporaciones, Empresas o particulares se consideren perjudicados con las obras de que se trata, a fin de que durante el plazo de 30 días, siguientes al de la publicación de este anuncio, se exponga directamente cuanto a su derecho convenga; debiendo advertirles que durante el mismo estará expuesto al pú-

blico el proyecto en la Jefatura de Obras públicas, Jardines, 6, segundo.

Bilbao, 18 de marzo de 1924. — El Gobernador, Julio Echagüe y Ayani.»

Lo que se hace público en este BOLETIN OFICIAL a los efectos que se expresan.

Zaragoza, 8 de agosto de 1924.

*El Gobernador civil interino,*

**Rafael Afán de Ribera.**

## SECCIÓN SEXTA

Núm. 3.718.

**Daroca.**

Habiendo sido confeccionada la lista cobratoria del arbitrio de vertido de aguas, queda dicha lista expuesta al público en la secretaría durante las horas de oficina, para que los contribuyentes puedan examinar y presentar sus reclamaciones hasta el día diez y siete del corriente.

Daroca, 7 de agosto de 1924. — El Alcalde, A. Gracia Saldaña.

\*\*\*

No habiendo sido constituida la Junta local de Reformas Sociales, en conformidad a la R. O. de 3 de enero de 1923 y figurando la constituida en 11 de noviembre de 1918, por el presente hago saber: Que el día 17 del mes actual y hora de las cuatro de la tarde, se verificará en la Sala Capitular la elección de los Vocales Patronos, y a las cinco la elección de los Vocales Obreros, que han de constituir en esta localidad la Junta local de Reformas Sociales.

No existiendo en este término municipal Asociaciones Obreras y de Patronos, se convoca para dicho acto a todos los patronos y obreros que, con arreglo a la disposición primera de la R. O. citada, tengan derecho electoral.

Daroca, 7 de agosto de 1924. — El Alcalde, A. Gracia Saldaña.

## SECCIÓN SÉPTIMA

### Administración de Justicia

Citaciones y emplazamientos en materia criminal.

*Bajo los apercibimientos procedentes en derecho, se cita y emplaza por los Jueces o Tribunales respectivos a las personas que a continuación se expresan, para que comparezcan el día que se les señala o dentro del término que se les fija, a contar desde la fecha de la publicación del anuncio en este periódico oficial, con arreglo a los artículos 187 de la ley de Enjuiciamiento Criminal, 386 del Código de Justicia Militar y 63 de la ley de Enjuiciamiento Militar de Marina.*

Núm. 3.714.

PEREZ TOLOSA, José; vecino de Zaragoza, hoy en ignorado paradero, comparecerá ante el Juzgado de instrucción de La Almunia, dentro del término de diez días, a contar desde la publicación de la presente en la *Gaceta de Madrid*, a fin de recibirle declaración en causa por delito electoral.

## JUZGADOS MUNICIPALES

Núm. 3.762.

**Leciñena.**

D. Silvestre Serrano Marcén, Juez municipal del término de Leciñena;

Hago saber: Que el día treinta de los corrientes, a las diez de su mañana, tendrá lugar en el Juzgado la subasta pública de una casa vendida a D. Gaspar Posac Solanas, de esta localidad, en juicio verbal civil instado por D. Bagüés Gavín, en nombre y representación de D. José Albero Seral, contra aquél.

Una casa, en la calle del Barrio Curto, número catorce, con su corral, de ciento sesenta y ocho metros cuadrados, que limita por el lado izquierdo con la de Hipólita Solanas, por el lado derecho con Juana Escanero y por el lado posterior con la de Josefa Jiménez, cuya finca aparece amillorada a nombre de María Serrano Romera e inscrita en el Registro Fiscal con el número setecientos cuarenta y dos: tasada en mil y cien pesetas.

*Advertencias.*

1.<sup>a</sup> Que para tomar parte en la subasta deberán los licitadores consignar previamente en la mesa del Juzgado el diez por ciento de la tasación, sin cuyo requisito no serán admitidos.

2.<sup>a</sup> Que será de cuenta del rematante cumplir los títulos de propiedad de la expresada casa.

Dado en Leciñena, o ocho de agosto de mil novecientos veinticuatro. — El Juez municipal Silvestre Serrano. D. S. O. El Secretario, S. Romera.

## PARTE NO OFICIAL

Núm. 3.719.

**Comunidad de Regantes de Magallón**

Para el día 7 del próximo septiembre, a las diez del mismo, y en el Salón de Actos de la Casa Consistorial, se convoca a Junta General de regantes, con objeto de la aprobación de las cuentas de la Corporación, correspondientes al ejercicio de 1923-24, y discusión y aprobación del presupuesto para 1924-25.

Advirtiendo a los regantes que si en la hora señalados no hubiere concurrencia suficiente para tomar acuerdos, se celebrará segunda Junta General el día 7 de octubre venidero, a las diez de la mañana, en la que se acordará lo procedente. Los regantes que asistan a ella, según dispone el art. 61 de las Ordenanzas.

Magallón, 5 de agosto de 1924. — El Presidente de la Comunidad, Salvador Berdejo.

IMPRESA DEL HOSPICIO