

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE ZAMORA

SE PUBLICA LOS LUNES, MIERCOLES Y VIERNES

ADVERTENCIA OFICIAL

Las leyes obligarán 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 dispusiere otra cosa.

Se entiende hecha la promulgación el día en que termine la inserción de la ley en la GACETA=(ART. 1.º DEL CÓDIGO CIVIL)

Las leyes, órdenes y anuncios que hayan de insertarse en los BOLETINES OFICIALES, se remitirán al Jefe político respectivo, por cuyo conducto se pasarán a los mencionados periódicos.—(REAL ORDEN DE 6 DE ABRIL DE 1839.)

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

ADVERTENCIA EDITORIAL

Las disposiciones de las Autoridades, excepto las que sean a instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente, asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio Nacional que dimanare de las mismas, pero los de interés particular pagarán 35 céntimos de peseta por cada línea de inserción.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN—En esta capital 6 pesetas al trimestre y fuera de ella, 6'75.—Números sueltos 25 céntimos.—Se suscribe en Zamora en la Imprenta provincial, dirigiendo la correspondencia al Director de la misma.

El pago de suscripciones y anuncios es adelantado.

Parte Oficial.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY D. Alfonso XIII (Q. D. G.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia y Sus Altezas Reales el Príncipe de Asturias é Infantes D. Jaime y Doña Beatriz, continúan sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutan las demás personas de la Augusta Real Familia.

Gobierno civil de la provincia de Zamora**Arbitrios extraordinarios.—Circular.**

A fin de cubrir el déficit que les resulta en sus presupuestos para el próximo año de 1912, han acordado imponer arbitrios extraordinarios los Ayuntamientos siguientes:

El de Valparaiso impone 25 céntimos de peseta a cada quintal de paja y 20 al de leña para cubrir el déficit de 1.800 pesetas.

El de Torre del Valle impone 20 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 1.569 pesetas.

El de Cubo del Vino impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 5.052 pesetas 57 céntimos.

El de Arquillos impone 25 céntimos a cada quintal de paja para cubrir el déficit de 2.967 pesetas.

El de San Vicente del Barco impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 3.063 pesetas 93 céntimos.

El de Bretocino impone 20 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 649 pesetas.

El de Vidayanes impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 2.816 pesetas 89 céntimos.

El de Cañizo impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 4.316 pesetas 75 céntimos.

El de Donado impone 25 céntimos al quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 872 pestas 78 céntimos.

El de Bermillo de Sayago impone 25 céntimos al quintal de paja y 20 al de leña para cubrir el déficit de 3.893 pesetas 20 céntimos.

El de Cobrerros impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 4.220 pesetas 80 céntimos.

El de Malva impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 4.752 pesetas 26 céntimos.

El de Cazorra impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 1.391 pesetas 84 céntimos.

El de Riego del Camino impone 25 céntimos a cada quintal de paja y leña para cubrir el déficit de 1.183 pesetas 25 céntimos.

Lo que se hace público por medio de este periódico oficial, para que llegue a conocimiento de las personas interesadas en los arbitrios de referencia y puedan entablar las reclamaciones que les concede la ley.

Zamora 18 de Octubre de 1911.

El Gobernador,
Jaime Aparicio.

(«Gaceta» del 8 de Octubre de 1911.)

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS**REAL DECRETO**

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, según lo prevenido en el artículo 2.º de la ley de 14 de Febrero de 1907 para la Protección a la producción nacional,

Vengo en disponer se publiquen en la *Gaceta de Madrid* y BOLETINES OFICIALES de las provincias las adjuntas listas de variantes que los Ministerios proponen en la relación de artículos ó productos prescrita por la ley aludida.

Dado en Palacio a siete de Octubre de mil novecientos once.—ALFONSO.—El Presidente del Consejo de Ministros, José Canalejas.

Lista de variantes propuestas por los Ministerios a la relación de artículos ó productos, para cuya adquisición se considera necesaria la concurrencia de la industria extranjera en los distintos servicios de los departamentos ministeriales.

Ministerio de Estado.

Manifiesta que no tiene que proponer variante alguna.

Ministerio de Gracia y Justicia.

Manifiesta que no estima necesaria ninguna modificación en la relación vigente.

Ministerio de la Guerra.

MÁQUINAS MOTORAS OPERADORAS Y APARATOS EN GENERAL

Máquinas y aparatos para ensayos de materiales.

Convendría añadir en la columna que expresa el epígrafe número 4 anteriormente expresado, lo expuesto al margen.

Aun cuando en rigor estos productos están implícitamente comprendidos en la relación antes mencionada, en lo referente a «Material científico docente y de gabinete», y algunos explícitamente en las relaciones de «Material eléctrico y materiales y aparatos de astronomía, meteorología, etc.»

Conviene que figuren de modo explícito en la forma que se indica, a fin de que en ningún caso pueda suscitarse la menor duda.

ARMAMENTO Y MATERIAL PARA USOS MILITARES

Discos de latón para cartuchería, y bandas del mismo metal para cápsulas de cebos.

Modificar en la relación el epígrafe «Discos de latón para cartuchería, etc.», en la forma expuesta al margen

Subsistentes las razones fundadas que repetidamente se han aducido, solicitando la modificación antedicha, basta remitirse para el conocimiento de ellas al extenso informe que se incluía con nota análoga del año próximo pasado.

Las manifestaciones que en el citado informe se consignaban han adquirido al presente mayor fuerza con la elevación a 4.000 kilogramos por cm de la presión máxima en la prueba de recepción de los latones, en vez de los 3.250 kilogramos por cm que hasta ahora se exigían, según lo dispuesto en Real orden de 8 de Febrero del año actual (Colección Legislativa número 25).

Esta medida, que necesariamente había de imponerse como garantía de seguridad para la adopción en breve plazo de la cartuchería de bala P. y pólvora progresiva, con la que ha de soportarse por el metal de las vainas presiones superiores á las actuales, hacen pensar seriamente en conceder una más amplia libertad para que las fábricas militares puedan en todo momento, sin comprometer los intereses del Estado, proveerse de una primera materia que seguramente dé un producto con todas las exigibles condiciones de perfección.

Lona impermeable para efectos del material de guerra.

Asimismo fué solicitada esta excepción el año anterior, sin que fuera concedida, á pesar de las razones expuestas.

Teniendo presente que en la Real orden de 2 de Enero de 1907 (C. L. núm. 4) se declaran reglamentarias lonas impermeables similares al tipo Yrosblichused Wolf Kassel, y que practicadas gestiones para su compra de la industria nacional, no han dado resultado, y no teniendo noticias de construirse lonas análogas á las del tipo reglamentario antes citado, queda este producto incluído en el motivo 4.º de la Ley de 14 de Febrero de 1907, y en su consecuencia, bien pudiera ser exceptuado de adquirirse de la industria nacional.

Hornos de gas para el recocido de discos y cascos para cartuchos de armamento portátil.

La importancia que tienen en la bondad de la cartuchería las operaciones del recocido durante la fabricación de los cascos, así como lo indispensable que es en dichas operaciones se hagan con la mayor precisión y homogeneidad, cuyos resultados se consiguen con mayores garantías de éxito en hornos de gas especiales para las referidas operaciones patentados, que no sólo no se construyen en España, sino que no es fácil que se construyan en lo sucesivo, por el poco consumo que de ellos se haría por su aplicación limitada, y que dado caso que se construyesen, no ofrecerían garantías, interin no se hiciesen con ellos largos ensayos, son motivos que obligan á pedir esta inclusión, como comprendida en el aparato 4.º del artículo 1.º de la ley.

Espadas sables modelo Puerto seguro.

Ya se solicitó el año próximo pasado, siguiendo el espíritu que informa la ley de Protección á la industria nacional, la exclusión antedicha.

Además de las razones expuestas en la anterior nota, la consideración de que la Fábrica de Toledo está próxima á concluir su instalación para fabricar armas blancas por laminado, que es como se produce el arma referida, que se han enviado dos comisiones á Solingen, autorizadas por Real orden, y que han invertido en la compra de maquinaria para este objeto un crédito concedido el año último, de 112.000 pesetas, fundamentan tan sobradamente lo que se solicita, que no es necesario añadir más razones.

La Fábrica de Toledo, de antiguo y merecido crédito en la fabricación de armas blancas, produce á iguales precios, por los mismos procedimientos y con idénticas condiciones del extranjero la expresada espada sable Puerto seguro, reglamentaria para nuestro Ejército, no procede, pues, conforme el espíritu de la ley, autorizar la compra del arma citada para necesidades nacionales, en otros Centros productores que los de la Nación.

MEDICINA Y SANIDAD

Aparatos é instrumentos médico quirúrgicos en general.

Por no construirse en España dichos aparatos é instrumentos, es forzosamente indispensable la concurrencia extranjera, pues ya se aceptó esta indicación en el año de 1909 en la lista de variantes propuestas por los Ministerios, aunque posterior-

mente ha vuelto ha consignarse que sólo es lícita la concurrencia expresada en la adquisición de aparatos físico-electro y óptico-médicos y mecánicos y en los instrumentos de cirugía ocular, traqueotomía ó intubación, en vez de admitir aquélla en toda clase de aparatos é instrumentos médico-quirúrgicos, que es lo que procede por la razón expuesta.

CONSIDERACIONES

En la relación de los artículos ó productos para cuya adquisición se considera necesaria la concurrencia extranjera en los servicios del Estado, no han figurado en los años anteriores los carruajes automóviles, sin duda con el propósito de que esta floreciente industria, representada hasta entonces por una sola fábrica de Barcelona, arraigase en España y se desarrollara al calor de la protectora ley de la Industria nacional, tan beneficiosa y necesaria para el engrandecimiento comercial de nuestro país.

Desgraciadamente, esta noble aspiración no ha logrado verse aún confirmada, puesto que, por el contrario, hoy día puede decirse que no contamos con ninguna fábrica, ya que la Hispano-Suiza, única que creíamos existía al promulgarse aquella ley y única que hoy se beneficia indudablemente de la misma, no puede considerarse como producto nacional, tal como la ley lo define, porque emplea en sus carruajes radicaadores, magnetos, carburadores, plegos de bolas y ejes fabricados en el extranjero, que unidos á otros elementos contruídos en España, constituyen los automóviles patente Birkigt (nombre del Ingeniero suizo que dirige la fábrica) que se vende en Barcelona.

Además, como esta Sociedad ha montado ahora otra fábrica en Francia, de no intervenir el Estado escrupulosamente todos sus productos y primeras materias, será difícilísimo comprobar en los coches que hayamos de probar en lo sucesivo, si lo que antes se fabricaba en España continúa haciéndose ó si viene del extranjero.

La afirmación de que emplea importantes órganos fabricados en el extranjero ha sido comprobada en los automóviles de esa marca adquiridos por este Centro, todos los cuales tienen magneto Bosch de fabricación alemana, ejes Lemovine (franceses) y uno de ellos, el 40 caballos de la Capitanía General de la sexta Región, radiador Meyvet de Ginebra.

Respecto al carburador hemos podido convenirnos de que emplea en algunos modelos el Clandel. Todo lo cual nos obliga á rechazar esta marca como nacional, aun cuando su construcción ha mejorado notablemente, además que por lo limitado de sus tipos y los numerosos problemas que se presentan al aplicar el automovilismo á las necesidades militares, hacen que de ningún modo puedan admitirse como única solución de aquéllos los carruajes de esta fábrica.

Así parece haberlo confirmado la práctica, cuando no obstante haber estado incluídos en las prescripciones de la citada ley de Protección á la industria nacional, los automóviles de todas clases, por Real decreto de 28 de Diciembre de 1909 (D. O. de Enero de 1910), han quedado incluídos en el presente año, entre los artículos que pueden adquirirse de la industria extranjera, los automóviles de gran peso, quedando limitadas las restricciones de dicha ley á los automóviles ligeros.

Nos proponemos demostrar en lo que sigue que no existe motivo para tal diferencia, y que tanto para los automóviles rápidos, como ya se ha hecho para los de grandes pesos, debe aceptarse la concurrencia extranjera para su adquisición por el Estado.

Esta exclusión de los automóviles de todas clases de la ley de Protección á la industria nacional, no puede en modo alguno perjudicar á la citada

fábrica, puesto que dada la excelencia de sus productos y el dilatado mercado que en el terreno particular ha conseguido, es indudable que éste ha de agotar todos los años su creciente producción sin necesidad del amparo oficial, que lejos de favorecer aminora quizá el valor comercial de los automóviles de la notable factoría catalana, por el carácter de monopolio que tal ley parece adquirir al no proteger más que una sola fábrica.

Muy conveniente sería desde luego que no existiese más que un solo tipo de automóvil reglamentario, por la simplificación que esto había de introducir en los recambios; pero esta ventaja, que á primera vista pudiera parecer fácil de conseguir, queda anulada por completo por otro género de consideraciones que imponen ineludiblemente la necesidad de utilizar automóviles de tipos muy diferentes.

Sin referirnos á la Escuela de mecánico automovilistas, en la que el personal debe instruirse en el manejo de los automóviles más conocidos, á fin de hallarse en disposición de hacerse cargo de los particulares que hubieran de requisarse en el momento de una campaña, por cuya razón es indispensable que aquélla cuente con carruajes de muy variados sistemas y tipos; los dedicados al servicio especial de comunicaciones y los destacados á las órdenes de las autoridades militares deben ser asimismo de diferentes modelos.

Estos últimos coches constituyen, por decirlo así, un material de experimentación, y del estudio de ellos, en relación con el servicio que prestan, y que como es natural, varía en las distintas regiones, puede este Centro electro-técnico con algún conocimiento de causa formar criterio acerca de las condiciones de cada tipo de vehículo, tanto en sí como por comparación con los otros.

No es posible, por lo tanto, establecer diferencia entre los coches asignados á la Escuela y los destacados, puesto que unos y otros forman parte del material del servicio automovilista, y unos y otros sirven para el estudio más acertado de la orientación que mejor convenga al mismo.

Debe tenerse en cuenta que la máquina automóvil no ha llegado todavía al grado de perfeccionamiento necesario para que pueda considerarse resuelto el problema de la locomoción mecánica, y por consiguiente, que si se admiten y aplica en el Ejército los que ahora se construyen, no es una solución definitiva, sino porque al presente no se dispone de otra mejor.

Multitud de ingenieros y mecánicos de todos los países se afanan en buscar solución á los grandes problemas del automóvil, entre los que resaltan por su excepcional importancia el sistema de inflamación de la mezcla gaseosa, el enfriamiento de los cilindros, el modo de obtener las distintas velocidades y la manera de transmitir el esfuerzo motor á las ruedas, todo lo cual da lugar á infinidad de disposiciones más ó menos ingeniosas que hallan aplicadas en gran número de marcas de automóviles, no siendo posible juzgar prácticamente de ellas más que estudiándolas directamente.

Todos los trabajos referidos cristalizan en los diferentes sistemas de automóviles, entre los que se destacan en primera línea una docena de marcas bien ideadas y perfectamente contruídas, pero cuyas aplicaciones varían, según el rumbo tomado por la dirección técnica de cada fábrica.

Por estas razones no es posible que el Ejército se limite á adquirir automóviles de una sola marca, ya sea nacional ó extranjera, puesto que el automóvil, aunque adelantadísimo, permanece aún en un período de tanteo, y no ha de poderse precisar en mucho tiempo cuál es el tipo más perfeccionado de ellos.

Por otra parte, las condiciones de los coches contruídos hasta ahora por la Hispano Suiza

difieren bastante de las generales que debe reunir un automóvil militar.

Nuestro suelo, por demás accidentado en algunas regiones y con el clima peculiar de nuestra situación geográfica que favorece tan poco á la buena conservación de las carreteras, exige que los automóviles del Ejército sean sumamente fuertes y robustos en todos sus órganos, toscos, si es posible para facilitar las recomposiciones; los motores deben tener gran superficie de enfriamiento para que puedan desarrollar desahogadamente el excesivo trabajo que á veces se les exige circulando por caminos malos, marchando fuera de la carretera, remontando los caminos militares con sus fuertes pendientes y cerradas curvas.

La marcha de estos carruajes rara vez pasará de 60 kilómetros por hora; en cambio será preciso en ocasiones subir pendientes de 14 ó el 15 por 100, para lo cual es necesario que las transmisiones estén calculadas con este objeto.

El manejo de estos carruajes debe ser sencillo, para que con mecánicos medianos puedan efectuarse grandes recorridos sin tener que ocuparse casi de la máquina.

La mayoría de los constructores, de acuerdo con lo que exige la teoría, están conformes en que para estos casos conviene utilizar motores ó cilindros separados, grandes radiadores, potentes sistemas de frenos, empleando desde luego el motor como uno de ellos para evitar el calentamiento de los demás, cambios de velocidades de un solo tren y transmisión por cadenas.

Respecto al combustible, los carburadores deben de estar dispuestos para marchar con alcohol carburado y hasta con alcohol ordinario, pues la gasolina es exótica entre nosotros, por lo que no se encuentra en muchos lugares durante los períodos de paz, y, por lo tanto, con mucho mayor motivo escaseará en tiempo de guerra.

Los constructores de Barcelona se han ocupado, como es natural, solamente de resolver las condiciones exigidas por el turista, tales como ligereza y velocidad, añadiendo por su parte la fábrica la colocación del chasis más alto para que puedan pasar por debajo las piedras de grandes dimensiones sin lesionar el motor, y al mismo tiempo para que los coches se encuentren en condiciones de atravesar los riachuelos de poco fondo.

Esta última cualidad resulta sumamente peligrosa, pues al elevar el centro de gravedad pierde estabilidad el carruaje y se hace difícil el manejo de las curvas de pequeño radio.

Para llenar las dos primeras condiciones se emplean los cilindros fundidos por parejas, bastidores de reducida escuadra, transmisión por Cardán, y en general, todos los órganos dispuestos solamente con la robustez indispensable para el trabajo que deben desarrollar.

Los frenos y el carburador tampoco están establecidos en la forma que antes hemos indicado.

Es indispensable que los automóviles españoles no reunen al presente las condiciones generales exigidas para ser empleados en el Ejército, si bien en algún caso especial podrán prestar buenos servicios.

Esta consecuencia resulta lógica, puesto que al constituirse la Sociedad Hispano Suiza, sus Ingenieros debieron estudiar únicamente las condiciones que exige el público que practica el automóvil como *esport*, sin preocuparse de las que debía exigir el Estado en sus diversas aplicaciones, puesto que el pequeño número de carruajes que éste adquiera no podría tener nunca importancia suficiente para supeditar á esa construcción las exigencias del gran público, que al fin y al cabo es el sostén de esta fábrica.

CONCLUSIÓN

Hemos procurado inspirar los anteriores razonamientos, sancionados en muchas ocasiones por la práctica en un espíritu de absoluta justicia, pues nada más lejos de nuestro ánimo el lesionar directa ó indirectamente los intereses de empresas que trabajan con gran entusiasmo, cooperando al engrandecimiento de nuestra industria.

Creemos también haber demostrado suficientemente la imposibilidad de que el Ejército, por las condiciones especiales de su servicio, se limite á emplear los carruajes de la única fábrica que pretende ser nacional, pero sin razón para ello, y que procede que, al igual de lo hecho en el presente año con los vehículos de gran peso, sean excluidos los automóviles ligeros de la ley de Protección á la industria nacional; suplicando, en consecuencia, á la Junta mixta encargada de redactar las excepciones para 1912, que así lo acuerde, con evidente ventaja del servicio y de los intereses del Estado.

Ministerio de Marina.

Manifiesta que no tiene necesidad de introducir variante alguna.

Ministerio de Hacienda.

Manifiesta que no tiene necesidad de introducir variante alguna en la relación que se halla en vigor.

Ministerio de la Gobernación.

Manifiesta que no considera necesario introducir modificación alguna en la relación de productos vigente.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

Manifiesta que no tiene que proponer variante alguna.

Ministerio de Fomento.

Manifiesta que no tiene necesidad de introducir variante alguna en la relación vigente.

ADMINISTRACION DE CONTRIBUCIONES DE LA provincia de Zamora.

CIRCULAR

El artículo 25 del Reglamento para la administración, investigación y cobranza de la contribución sobre edificios y solares de 24 de Enero de 1894, preceptúa, que es obligación de los Alcaldes, la confección del padrón correspondiente en la forma que determina el artículo 24 y después de resolver las reclamaciones contra ellos presentadas, según dispone el artículo 26 del mismo, remitirlo á esta Oficina para su examen y aprobación.

En su consecuencia, y en cumplimiento de lo ordenado en dicho Reglamento, se advierte por la presente á los Sres. Alcaldes de los pueblos que al final se expresan, que son los que tienen aprobados sus Registros fiscales hasta el 31 de Julio último, y por lo tanto los que han de tributar, con arreglo al citado Reglamento, las prevenciones siguientes:

Primera. Una vez publicada la presente circular procederán á la formación del Padrón de conformidad al modelo que á continuación se inserta, expresando en él todas las fincas que aparecen en el Registro fiscal y no se hallan exentas, por el orden con que en el mismo figuran y con el detalle necesario, para determinar el sitio en que están emplazadas, el propietario á quien corresponde, el domicilio de éste ó su Administrador, el

producto íntegro que rinden, el líquido imponible que tienen asignado, y cuota que les corresponde, que para determinar ésta se aplicará al líquido imponible de cada finca, al tipo fijo é invariable de 18 por 100, en el que ya va incluido el 1 por 100 para premio de cobranza y gastos de comprobación, y la cantidad que resulte, será la cuota para el Tesoro, á la que hay que agregar en casilla separada, el 16 por 100 del recargo establecido por el artículo 23 de la ley de Presupuestos de 31 de Diciembre de 1901, para atender á las obligaciones de primera enseñanza, tanto á las cuotas de los contribuyentes vecinos como á los hacendados forasteros sin excepción alguna.

Segunda. Igualmente, se incluirá en la casilla correspondiente el recargo del 7'50 por 100 sobre las cuotas del Tesoro, fijado por el artículo 16 de la ley de 29 de Diciembre de 1910.

Tercera. Una vez terminado el Padrón se pondrá al público por término de ocho días, anunciándolo oportunamente en el BOLETIN OFICIAL y por los demás medios de costumbre en cada localidad, resolviéndose en término de cinco días por la Alcaldía las reclamaciones presentadas, que no podrán versar más que sobre errores aritméticos ó de copia, y de cuyas resoluciones, podrán alzarse los contribuyentes ante esta Administración, en término de ocho días.

Cuarta. Transcurrido el plazo señalado, aprobados dichos Padrones por los Alcaldes y selladas todas sus hojas con el de la Corporación, se remitirán á esta Oficina, indefectiblemente al finalizar el mes de Noviembre próximo venidero, á cuyo efecto deberá estar terminado antes del día 15 del expresado mes, para poder ser anunciado, expuesto al público y resolver las reclamaciones antes de la fecha fijada, para remitirlo á esta Administración.

Quinta. A los expresados Padrones, se acompañará copia de los mismos y dos ejemplares de listas cobratorias en las que se incluirán los contribuyentes hasta tres pesetas, en la casilla que corresponde al segundo trimestre, las de tres á seis, la mitad, en el primer trimestre y la otra mitad en la del segundo y las de seis en adelante por cuartas partes, en las cuatro casillas correspondientes.

Sexta. El original se reintegrará con el importe del papel de la clase 11.^a y la copia y listas cobratorias con el de la clase 12.^a, reclamando el número de recibos de cada clase que sean precisos, teniendo presente, que es necesario un recibo por cada finca, llamando la atención de los Sres. Alcaldes respecto á que, los expresados Padrones se formarán cada tres años, según preceptúa el artículo 5.^o del Real decreto de 4 de Enero de 1900.

Séptima. No se aprobará ningún Padrón, que no se encuentre formado con arreglo al citado artículo 24 del Reglamento, é instrucciones dictadas en la presente circular, y que tenga menor riqueza que la que arrojen los resúmenes ó que carezcan al final del estado de contribuyentes por escala de cuotas para el Tesoro solamente, en la forma en que se verifica en los demás repartimientos, ni aquellos en que no se exprese al final los nombres de cada contribuyente con sus dos primeros apellidos.

Esta Administración, espera del celo de los señores Alcaldes, que penetrados de la importancia del servicio que se les ordena y al objeto de no irrogar perjuicios á los intereses del Tesoro y á la buena marcha de la Administración pública, no demorarán la formación y envío de dichos documentos, remitiéndolos en el plazo señalado, pues en otro caso se verá precisada, á proponer al señor Delegado de Hacienda, la imposición de las responsabilidades que determinan el artículo 25 del referido Reglamento.

Zamora 12 de Octubre de 1911.—El Administrador de Contribuciones, Germán Cernuda.

