

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS EXCEPTO LOS FESTIVOS.

ADVERTENCIA OFICIAL.

Las leyes y disposiciones generales del Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la provincia. *Ley de 23 de Noviembre de 1857.*

Las disposiciones de las autoridades, excepto las que sean á instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente, como asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio de la Nación que diere lugar á las mismas; pero los de interés particular pagarán su inserción, entendiéndose en este caso con el Editor del *Boletín*.

Suscripcion en Santander.—Por un año 36 pesetas; por seis meses 20 idem; por tres meses 12 idem.

Suscripcion para fuera.—Por un año 45 pesetas; por seis meses 25 idem; por tres meses 15 id.

Se suscribe en la imprenta de DON SALVADOR ATIENZA, LOPE DE VEGA, NUM. 4. El pago de la suscripcion será ADELANTADO.—No se admite correspondencia oficial de los Ayuntamientos, quienes deberán dirigirla precisamente al señor Gobernador civil. Los anuncios se insertarán á 10 céntimos de peseta por línea.

Parte oficial.

PRESIDENCIA

DEL

CONSEJO DE MINISTROS.

Ss. Mm. el REY y la REINA Regente (Q. D. G.) y Augusta Real Familia continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

(Gaceta del 25 de Marzo.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros; en nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino,

Vengo en autorizar al Ministro de Fomento para presentar á las Cortes un proyecto de ley de ferrocarriles secundarios.

Dado en Palacio á diez y seis de Marzo de mil ochocientos ochenta y ocho.

MARIA CRISTINA

El Ministro de Fomento,

Carlos Navarro y Rodrigo.

A LAS CORTES

La opinion pública, eco de las grandes necesidades del país, viene señalando hace tiempo la conveniencia de impulsar el desarrollo de los llamados ferrocarriles económicos ó secundarios, como medio poderoso, no solo para acrecentar el tráfico de los ya existentes, que constituyen la red de servicio general, sino para crearle y estimularle en las comarcas que carecen hoy de esta clase de vias de comunicacion.

La ley general vigente clasifica todos los ferrocarriles en dos grupos, con las denominaciones de líneas de servicio general, que forzosamente han de ser de via ancha con arreglo á su art. 43; y líneas de servicio particular, que, como su denominacion indica, no se destinan al servicio público; pero además de estos dos grupos de líneas hay evidentemente otro que debe comprender los ferrocarriles que, sin estar incluidos en la red de servicio general, ni destinados á servicio particular, se construyen y explotan exclusivamente para servicio del público, y á estos ferrocarriles viene aplicándose por analogía el artículo 64 de la ley general. La experiencia ha demostrado que ni este artículo 64, ni los demás preceptos contenidos en el capítulo X de la precitada ley general, ó en su capítulo XI sobre tranvías, se adaptan al carácter ó índole especial de las líneas secundarias destinadas á uso público, y quizá por este motivo, casi todas las construidas ó en construccion han sido objeto de leyes especiales, promovidas por el interés individual legítima y patrióticamente amparado por la iniciativa parlamentaria de los Representantes de la nacion: por otra parte, la ley de Expropiacion forzosa, posterior á la general de Ferrocarriles, ha derogado implícitamente la mayor parte de las disposiciones legales que esta última consagra á las referidas líneas secundarias.

Todas estas razones aconsejan la conveniencia de una ley, como complemento de la general vigente, que sea aplicable, sin dudas ni vacilaciones, á los ferrocarriles secundarios de uso público; asunto que ha sido ya objeto de una proposicion de ley, tomada en consideracion por el Senado, y cuyos artículos revelan la notoria competencia y nobles propósitos del digno Senador que la presentó. El Ministro que suscribe acepta desde luego muchas de las ideas tan acertadamente desarrolladas en la aludida proposicion de ley, y al mismo tiempo entiende que no hay inconveniente en dar un paso más en la patriótica tarea de impulsar la construccion de los

ferrocarriles secundarios, que tan benéfica influencia han de ejercer en el fomento de los intereses agrícolas é industriales de la nacion.

A este objeto se encamina el proyecto de ley que tiene la honra de someter á la deliberacion de las Cortes el Ministro que suscribe.

El punto más importante, el más difícil, sin duda alguna, que ofrece este proyecto de ley, se refiere á la conveniencia de auxiliar con fondos del Estado esta clase de ferrocarriles, y no sin haberlo meditado profundamente el Ministro de Fomento se ha decidido á proponer á las Cortes la idea de subvencionarlos. Por una parte se presenta como pavoroso argumento contra toda tentativa de nuevos sacrificios la cifra de los compromisos que pesan sobre el Estado por razon de las subvenciones otorgadas por leyes especiales á líneas de servicio general, no concedidas todavía: esta cifra, que no bajará de 190 millones de pesetas, corresponde próximamente á 30 líneas del plan general vigente; pero antes de arredrarse ante la magnitud de esta suma, conviene tener presente que más de la mitad de aquellas 30 líneas yace hace mucho tiempo olvidada, sin que á pesar de la subvencion otorgada por sus leyes especiales, algunas de las cuales datan de larga fecha, hayan logrado despertar el interés individual para solicitar su concesion en debida forma; y así continuarán probablemente, por no responder ya al fin práctico que presidió á su concesion. Por otra parte, se ofrece como argumento en favor de nuevas subvenciones, que si resueltamente se reconoce la necesidad de estimular el desarrollo de los llamados ferrocarriles económicos ó secundarios, preciso es reconocer al mismo tiempo que el estímulo más poderoso ha de venir de los auxilios del Estado, y que sin este estímulo no tendríamos al presente una red de más de 8.000 kilómetros, de los cuales solo una insignificante parte se ha construido sin aquel auxilio, á pesar de que nuestros primeros carriles se han establecido en las zonas más productivas y entonces casi inexploradas. Es, además, un

hecho reconocido, no solo en España, sino en otras naciones, que los capitales entregados por el Estado á cambio de la construccion de ferrocarriles, han encontrado ya provechosos remuneracion en los ingresos, por razon de impuestos, y en las economías por los servicios gratuitos, aparte de otras ventajas representadas por el aumento de la riqueza nacional.

Ante estos argumentos y otros muchos, que no se ocultan á la sabiduría de las Cortes, el Ministro que suscribe se ha decidido resueltamente á proponer que los ferrocarriles secundarios reciban tambien auxilios del Estado, apartándose empero del sistema adoptado hasta ahora, que consiste en ir entregando á las Empresas una parte del valor de las obras, á medida que avanza su construccion; porque semejante procedimiento ofrece, entre otros inconvenientes, el de preceder los desembolsos del Tesoro á la explotacion de las líneas; y harto ha demostrado la experiencia hasta qué punto han llegado estos desembolsos previos con relacion á la importancia de la obra ejecutada, y cuán largos años han permanecido como capital improductivo en construcciones paralizadas, sin ventaja alguna para la nacion. No desconoce el Ministro que suscribe que el sistema de subvencion actualmente adoptado tiene razon de ser cuando se trata de costosas construcciones para ferrocarriles importantes de servicio general, y que en estos casos, los auxilios del Estado deben estar prontos para prestar ayuda inmediata á las Empresas que se comprometen en tan cuantiosos gastos; pero tratándose de líneas secundarias, cuya longitud y coste de construccion son relativamente pequeños, conviene que el Estado no se imponga sacrificio alguno sino después de haber adquirido la seguridad de ser un hecho la explotacion de la línea y de que sus auxilios recaigan directamente sobre la entidad explotadora, estableciéndose de este modo una provechosa comunidad de intereses entre esta entidad y las que obtienen la concesion ó construyen el camino, pues aun cuando legalmente forman una misma y

deban encaminarse á un mismo fin, son frecuentemente distintas y á veces de encontradas aspiraciones é intereses.

El sistema de subvencion propuesto en el proyecto de ley es el de garantía de interés, pero limitada á los diez primeros años de la explotación: este sistema tiene sus impugnadores, y conviene desvanecer algunas de las principales objeciones que contra el mismo suelen hacerse. Es una de ellas la inseguridad en la cifra de los compromisos que contrae el Estado; pero esta inseguridad desaparece desde el momento en que se fija un límite al capital que ha de devengar interés, conociendo así la cifra máxima de las obligaciones contraídas, del mismo modo que se conoce hoy con el sistema de limitar por anualidades las entregas que se hacen para los ferrocarriles en construcción. La dificultad de determinar el producto líquido es otra objecion que se desvanece desde el momento en que un detenido estudio de los datos que posee la Administración y de cada caso hecho por la misma, permita establecer previamente la relacion entre los productos líquidos y el ingreso bruto, haciéndolos depender de este último, que tantos medios de comprobacion ofrece, y que de hecho comprueba hoy la Administración del Estado para la percepcion del impuesto sobre transportes de viajeros y mercancías. Puede objetarse tambien que, seguras las empresas de percibir una remuneracion á su capital, descuidarán el acrecentamiento del tráfico, y no tendrán interés directo en crearle; pero es infundado este temor, porque siendo la duracion de la garantía de interés relativamente corta comparándola con el plazo de concesion, no conviene á las empresas, terminados que sean los diez primeros años, encontrarse con una línea desacreditada, sin tráfico propio, y sujetas á la obligacion de seguirla explotando en lo sucesivo sin auxilio alguno del Estado.

La condicion propuesta en el proyecto de ley de que las Empresas vayan reintegrando al Estado de las cantidades percibidas por razon de la garantía de interés, cuando las líneas produzcan más de un 6 por 100, permite fundadamente esperar que en un plazo más ó menos largo quedarán en gran parte compensados los sacrificios del Tesoro: si contra esta lisonjera esperanza se alegare la experiencia de que casi ninguna de nuestras principales líneas en explotación reparte habitualmente un 6 por 100 de interés á sus accionistas, debe tambien reconocerse imparcialmente que la pequeñez del interés percibido por los mismos quizá dependa, no tanto de escasez de tráfico, como del excesivo capital que representa la construcción de las líneas, y que seria seguramente menor si hoy se construyesen de nuevo, sin olvidar las lecciones de la experiencia.

Además de la garantía de interés, se propone la subvencion en forma de aprovechamiento de obras públicas, construidas ó conservadas por el Estado para usos públicos compatibles con la existencia del ferrocarril: este sistema de subvencion se halla hoy en vigor, y podrá recibir amplias aplicaciones en el establecimiento de ferrocarriles secundarios, porque la mayor flexibilidad en sus condiciones técnicas de construcción y explotación permitirá plegar los trazados á carreteras construidas, así como el paso de puentes, muelles y demás obras públicas, sobre las cuales no ha sido posible ni conveniente establecer líneas de via ancha, cuyo tráfico y velocidades son

incompatibles con los demás usos públicos.

Hay en el proyecto de ley otros particulares que merecen especial mencion. El art. 57 de la ley general ordena al Ministro de Fomento que se hagan los estudios de las líneas comprendidas en el plan de servicio general, y tanto este artículo como todo el resto de la ley, guarda silencio acerca de los estudios de ferrocarriles secundarios: de la situacion legal creada por este silencio de la ley y del espíritu de sus artículos 62 y 64 parece deducirse que corresponde exclusivamente á la iniciativa particular toda gestion encaminada al estudio y construcción de ferrocarriles que no sean de servicio general: por estas razones el Gobierno, sin tomar iniciativa alguna en los ferrocarriles no comprendidos en el plan vigente, se ha limitado hasta ahora á esperar el impulso del interés privado y no se ha otorgado concesion alguna sin la presentacion de proyectos formados por particulares, cuyos proyectos, segun lógicamente debe suceder, obedecen como móvil principal á las probabilidades más ó menos lisonjeras de un buen negocio y á los auxilios más ó menos cuantiosos que ofrecen las Diputaciones provinciales y Municipios interesados en el establecimiento del ferrocarril. Pero desde el momento que el Estado aporta su contingente de auxilio, no puede negarse al Gobierno la facultad de tomar una vigorosa iniciativa, no solo en la eleccion de las líneas que deba subvencionar el Estado, sino tambien en el orden de preferencia que á cada una corresponda, á fin de que se repartan equitativamente y con arreglo á las necesidades del país, tanto entre las comarcas ricas como entre las menos afortunadas, pues unas y otras contribuyen en justa proporcion á levantar las cargas del Estado. Definidos así los deberes que al Gobierno corresponden en la gestion de ferrocarriles secundarios subvencionados, surge inmediatamente la necesidad de formar el plan general de ellos.

La determinacion de este plan exige un prolijo y concienzudo trabajo de detalle, que á juicio del Ministro que suscribe, debe confiarse al Gobierno, y con este objeto se solicita en el adjunto proyecto de ley la autorizacion para proceder y resolver en la materia. Formado y aprobado el plan general, debe dejarse al Gobierno la iniciativa de anunciar la subasta de cada concesion, con arreglo al orden de preferencia que exijan las verdaderas necesidades de cada comarca, y esta tarea no ha de ofrecer dificultad alguna si se cumple estricta y lealmente el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 sobre planes anuales de obras públicas, que tiene ya fuerza de ley para la ejecucion de algunas carreteras.

Para anunciar la subasta, no es necesario pasar previamente por las dilaciones y gastos que trae consigo la redaccion de proyectos completos y detallados para cada línea, como si hubiera de construirse por Administración: es muy suficiente fijar por medio de un conjunto de cláusulas generales para toda la red, y particulares para cada concesion, las condiciones de longitud máxima, itinerario, coste kilométrico medio, tarifas, gastos de explotación, prescripciones de carácter técnico, y en una palabra, cuantos datos sean necesarios para definir con toda claridad y detalle las obligaciones del concesionario, sin perjuicio de exigirle durante la construcción los planos y perfiles de re-

planteo y los proyectos parciales de obras en que así se estime conveniente, para depurar si se ajustan á aquellas obligaciones: la administración posee elementos bastantes para adquirir previamente todos estos datos sin grandes gastos ni dilaciones, y puede de esta manera imprimir á sus trabajos un criterio de unidad que con el procedimiento hoy vigente es muy difícil conseguir. No es la primera vez que se propone este sistema en España, pues se halla legalmente planteado para concesion de ferrocarriles en nuestra isla de Puerto Rico; y esta circunstancia evita más prolijas explicaciones que no se ocultan á la sabiduría de las Cortes.

Por último, y para terminar cuanto se refiere á los ferrocarriles secundarios con subvencion, conviene mencionar que la facultad de otorgar las concesiones por líneas separadas ó por grupos de líneas enlazadas entre sí, contribuirá poderosamente á asegurar la ejecución de líneas de corto tráfico por ahora, pues aisladamente anunciadas, no lograrían despertar el interés privado, y por este motivo deben reunirse á otras de gran tráfico que compensen la desfavorable condicion de las primeras.

Trata tambien el proyecto de ley de los Ferrocarriles secundarios sin subvencion; y sobre este punto entiende el Ministro que suscribe ser conveniente y equitativo auxiliar, por el medio indirecto de la exencion temporal de algunos impuestos á las Empresas, que con recursos propios y sin pedir ningún auxilio al Estado, contribuyen tan poderosamente á fomentar la riqueza de la nacion: no seria justo tampoco sujetarlas á prestar gratuitamente al Estado los mismos servicios que las líneas subvencionadas, y por esta razon se las exime, si bien imponiéndoles la obligacion de prestarlos mediante remuneracion previamente convenida.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la deliberacion de las Cortes el adjunto proyecto de ley.

Madrid 16 de Marzo de 1888.—El Ministro de Fomento, Carlos Navarro y Rodrigo.

(Se concluirá.)

GOBIERNO CIVIL

DE LA

PROVINCIA DE SANTANDER.

CARCELES.

Circular número 92.

A fin de que los Ayuntamientos que constituyen los partidos judiciales de Torrelavega, Laredo y San Vicente de la Barquera tengan conocimiento de las cantidades que cada uno debe satisfacer por contingente para gastos carcelarios en el ejercicio de 1888 á 1889, he acordado se inserten á continuación los repartimientos que han tenido efecto entre los mismos, aprobados por la Comision provincial.

Santander 26 de Marzo de 1888.

El Gobernador,

Rafael Martos.

Repartimiento de las cantidades que

deben entregar los pueblos que componen el partido de Torrelavega.

AYUNTAMIENTOS.	Quota que corresponde á cada uno.	Pts. Cts.
Torrelavega	1.575	57
Reocin	451	33
Corrales de Buelna	417	73
Arenas	368	30
Anievas	104	86
Santillana	314	73
Ongayo	299	81
Molledo	306	55
San Felices	239	73
Cieza	183	97
Miengo	182	18
Alfoz de Lloredo	153	27
Polanco	146	45
Cártes	133	60
Bárcena Pié de Concha	121	92
Total	5.000	>

Repartimiento del partido de Laredo.

AYUNTAMIENTOS.	Quota que corresponde á cada uno.	Pts. Cts.
Laredo	873	13
Ampuero	431	54
Voto	377	48
Liendo	208	38
Colindres	141	10
Limpías	122	73
Total	2.154	38

Repartimiento de San Vicente de la Barquera.

AYUNTAMIENTOS.	Quota que corresponde á cada uno.	Pts. Cts.
San Vicente de la Barquera	275	91
Val de San Vicente	461	60
Herrerías	166	81
Lamason	101	16
Peñarrubia	96	08
Rionansa	349	33
Valcáliga	512	4
Comillas	258	58
Udías	138	11
Ruiloba	243	82
Alfoz de Lloredo	369	12
Total	2.972	76

JUNTA PROVINCIAL DEL CENSO DE POBLACION.

Circular núm 93.

Algunas Juntas municipales no han remitido á esta provincial los documentos á que se refiere el párrafo segundo del artículo 59 de la Instruccion de 20 de Setiembre del año último, á pesar de las prevenciones de la circular de 22 de Febrero próximo pasado (Pasa á la cuarta plana.)

COMISION PROVINCIAL DE SANTANDER.

Obras públicas provinciales.

Mes de Enero de 1888.

Carretera del Ponton de Ruda á Miera.

SECCION DE RUDA A ESLES.

TERCERA RELACION de los jornales invertidos en la reforma de las dos primeras curvas del kilómetro segundo de la expresada carretera durante la segunda quincena del referido mes.

CLASES.	NOMBRES.	JORNALES.		SUMAS	TOTALES.
		Número.	Precios. Pesetas.	parciales. Pesetas.	
Peones mayores	Francisco Sierra Ruiz	5'00	2'00	10'00	203'66
	Antonio Ruiz Sierra	6'00	2'00	12'00	
	Ventura Sierra Ruiz	6'00	2'00	12'00	
	Severino Gutierrez	6'00	2'00	12'00	
	Pedro de la Concha	6'00	2'00	13'00	
	Estéban Ruiz	6'00	2'00	13'00	
	Salustiano Gutierrez	3'00	2'00	6'00	
	Pedro Gomez	5'50	1'75	9'63	
	Gregorio Sierra	6'50	1'75	11'38	
	Francisco Sierra Concha	6'00	1'75	10'50	
	José Cobo Diego	4'00	1'75	7'00	
	Justo Ruiz	7'50	1'75	13'12	
	Valentin Sierra	7'00	1'75	12'25	
	Manuel Ruiz Montero	6'50	1'75	11'38	
	Benigno Valdés	5'00	1'75	8'75	
	Ramon Saez	7'00	1'70	11'90	
	Lorenzo Saez	5'50	1'70	9'35	
José Gutierrez	6'00	1'70	10'20		
Roman Gutierrez	6'00	1'70	10'20		
Peones menores	Bernardo Cobo	4'00	1'50	6'00	33'88
	Indalecio Cobo	6'00	1'25	7'50	
	Manuel Mantecon	6'50	1'25	7'13	
	Antonio Gomez	6'00	1'00	6'00	
	Juan Ruiz Herrero	7'25	1'00	7'25	
SUMA DE JORNALES					237'54

Asciende la precedente relacion de los jornales invertidos durante la segunda quincena del mes de Enero último en los trabajos de la reforma de las expresadas curvas, á la cantidad de doscientas treinta y siete pesetas y cincuenta y cuatro céntimos.

Santander 8 de Febrero de 1888.—El Director encargado, Víctor Ortiz Villota.

La Comision provincial, en sesion del dia 12 del mes corriente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 125 de la ley provincial vigente, acordó se publique en el *Boletín oficial* una copia de la relacion remitida por el Director del distrito oriental.

Santander 19 de Marzo de 1888.—El Vicepresidente, Ramon D. de Uzurrun.—El Secretario interino, Javier de la Revilla.

do, inserta en el *Boletín oficial* número 198 correspondiente al día 25 de dicho mes.

Dispuesto por el artículo 60 de dicha Instrucción que todas las operaciones censales debían quedar concluidas en el término de 60 días, desde el señalado para la recogida de las cédulas de inscripción, y habiendo cumplido dicho plazo en fin de Febrero último, no es ya posible tolerar por más tiempo el cumplimiento de un servicio tan importante.

Al efecto, dirijo á los Sres. Presidentes de las citadas Juntas municipales este último recuerdo, en la seguridad de que todos los que se hallen en descubierto del indicado servicio, se apresurarán á cumplirlo antes de que finalice el presente mes, y que de este modo me evitarán el disgusto de tener que adoptar contra los morosos las medidas de rigor que se señalan en los artículos 73 y 74 de la repetida Instrucción.

Santander 26 de Marzo de 1888.—El Presidente, Rafael Martos.—El Secretario, Enrique de la Vega.

COMISION PROVINCIAL
DE
SANTANDER.
SUMINISTROS.
MES DE MARZO DE 1888.

La Comision provincial de Santander en union del Comisario de guerra,

Certifican: Que segun los datos que tienen á la vista de los precios á que se han vendido las especies de suministros en los pueblos cabeza de partido de la provincia, han resultado como término medio los siguientes:

Racion de pan á veintinueve céntimos de peseta.

Racion de cebada á una peseta nueve céntimos.

Racion de paja á cincuenta y cuatro céntimos de peseta.

Racion de un litro de aceite á una peseta y un céntimo.

Racion de un quintal métrico de carbon á ocho pesetas noventa y cinco céntimos.

Racion de un idem idem de leña á dos pesetas sesenta y cuatro céntimos.

Racion de un kilogramo de carne á noventa y cuatro céntimos de peseta.

Racion de un litro de vino á cuarenta y dos céntimos de peseta.

Y á fin de que dichos precios sirvan para la valoracion del suministro hecho por los pueblos de esta provincia en el citado mes á las tropas del Ejército y Guardia civil transeuntes por los mismos, se expide la presente en cumplimiento de la disposicion tercera de la Real orden de 22 de Marzo de 1850.

Santander 19 de Marzo de 1888.—El V. P. de la C. P., Ramon D. de Ulzarrun.—El Comisario de Guerra, Luis Blanco.—El Secretario interino, Javier de la Revilla.

Anuncios oficiales.

Ayuntamiento de Los Corrales.

Confeccionado el apéndice de rectificación al amillaramiento de la riqueza pública de este Ayuntamiento, base

de la contribucion territorial en el próximo año económico de 1888-89, se expone al público en la Secretaría del mismo, por término de diez días, para que los contribuyentes interesados le examinen y hagan uso de su derecho si se vieren perjudicados.

Los Corrales 24 de Marzo de 1888.—Francisco Fernandez.

Ayuntamiento de Vega de Pas.

Se halla expuesto al público en la Secretaría de este Ayuntamiento, por término de quince días, el apéndice al amillaramiento que ha de servir de base para el repartimiento de la contribucion de inmuebles, cultivo y ganaderia del ejercicio de 1888 á 89: trascurrido el plazo señalado no se admitirá reclamacion alguna.

Vega de Pas 23 Marzo de 1888.—El Alcalde, Juan Revuelta.

Ayuntamiento de Reocin.

El apéndice al Amillaramiento que ha de servir de base al reparto de la contribucion de inmuebles para el ejercicio de 1888-89 se halla terminado y expuesto al público por término de quince días, durante los cuales los interesados pueden presentar las reclamaciones que vieren convenirles.

Reocin, Marzo 24 de 1888.—El Alcalde, Antonio Salceda.

Providencias judiciales.

CEDULA DE CITACION Y EMPLAZAMIENTO

Por el presente y de orden del señor don Avelino Alvarez C. y Perez, Juez de primera instancia de Llanes y su partido, se cita, llama y emplaza á todos los que se crean con derecho á suceder en la mitad de los bienes reservables que con el carácter vincular poseyó en sus dias D. José Antonio de Buergo Sanchez, natural y vecino de Llanes en la parroquia de Prio de este Concejo, que falleció en la ciudad de Santander el día veintidos de Julio del año último, provenientes las vinculaciones de que son objeto los expresados bienes de D. Toribio de Buergo, vecino de Hueba, D. Juan de Buergo, D. Andrés de Buergo y Posada, D. Juan de Buergo Bada, D. Juan de Buergo de la Vega, D. Julian de Cebos Junco y su esposa D.^a Teresa de Inguanzo, don Francisco y D. Felipe de Buergo Campillo, para que en el improrrogable término de nueve días y ocho más, por razon de distancia, comparezcan en autos á contestar la demanda civil ordinaria de mayor cuantía que como sucesor inmediato en los referidos bienes propuso en este Juzgado D. Francisco de Buergo Gonzalez Campillo, mayor de edad, casado, propietario y vecino de Madrid, y á su nombre el Procurador D. Benigno Pola Varela, bajo apercibimiento de que en otro caso les parará el perjuicio que proceda, segun lo tengo acordado en providencia de este día dictada en la indicada demanda.

Llanes y Marzo nueve de mil ochocientos ochenta y ocho.—El actuario, Cayetano de la Cruz y Lopez —V.º B.º: el Juez de primera instancia, Avelino Alvarez y Perez.

Nota de los Ayuntamientos que deben á la administracion del *Boletín oficial* las cantidades que se detallan por anuncios de prendadas y pérdidas de ganados, insertos en dicho periódico oficial desde Julio 1879 á Junio de 1884 y cuatro primeros meses del ejercicio actual.

AYUNTAMIENTOS.	DÉBITO en los años económicos de 1879 á 1884		DÉBITO en los cuatro primeros meses del año económico actual.		TOTAL débito.
	Ptas.	Cs.	Ptas.	Cs.	
Alfoz de Lloredo	22	25	1	80	24 05
Anievas	2		»		2
Arredondo	6		1	70	7 70
Astillero	»		1		1
Bárcena de Cicero	12		4		16
Cabezón de Liébana	»		1	70	1 70
Cabezón de la Sal	27	50	»		27 50
Camargo	»		2		2
Camaleño	10	50	7	80	18 30
Campó de Yuso	1	75	»		1 75
Castañeda	2	25	»		2 25
Castro ó Cillorigo	20	75	2	50	23 25
Cayón	16	25	»		16 25
Corvera	12	50	3	10	15 60
Corrales de Buelna	19	50	»		19 50
Enmedio	27	50	8	40	35 90
Entrambasaguas	6	75	1	80	8 55
Herrerías	1	75	»		1 75
Hermanidad de Campó de Suso	67	75	13	20	80 95
Lamasón	»		5	30	5 30
Liendo	»		1	20	1 20
Liérganes	13		»		13
Los Tojos	32	25	»		32 25
Marina de Cudeyo	3	25	»		3 25
Mazcuerras	1	75	2	70	4 45
Meruelo	3	50	»		3 50
Ongayo	1	50	»		1 50
Pesaguero	9	75	»		9 75
Pesquera	»		1	50	1 50
Pielagos	49	75	1	80	51 55
Polanco	11	75	»		11 75
Polaciones	31	75	»		31 75
Potes	1	75	1	40	6 15
Ramales	»		2	20	2 20
Rasines	3	50	»		3 50
Reocin	12	25	»		12 25
Rionansa	29	75	1	60	31 35
Rivamontan al Mar	9		2	40	11 40
Rozas (Las)	9	75	»		9 75
Ruente	»		1	60	1 60
Ruesga	8	75	»		8 75
San Felices de Buelna	1	75	10	90	12 65
San Miguel de Aguayo	19	50	1	60	21 10
Santiurde de Reinosa	3	75	»		3 75
Santiurde de Toranzo	1	50	5	70	7 20
Santillana	4	75	»		4 75
Selaya	4		»		4
Soba	10	25	3		13 25
Solórzano	2	25	1	30	3 55
Tresviso	4		»		4
Valdáliga	19	25	1	40	20 65
Valdeolea	5		»		5
Valderredible	1		1	60	2 60
Val de San Vicente	21	50	»		21 50
Vega de Liébana	21		3		24
Vega de Pas	9	50	1	50	11 75
Villaescusa	1	75	»		1 75
Villacarriedo	5	25	»		5 25
Villafufre	7	75	1	30	9 90
Udías	»		4	80	4

Los señores Alcaldes pueden remitir las cantidades que en el anterior estado aparecen en descubierto, bien por el giro mútuo ó letra de fácil cobro, certifi- cando la carta si lo hacen en sellos de correos.