

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE BURGOS

SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS, MENOS LOS FESTIVOS

Suscripción para la capital

Un año.....	47 pesetas
Seis meses.....	25 »
Tres id.....	13 »

Ejemplar: 0,50 pesetas.-Atrasado: 1,00

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.

Se entiende hecha la promulgación el día en que termina la inserción de la ley en el *Boletín Oficial del Estado* (Art. 1.º del Código Civil).—Inmediatamente que los señores Alcaldes y Secretarios reciban este *Boletín* dispondrán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibo del número siguiente.—Los señores Secretarios cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de conservar los números de este *Boletín*, coleccionados ordenadamente para su encuadernación, que deberá verificarse al final de cada año.

Suscripción para fuera de la capital

Un año.....	50 pesetas
Seis meses.....	28 »
Tres id.....	14 »

Pago adelantado

EDICTOS DE PAGO Y ANUNCIOS DE INTERÉS PARTICULAR
A SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS LÍNEA

GOBIERNO CIVIL

Circulares.

El Excmo. Sr. General Gobernador Militar de esta Plaza me comunica que por el Regimiento de Cazadores de España, número 11, se practicarán ejercicios de tiro, de fuego real, el próximo lunes, día 7, en el Campo de Tiro de La Brújula.

Lo que se hace público en este periódico oficial para general conocimiento y, en especial, para la de todas las Autoridades dependientes de la mfa, a fin de que sean adoptadas las medidas oportunas, al objeto de prevenir y evitar accidentes.

Por Dios, España y su Revolución Nacional-Sindicalista.

Burgos 3 de agosto de 1944.

El Gobernador civil interino,

Julio de la Puente Careaga.

En el «Boletín Oficial del Estado», correspondiente al día 30 del actual, número 212, aparece la siguiente Orden del Ministerio de Obras Públicas:

«Ilmo. Sr.: La Ley de bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, de 24 de enero de 1941, estima fundamental para la organización de los servicios, que se establezca una coordinación entre los dos transportes específicos; encomendando por el apartado (k) de su base duodécima a la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera el estudio y propuesta al Ministerio de Obras Públicas de la referida coordinación.

La Junta Superior, en sesión de 11 de julio de 1944, ha aprobado nueve normas generales para la distribución metódica y efectiva del tráfico entre la carretera y el ferrocarril, que pueden servir para desarrollar las ordenaciones de cada una de estas dos clases de transportes y alcanzar los fines propuestos por la mencionada Ley; conviniendo dejar para estas ordenaciones posteriores lo que es peculiar de ellas, como la realización de los transportes por carretera por las entidades ferroviarias; tema ajeno a la coordinación y necesitado de detenidos estudios complementarios.

En consecuencia, Este Ministerio ha tenido a bien aprobar las siguientes bases de coordinación, que habrán de ser tenidas en cuenta al confeccionar los programas inmediatos y urgentes de ordenación de los transportes por ferrocarril y por carretera:

1.ª Para los efectos de su coordinación con los ferroviarios, los transportes por carretera se clasificarán del modo siguiente:

Transporte coincidente, transporte afluyente y transporte independiente.

Es transporte coincidente el que tiene el mismo origen y el mismo destino que otro transporte ferroviario, con itinerarios iguales o distintos. (El itinerario es indiferente, puesto que no se deben tomar ni dejar viajeros ni mercancías en puntos intermedios no concedidos).

Es transporte afluyente el que aporta y recoge viajeros y mercancías para y del ferrocarril.

Es transporte independiente el que no está comprendido en ninguna de las dos clases anteriores.

2.ª La coordinación abarcará dos períodos:

Transición y Régimen normal.

3.ª Como norma general no se establecerán transportes públicos regulares por carretera, coincidente con los ferroviarios; sin embargo, podrá establecerse un transporte coincidente:

1.º Cuando razones de defensa nacional lo aconsejen.

2.º En los casos particulares en que se considere conveniente a la economía nacional. La estimación de estas excepciones incumba al Ministerio de Obras Públicas asesorado por la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

En el establecimiento de estos transportes coincidentes se dará preferencia a las entidades ferroviarias a que se refiere la Ley de 24 de enero de 1941, en las condiciones previstas por la misma.

Para cada itinerario ferroviario se fijará una zona de influencia servida por cortos trayectos por carretera afluentes al ferrocarril, con límites determinados en cada caso atendiendo al interés nacional y cuidando de evitar posibles competencias con otros ferrocarriles. Los pueblos de la zona se

considerarán como estaciones ferroviarias a los efectos de coincidencia con otros transportes.

Si algún itinerario de otra clase de transporte público regular por carretera tuviese en algún tramo superposición con algún itinerario de ferrocarril o con itinerarios de su zona de influencia se eliminará del transporte por carretera el tráfico coincidente, a no ser que se dé alguno de los casos de excepción señalados en el párrafo primero de esta Base; respetándose los tráficos afluentes e independientes que puedan utilizar aquel itinerario. Sin embargo, siempre que sea posible, se procurará que no exista esta superposición parcial de itinerarios de transportes por carretera afluentes e independientes con itinerarios ferroviarios ni con sus zonas de influencia.

4.ª Las excepciones de establecimientos de transportes públicos regulares por carretera, coincidentes con los ferroviarios, fundadas en conveniencias de defensa nacional, se estudiarán e informarán por la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, desde el punto de vista de su coste de organización, de la probable desviación de tráfico que han de producir y del presunto resultado económico de su explotación; parangonando los daños que a la economía nacional puedan seguirse con el grado de las conveniencias en orden a aquella alta finalidad que tiendan a satisfacer. Como antecedente a estos estudios, el Consejo Directivo de Transportes por Carretera determinará las formas de realizar el transporte y propondrá la más conveniente dentro de la ordenación de su transporte específico y de su reglamentación.

Las excepciones de establecimiento por conveniencia de la economía nacional, se informarán por la Junta Superior, por propia iniciativa o a propuesta del Consejo Directivo de Transportes por Carretera o de cualquier otra entidad, teniendo en cuenta cuantos factores, causas y efectos se relacionen con el servicio en estudio y, entre otros, los siguientes:

a) Costos de realización del transporte de viajero y de la mercancía por carretera y por ferrocarril, separando el valor de los ele-

mentos nacionales y de los de importación.

b) Tarifas mínimas efectivas aplicables al transporte total por uno y otro medio, teniendo en cuenta los costos de realización de los servicios, los impuestos que los graven y el beneficio industrial.

c) Tiempo de realización del transporte por ferrocarril y por carretera, con equivalencia económica mediante el módulo de remuneración media del usuario considerado como productor.

d) Gastos indirectos complementarios que realmente se produzcan por carga, descarga, transbordo y transportes a domicilio desde las estaciones ferroviarias y de autobuses y camiones.

5.ª Si circunstancialmente se agotase la capacidad comercial de tráfico del ferrocarril en determinados trayectos, en una explotación racional, y no hubiese establecida línea regular por carretera coincidente, el ferrocarril vendrá obligado a establecer, durante el tiempo que sea indispensable, servicios públicos discrecionales de transportes por carretera, coincidentes con el ferroviario saturado. Si el ferrocarril no cumpliera esta obligación en el tiempo y en la forma debidos, suplirá su función el Consejo Directivo de Transportes por Carretera, mediante la compensación económica correspondiente y con el material y las organizaciones de las Agrupaciones a que hace referencia el párrafo segundo de la Base octava de la Ley de 24 de enero de 1941.

Si en ciertas secciones de la Red de Carreteras en que convenga económicamente el transporte por ellas, con arreglo a las bases antes fijadas, se consiguiese por mejoras en la explotación de la Red de ferrocarriles existentes en la actualidad o por puesta en explotación de secciones de ferrocarril hoy en construcción, hacer más conveniente el transporte por ferrocarril que por carretera en los coincidentes, cesará el transporte por ésta en los tramos en que así suceda, previas las compensaciones justas y necesarias al que viniera explotando el transporte por carretera, caso de no ser la propia entidad ferroviaria a la cual vá el tráfico,

El Ministerio de Obras Públicas

concretará en cada caso, el momento, la amplitud y las condiciones de aplicación de estos servicios.

6.ª Los transportes públicos por carretera afluentes a los ferro carriles, se establecerán en servicios regulares, formando parte de la Agrupación correspondiente, sin limitación de longitud de recorrido y dando a ésta la mayor amplitud que permita su explotación económica o la que exija el buen servicio del usuario; llegando hasta subvencionarse por el Estado en forma armónica con las subvenciones que se otorguen al ferrocarril, si prevaleciera el sistema de subvenciones, o por las Federaciones a que se refiere el párrafo segundo de la Base décima de la Ley, en razón de la tarifa única, si ésta hubiese de costear el servicio público.

Los Despachos Centrales interurbanos se establecerán únicamente en la zona de influencia del ferrocarril.

7.ª Los transportes públicos regulares por carretera afluentes a los ferroviarios, establecerán con éstos, servicios combinados de tráfico de viajeros y de mercancías, con reserva de asientos y de transbordo, y billetes y facturaciones únicas; garantizándose las liquidaciones por un organismo que radique en la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y quedando supeditada la aplicación de esta norma a la existencia de las Agrupaciones previstas en la Base octava de la Ley de 23 de enero de 1941.

8.ª Los transportes por carretera independientes de los ferroviarios no serán afectados por las Bases anteriores de coordinación.

9.ª En el período de transición a la normalidad del transporte coordinado se irán eliminando gradualmente los intereses particulares actuales, aprovechando su material, sus instalaciones y sus organizaciones en la forma que cada caso aconseje, con un plazo máximo de dos años para converger al régimen normal que por el Ministerio de Obras Públicas se determine.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid 26 de julio de 1944.—Peña Boeuf.—Ilmo. Sr. Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera».

Lo que se hace público en este periódico oficial para general conocimiento.

Burgos 31 de julio de 1944.

EL GOBERNADOR,

Manuel Yllera García de Lago.

El Sr. Presidente del Colegio Oficial de Médicos de esta provincia me comunica que, según declaración jurada formulada por el Colegiado D. Antonio del Campo Alonso, ha sufrido extravío el talonario de recetas oficiales, el cual contenía un número de recetas que no se puede precisar. Este talonario llevaba los números del 2.001 al 2.100, de la Serie A, y queda anulado.

Lo que se hace público en este periódico oficial para conocimiento de todos los Farmacéuticos de la provincia, que deberán inutili-

zar el referido talonario, caso de ser localizado.

Por Dios, España y su Revolución Nacional-Sindicalista.

Burgos 2 de agosto de 1944.

El Gobernador Civil interino,

Julio de la Puente Careaga.

SERVICIO PROVINCIAL DE GANADERIA

Circulares.

Habiéndose presentado la epizootia de fiebre aftosa en el ganado existente en el término municipal de Miranda de Ebro, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 12 del vigente Reglamento de Epizootias de 26 de septiembre de 1933 (*Gaceta* del 3 de octubre) se declara oficialmente dicha enfermedad.

Los animales atacados se encuentran en sus cuadras, señalándose como zona sospechosa una faja de 1000 metros alrededor de la zona infecta; como zona infecta los barrios de Los Corrales, Bardauri y La Picota, y zona de inmunización las infecta y sospechosa.

Las medidas sanitarias que han sido adoptadas son las de aislamiento, empadronamiento y marca de animales enfermos y sospechosos, y las que deben ponerse en práctica son todas las comprendidas en el capítulo XXXIII del vigente Reglamento de Epizootias.

Burgos 28 de julio de 1944.

El Gobernador Civil interino,

Julio de la Puente Careaga.

Habiéndose presentado la epizootia de fiebre aftosa en el ganado existente en el término municipal de Burgos, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 12 del vigente Reglamento de Epizootias de 26 de septiembre de 1933 (*Gaceta* del 3 de octubre), se declara oficialmente dicha enfermedad.

Los animales atacados se encuentran en sus establos, señalándose como zona sospechosa una faja de 1000 metros alrededor de la zona infecta; como zona infecta todo el término municipal, y zona de inmunización las infecta y sospechosa.

Las medidas sanitarias que han sido adoptadas son las de aislamiento, empadronamiento y marca de animales enfermos y sospechosos, y las que deben ponerse en práctica son todas las comprendidas en el capítulo XXXIII del vigente Reglamento de Epizootias.

Burgos 28 de julio de 1944.

El Gobernador Civil interino,

Julio de la Puente Careaga.

ADMINISTRACION DE PROPIEDADES Y CONTRIBUCION TERRITORIAL

Circular.

Siendo varios los Ayuntamientos que no han remitido a esta Administración las certificaciones del 20 por 100 de Propios, 10 por 100 de Pesas y Medidas y 10 por 100 de Aprovechamientos Forestales correspondientes al segundo trimestre del año actual, se pone en conocimiento de los señores Alcaldes de los Ayuntamientos que figuran en la siguiente relación que deben remitir las citadas certificaciones en el plazo de cua-

tro días a contar de la fecha de la publicación de la presente circular, pasado el cual se les impondrá, tanto a los Alcaldes como a los Secretarios de los Ayuntamientos cuyas certificaciones no obren en esta Oficina, la multa de 25 pesetas por el incumplimiento de este servicio.

Relación de los Ayuntamientos.

Acedillo, Arcos, Baños de Valdearados, Barbadillo del Pez, Barrio de San Felices, Bentretea, Carazo, Ciadoncha, Ciruelos de Cervera, Cubo de Bureba, Fuentebureba, Grisaleña, Hormazas (Las), Hoyuelos de la Sierra, Merindad de Cuesta Urria, Miraviche, Modúbar de la Emparedada, Palacios de Benaver, Pinilla de los Barruecos, Presencio, Quintanilla del Agua, Reinoso, Renuncio, Revilla (La), Rucandio, Santa Cruz de Juarros, Solduengo, Terminón, Vilviestre del Pinar, Villalba de Duero, Villalbilla de Burgos, Villamarín de Villadiego, Villamiel de la Sierra, Villanueva de Carazo, Villariego, Villaverde Peñahorada y Zuñeda.

Burgos 1 de agosto de 1944.—El Administrador de Propiedades, Juan Bautista Polo.

ANUNCIOS OFICIALES

Delegación de Industria de Burgos

En virtud de expediente incoado en esta Delegación por D. Eugenio Sáiz Santamaría, como encargado de la Central eléctrica que suministra fluido para el alumbrado público y particular del pueblo de Cobanera, de esta provincia, con fecha 15 del actual han sido aprobadas las siguientes tarifas, de aplicación a sus abonados:

Por una lámpara de 10 vatios fija, 2,40 pesetas.

Por una lámpara de 15 vatios fija, 3,65 pesetas.

Por una lámpara de 10 vatios conmutada, 3,20 pesetas.

Por una lámpara de 15 vatios conmutada, 4,15 pesetas.

Siendo los impuestos a cargo del abonado.

Burgos 24 de julio de 1944.—El Ingeniero Jefe, Anjonio López Monfís.

R. E. N. F. E.—VIA Y OBRAS

Concurso de ejecución de las obras de «AMPLIACION DE TALLERES Y EDIFICIOS PARA EL SERVICIO DE MATERIAL MOVIL EN LA ESTACION DE MIRANDA, LINEA DE MADRID A

HENDAYA», con presupuesto de 1.409.175'19 pesetas.

En la Secretaría de Vía y Obras, Pacífico, número 2, Madrid, y en la de la 3.ª Sección de la Vía, calle del Carmen, número 2, Burgos, y en los días laborables, de ocho a catorce horas, estarán a disposición de los concursantes los documentos de este concurso, que se cierra el 18 de agosto.

Madrid 29 de julio de 1944.—El Ingeniero Jefe de Vía y Obras, J. Fernández Prida.—El Secretario de la División de Vía y Obras, I. Aguilar.

Agrupación Forzosa del Partido de Miranda de Ebro.

Por el presente quedan convocados los Sres. Alcaldes de los Ayuntamientos que integran esta Agrupación Forzosa para atenciones de la Administración de Justicia del Partido, a sesión extraordinaria que se celebrará en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial de la Ciudad, el día 12 del próximo mes de agosto, a las once y media en primera convocatoria, y caso de no reunirse número suficiente, tendrá lugar en segunda media hora despues cualquiera que sean los representantes, para tratar sobre el siguiente Orden del día.

1.º Aprobación, si procediere, de las Cuentas generales de Ordenación y de Caudales del ejercicio 1943.

2.º Traslado del Juzgado a otro inmueble, y reposición del mobiliario del mismo.

3.º Propuesta de suplemento de crédito mediante transferencia, dentro del vigente presupuesto ordinario de Gastos.

Lo que se hace público para conocimiento de las Corporaciones interesadas.

Miranda de Ebro 29 de julio de 1944.—El Alcalde-Presidente, Arbáizar.

ANUNCIOS PARTICULARES

F. URRACA

OCULISTA

DEL HOSPITAL DE BARRANTES

Consulta particular de 11 a 2 y de 5 a 7

Gratis a los pobres

Lain-Calvo, 18, 1.º Telf. 1311

1

Perra de caza perdiguera, blanca, con pintas color canela, atendida por «Perla», desapareció el día 25 de julio. Entregarla calle Madrid, 86. Andrés Blanco.

IMPORTANTE PARA TODOS LOS ALCALDES

ACEITES PARA CUPOS AGRÍCOLAS

Existencias de las acreditadas marcas VACUUM, CASTROL, SHELL y ATLANTIC

IGNACIO PALACIOS, S. A.

Merced, 12

:::

:::

BURGOS

2-6

Mutualidad Provincial Agraria de Burgos

Seguro de Accidentes de Trabajo en la Agricultura.

Seguro obligatorio de Enfermedad.

Oficinas: Espolón, 28

BURGOS

43 50