

Boletín Oficial



DE LA PROVINCIA DE BURGOS

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS MENOS LOS FESTIVOS

Suscripción para la Capital

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

Ejemplar: 0,50 - 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 (Artículo 1.º del Código Civil). — Inmediatamente que los señores Alcaldes y Secretarios reciban este BOLETIN disponerán que se fije un ejemplar en el sitio de costumbre, donde permanecerá hasta el recibir del número siguiente. — Los señores 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.

Los edictos de pago y anuncios de interés particular abonarán 0,75 pesetas línea, debiendo los interesados nombrar persona que responda del pago en esta capital

Suscripción para fuera de la capital

Un año 50 pesetas
Seis meses 26 »
Tres » 14 »

PAGO ADELANTADO

GOBIERNO CIVIL

Circulares.

En el «Boletín Oficial del Estado», número 365, correspondiente al día 31 de diciembre último, se publica la siguiente Ley de la Jefatura del Estado:

«El desarrollo adquirido por el transporte mecánico por carretera y la progresiva e ininterrumpida mejora de los vehículos que lo aseguran ha ejercido una profunda influencia sobre los transportes terrestres. Los beneficios proporcionados por el nuevo sistema son de enorme importancia; pero forzoso es reconocer que no puede subrogarse en el papel del ferrocarril en todos los órdenes y circunstancias de economía y de rendimiento y, en ocasiones, por falta de garantías de continuidad; por esto ha sido preciso que, lo mismo en España que en el extranjero, el Poder público haya tenido que buscar fórmulas para coordinar ambos medios de transporte, evitando una competencia sin regulación, génesis de perjuicios de un orden de magnitud comparable, e incluso superior, a los beneficios determinados por la existencia del nuevo instrumento.

Consciente el Poder público de esta realidad, ha concedido toda su atención al estudio del problema planteado en los últimos veinte años. En este período se han reiterado los estudios, las consultas a los elementos interesados, usuarios y portadores, y las conferencias con representación de ambos sistemas de transporte, en busca de soluciones al desorden que produjo desde un principio la falta de una regulación adecuada. La necesidad de estudiar el problema a fondo ha dado lugar a una interinidad legislativa; por lo que los transportes se han desenvuelto durante los últimos años en circunstancias anormales, y todo ello ha producido honda perturbación que sólo puede concluir con el establecimiento de una ordenación adecuada de los transportes, reguladora de derechos y obligaciones de los elementos afectados por una coordinación que demandan los supremos intereses nacionales.

Interesa, en efecto, a la economía y a la solidaridad nacionales

que ninguna riqueza quede sin explotar y que ningún pueblo permanezca aislado por falta de transporte; que éste sea, en su conjunto, lo más económico y eficaz posible y que su continuidad esté plenamente garantizada. Pero para lograr estos resultados, que ni la carretera ni el ferrocarril pueden proporcionar considerados aisladamente, es obligada la coordinación entre ambos medios de transporte, en forma tal que los dos puedan subsistir, asegurando el máximo rendimiento posible al conjunto.

Ya en anteriores disposiciones legales se atribuía a los transportes por carretera una misión como complementaria y distribuidora de los ferroviarios. Esta misión, que la presente Ley ratifica, debe interpretarse con amplitud muy diferente a la que supondría reservar a los primeros exclusivamente los servicios de camiones en las zonas no servidas por el ferrocarril. Por ello, al mismo tiempo que se procura facilitar los transportes afluentes al ferrocarril y el establecimiento de servicios combinados—pieza fundamental de coordinación—, se admite en casos excepcionales la posibilidad de la coincidencia de los sistemas; pero a la vez se establecen las condiciones y gravámenes que se reputan indispensables para disminuir el atractivo que los tráficados creados, servidos y asegurados por el ferrocarril ejercen sobre los transportistas por carretera; con esto se evita el envilecimiento de unos servicios cuya sustitución es imposible sin llegar a extremos que supongan privar al país de la posibilidad de utilizar las ventajas que pueda ofrecer el transporte por carretera.

La existencia del ferrocarril es siempre beneficiosa, tanto para el porteador por carretera como para el usuario. Al primero le libera de la obligación de transportar los productos de reducido valor específico, asegura la permanencia y volumen del tráfico, de cuyas primicias disfruta, y constituye un volante regulador del mismo, evitándole la pesada carga de tener preparada una organización adecuada para satisfacer los tráficados de máxima intensidad. El usuario que en determinadas circunstancias prefiere el transporte por carretera se beneficia de la existencia del ferrocarril en su papel de asegurador del tráfico cuando las circunstancias no

permitan o aconsejen utilizar la carretera.

El conjunto de razones sucintamente expuestas justifica la concesión de los derechos de tanteo y la percepción del canon de coincidencia a favor del ferrocarril competido, que se recogen en la Ley, sin que constituyan una novedad, pues ya en el Reglamento de aplicación de los Reales Decretos de veintidós de febrero y de veintinueve de junio de mil novecientos veintinueve que regulan la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera, se reconocieron a los concesionarios de las clases A y B con título y en condiciones mucho menos concluyentes.

Ha sido objeto de trato cuidadoso el régimen de concesión y explotación de los Despachos Centrales o Auxiliares que constituyen elemento fundamental en la política de coordinación acordada, buscando un reparto de funciones y un respeto a situaciones existentes que garanticen el interés por una colaboración que sólo la buena voluntad de ambas partes interesadas y la inexistencia de recelos pueden hacer fructífera.

La complejidad de los casos de posible competencia entre ferrocarril y carretera que en la práctica se han de presentar, ha conducido a la creación de las Juntas provinciales de Coordinación, organismos que, dada su constitución, estarán en contacto con la realidad del transporte y podrán apreciar todas sus circunstancias y vicisitudes. A ellas se encomienda la clasificación de los servicios de transporte y las demás funciones de asesoramiento que en el articulado de esta Ley se señalan, debiendo constituir, por su estructura y por sus funciones, elementos auxiliares del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, para la más adecuada coordinación de todos los transportes terrestres.

En su virtud, y previa deliberación de las Cortes Españolas,

DISPONGO:

Artículo primero. Los servicios regulares de transportes mecánicos por carretera, definidos en la Ley de Ordenación de los transportes mecánicos por carretera, se clasificarán, a los efectos de su coordinación con los de transportes por

ferrocarril, con sujeción al siguiente cuadro:

Servicios de transporte por carretera de carácter regular

Clase primera.—Independientes del ferrocarril.

Son los que se establezcan entre localidades no servidas por el ferrocarril.

Clase segunda.—Afluentes

Son los que unen localidades no servidas por ferrocarril con otra servida por ferrocarril.

Grupo a) Con servicios combinados con el ferrocarril.

Grupo b) Sin servicio combinado con el ferrocarril.

Clase tercera.—Coincidentes

Son todos los no comprendidos en las dos clases anteriores.

Grupo a) Itinerarios prácticamente comunes en su totalidad.

Grupo b) Itinerarios parcialmente comunes.

Grupo c) Itinerarios que solamente tienen común el origen y el término, sin coincidir en ningún punto intermedio.

Los servicios por carretera clasificados en el Grupo c) de los coincidentes (clase tercera) se considerarán como independientes en los siguientes casos:

Primero. Cuando estando incluidos en el Grupo c); la longitud de su itinerario represente un acortamiento respecto de la del ferrocarril coincidente superior al veinticinco por ciento.

Segundo. En los alrededores de determinadas poblaciones y hasta ciertas distancias que, en ningún caso, podrán exceder de treinta kilómetros desde el origen de los itinerarios coincidentes que partan de aquéllas. En el Reglamento para la aplicación de esta Ley se fijarán las poblaciones y las distancias límites correspondientes.

Artículo segundo. La clasificación de un servicio de transporte por carretera, a los efectos de esta Ley, compete al Ministerio de Obras Públicas, previo informe de la Junta o Juntas de Coordinación de transportes de la provincia o provincias a que aquél afecte y del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Artículo tercero. Las Juntas de Coordinación de Transportes, de-

pendientes de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, se constituirán en cada provincia bajo la presidencia del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la misma, y con representaciones unipersonales, cada una con sus respectivos suplentes, de los siguientes grupos de intereses afectados: A) Empresas de ferrocarriles con líneas en la provincia. B) Empresas de transportes mecánicos por carretera en funcionamiento en la provincia. C) Usuario viajeros. D) Usuarios mercancías, y E) Un Secretario, con voz y sin voto, Ingeniero de la Jefatura de Obras Públicas, afecto a la Inspección de Transportes por Carretera.

La designación de los representantes de los Grupos A) y E) se hará dentro del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones respectivo, y la de los Grupos C) y D), de acuerdo con las normas que determine el Reglamento de la presente Ley.

Artículo cuarto. Como norma general, no se autorizarán transportes públicos regulares por carretera coincidentes con el ferrocarril. La concesión de un servicio regular de esta naturaleza sólo podrá otorgarse en casos excepcionales y plenamente justificados, de conveniencia para la economía nacional o de destacado interés público, por el tiempo en que tales circunstancias subsistan.

La estimación de estas excepciones corresponde al Ministerio de Obras Públicas, previos los trámites definidos en el artículo siguiente.

(Concluirá).

Comisaría General de Abastecimientos y Transportes

DELEGACION PROVINCIAL DE BURGOS

Circular número 2017.

Fijación de precios para dulces de membrillo, albaricoque y manzana

El Ilmo. Sr. Director Técnico de Abastecimientos y Transportes, comunica a esta Delegación Provincial que, resueltas las reclamaciones formuladas sobre los precios del dulce de membrillo, queda confirmado el de 7 pesetas kilogramo neto sobre vagón origen, incluidos el impuesto de Usos y Consumos y envase.

Como parte del cupo de azúcar asignado a los fabricantes de estas conservas vegetales se puede destinar a la elaboración de dulce de albaricoque y dulce de manzana, si poseen pulpas de estas frutas, se fijan los precios, en las mismas condiciones que para el membrillo, de 7'90 y 7'80 pesetas kilogramo, respectivamente.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento, Burgos 5 de enero de 1948.—El Gobernador Civil, Alejandro R. de Valcárcel.

Anuncios Oficiales

Tribunal Provincial de lo Contencioso-Administrativo

Por D. Tiburcio Benito Elvira, mayor de edad y vecino de Palacios de la Sierra, se ha interpuesto

ante este Tribunal recurso contencioso-administrativo contra acuerdo de dicho Ayuntamiento, fecha 2 de noviembre último, por el que se dispone que una tejera edificada por el recurrente en terrenos concedidos con anterioridad por el Ayuntamiento se entreguen a dicha Corporación.

En cumplimiento de lo que dispone la Ley y Reglamento de lo Contencioso-administrativo se publica este anuncio para conocimiento de los que tuvieren interés directo en el negocio y quisieran coadyuvar en él a la Administración.

Burgos 31 de diciembre de 1947.—El Secretario de Sala, Rafael Dorao.

Por D. Pedro Moro González, mayor de edad, casado, alguacil y vecino de La Horra, se ha interpuesto ante este Tribunal recurso contencioso administrativo contra acuerdos de dicho Ayuntamiento, fechas 16 noviembre y 16 diciembre últimos, que acordó la destitución del recurrente del cargo de alguacil pregonero de dicha Corporación.

En cumplimiento de lo que dispone la Ley y Reglamento de lo Contencioso administrativo, se publica este anuncio para conocimiento de los que tuvieren interés directo en el negocio y quisieran coadyuvar en él a la Administración.

Burgos 31 de diciembre de 1947.—El Secretario de Sala, C. Crespo.

Por D. Victoriano Ayuso Campo, mayor de edad y vecino de Canicosa de la Sierra, se ha interpuesto ante este Tribunal recurso contencioso administrativo contra acuerdo del Ayuntamiento de su vecindad, fecha 11 de octubre último, que le denegó el derecho a los aprovechamientos forestales que se reparten en dicho pueblo.

En cumplimiento de lo que dispone la Ley y Reglamento de lo Contencioso administrativo, se publica este anuncio para conocimiento de los que tuvieren interés directo en el negocio y quisieran coadyuvar en él a la Administración.

Burgos 31 de diciembre de 1947.—El Secretario de Sala, C. Crespo.

Agrupación de Ayuntamientos para sostenimiento del Juzgado Comarcal de Oña

Formado por esta Alcaldía el proyecto de presupuesto de gastos e ingresos para el ejercicio de 1948, de la Agrupación Comarcal de esta villa, para atenciones de administración de justicia, queda expuesto al público, por término de ocho días, en la Secretaría de este Ayuntamiento.

Al mismo tiempo se convoca a todos los Ayuntamientos que forman la Agrupación de este Juzgado Comarcal, para que designen un comisionado y concurra el día 23 de enero actual, a la Casa Consistorial de este Ayuntamiento, al objeto de celebrar sesión para la discusión y aprobación del referido presupuesto, y al mismo tiempo proceder al examen, censura y aprobación de las cuentas correspondientes al año de 1946.

La sesión tendrá lugar en primera convocatoria, a las doce horas del día antes indicado, y si no se reuniese número suficiente, a las

doce y media en segunda, con el número que asista,

Se recuerda a los señores Alcaldes la obligación de concurrir el comisionado, a tenor de lo dispuesto en la Orden del Ministerio de la Gobernación de 13 de Septiembre de 1943.

Lo que se hace público en este «Boletín Oficial» de la provincia, para conocimiento de los interesados.

Oña a 3 de enero de 1948.—El Alcalde, Eustasio Martín.

Alcaldía de Gumiel del Mercado.

Aprobadas por este Ayuntamiento las ordenanzas fiscales de las exacciones que integran el presupuesto municipal ordinario de este Municipio, para el año 1948, se encuentran de manifiesto al público por un plazo de quince días, a los efectos de lo establecido en el artículo 269 del Decreto ordenador de las Haciendas locales de 25 de enero de 1946.

Gumiel del Mercado 16 de diciembre de 1947.—El Alcalde, Alejandro del Campo.

Alcaldía de Jaramillo de la Fuente.

Formado por la Comisión de Hacienda de este Ayuntamiento el proyecto de presupuesto municipal ordinario para el año 1948, se halla expuesto al público en la Secretaría de este Ayuntamiento, por término de ocho días, durante los cuales puede ser examinado por los habitantes de este distrito municipal y presentar las reclamaciones que estimen pertinentes.

Jaramillo de la Fuente a 28 de diciembre de 1947.—El Alcalde, P. O., Saturnino Blanco.

Igual anuncio hacen los Alcaldes de Nebreda y Rebolledo de la Torre

Alcaldía de Neila.

Confecionada la rectificación anual del padrón de habitantes correspondiente al 31 de diciembre de 1947, se halla expuesta al público en la Secretaría de este Ayuntamiento por tiempo de quince días, durante los cuales puede ser examinada por cuantos lo deseen y presentar las reclamaciones que crean justas, pues pasado que sea el indicado plazo no se admitirá ninguna.

Neila 5 enero 1948.—El Alcalde, Valentín Gil.

Alcaldía de Barcina de los Montes.

Aprobado por el Ayuntamiento el presupuesto municipal ordinario para el ejercicio de 1948, se encuentra de manifiesto al público en la Secretaría de este Ayuntamiento, por espacio de quince días hábiles durante los cuales podrá examinarse y presentar las reclamaciones en la forma y por las causas que determinan los artículos 228 y 229 del Decreto de Ordenación provisional de las Haciendas locales.

Barcina de los Montes 5 de enero de 1948.—El Alcalde, Emilio Pérez.

Igual anuncio hacen los Alcaldes de Iglesias, Hontoria de Valdearados, Neila, San Millán de Lara, La Gallega y Merindad de Valdívieso.

Anuncios Particulares

Fernández-Villa Hermanos

BANQUEROS.—Casa fundada en 1872

COTMPRA-VENA DE VALORES
Pago de cupones - Depósitos
Caja de Ahorros

INTERESES QUE ABONA:

En libretas ordinarias	2 % anual
En imposiciones a 6 meses	2'50 %
En imposiciones a un año	3 %
En cte a la vista	1 %

F. URRACA
OCULISTA
DEL HOSPITAL DE BARRANTES
Y DE LA CRUZ ROJA
LAIN CALVO, 18 - TELÉFONO 1311

En el pueblo de San Millán de Lara se han extraviado dos yeguas de las señas siguientes: una negra y otra blanca; la primera pequeña, morro blanco y dos lunarcitos pequeños blancos en el costillar izquierdo.

La persona que las hubiere recogido o tenga conocimiento de su actual paradero, puede dar aviso a Alejandro Martínez, en dicho San Millán de Lara.

BANCO ESPAÑOL DE CREDITO

Capital desembolsado 207.488.000,— Ptas.
Reservas 178.576.639,60

SUCURSAL DE BURGOS

ALMIRANTE BONIFAZ, 24 (EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

CAJA DE AHORROS

LIBRETAS ORDINARIAS A LA VISTA 2 POR 100

SUCURSALES EN LA PROVINCIA: Aranda de Duero, Briviesca, Lerma, Melgar de Fernamental, Pradoluengo, Roa de Duero, Villadiego y Villarcayo.