

PRECIOS Y PUNTO DE SUSCRIPCION

Trimestre	30 pesetas.
Semestre	60 —
Anual	120 —

Las suscripciones se solicitarán de la *Administración de Arbitrios Provinciales* (Diputación Provincial).

Las de fuera podrán hacerse remitiendo el importe por giro postal u otro medio.

Todos los pagos se verificarán en la Admón. de Arbitrios Provinciales (Diputación Provincial)

Los números que se reclamen después de transcurridos *cuatro días* desde su publicación sólo se servirán al precio de venta, o sea a 0'50 ptas. los del año corriente; 0'75 ptas., los del año anterior, y de otros años, una peseta.



PRECIOS DE LOS ANUNCIOS.

Por cada línea o fracción que ocupe cada anuncio o documento que se inserte, 1'50 pesetas. Al original acompañará un sello móvil de UNA peseta y otro de tasas provinciales de 0'25 ptas. por cada inserción.

Los derechos de publicación de números extraordinarios y suplementos serán convencionales de acuerdo con la entidad o particular que lo interese.

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

Las inserciones se solicitarán del Excmo. Sr. Gobernador civil, por oficio, exceptuándose, según está prevenido, las de la primera Autoridad militar.

A todo recibo de anuncio acompañará un ejemplar del BOLETIN respectivo como comprobante, siendo de pago los demás que se pidan.

Tampoco tienen derecho más que a un solo ejemplar, que se solicitará en el oficio de remisión del original, los Centros oficiales.

El BOLETIN OFICIAL se halla de venta en la Imprenta del Hogar Pignatelli.

BOLETIN OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

ESTE PERIÓDICO SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS

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

Los 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 semestre.

Las leyes obligan en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de África sujetos a la legislación peninsular, a los veinte días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa. (Código Civil).

Las disposiciones del Gobierno son obligatorias para la capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los pueblos de la misma provincia. (Ley de 3 de noviembre de 1887).

SECCION PRIMERA

JEFATURA DEL ESTADO

LEY

Coordinación de los transportes mecánicos terrestres

El desarrollo adquirido por el transporte mecánico por carretera y la progresiva e ininterrumpida mejora de los vehículos que lo aseguren 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 periodo 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 a 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 naciona-

les 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 éstos resultados que ni la carretera ni el ferrocarril pueden proporcionar considerados aisladamente, es obligada la coordinación entre ambos medios de transporte, en forma al 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 presenta Ley ratifica, debe interpretarse con amplitud muy diferente a la que supondría reservar a los primeros exclusivamente los servicios de camionajes 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 la 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 tráficos 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 puede 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 tráficos 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 22 de febrero y de 21 de junio de 1929 que regulan la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera, se reconocieron a los concesionarios de las clases A y B, como 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 situa-

ciones 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 artículo 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 1.º 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 1.ª Independientes del ferrocarril

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

Clase 2.ª 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 3.ª 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:

1.º Cuando estando incluidos en el grupo c), la longitud de su itinerario represente un acortamiento respecto de la del ferrocarril coincidente superior al 25 por 100.

2.º En los alrededores de determinadas poblaciones y hasta ciertas distancias, que en ningún caso podrán exceder de 30 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 2.º 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 3.º Las Juntas de Coordinación de Transportes dependientes 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) Usuarios 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 B) se hará dentro del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones respectivo, y la de los gru-

pos C) y D), de acuerdo con las normas que determine el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 4.º 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:

Artículo 5.º A la concesión para el establecimiento de servicios regulares de transporte por carretera coincidentes con el ferrocarril deberán preceder los informes de las Juntas de Coordinación de Transportes de las provincias afectadas y del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera. Los informes de las Juntas de Coordinación se redactarán con arreglo a normas que se fijarán en el Reglamento.

El informe de las nombradas Juntas de Coordinación recogerá los resultados de la información pública, que será preceptivo realizar, y a la cual serán expresamente llamados los Ayuntamientos a los cuales pueda interesar, la Diputación Provincial correspondiente y el respectivo Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones.

Quando en líneas de transporte ya coordinado se produzcan alteraciones en cualquiera de los sistemas, las Juntas de Coordinación y Sindicatos Provinciales de Transportes y Comunicaciones intervendrán, a instancia de parte, e informarán sobre la alteración producida o que trate de producirse, siguiendo los mismos trámites antes indicados y dictando la correspondiente resolución el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 6.º El ferrocarril afectado por la concesión de un servicio de transporte por carretera de los comprendidos en el grupo a) de la clase tercera de

la clasificación establecida en el artículo 1.º tendrá derecho de tanteo intransferible, así como también lo será la misma concesión. En los demás casos, la concesión del derecho de tanteo será facultad discrecional del Ministerio de Obras Públicas, a la vista de todas las circunstancias que concurren en los dos sistemas de transportes entre ellas el grado de coincidencia en cuanto al tráfico.

Quando un servicio de transporte por carretera coincida, con servicios ferroviarios combinados pertenecientes a varias Empresas, gozarán éstas en común del expresado derecho de tanteo.

Artículo 7.º Será una condición de la concesión de toda línea coincidente la imposición de un canon que el concesionario de la misma deberá satisfacer directamente a la Empresa del ferrocarril afectado por la coincidencia cuyo importe se tendrá en cuenta al fijar la tarifa correspondiente.

Este canon tendrá por base el número de unidades de tráfico de la línea de transporte por carretera entre puntos comunes con el ferrocarril, y se fijará por el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 8.º Los servicios públicos discrecionales de cualquier clase estarán sometidos, en cuanto a su autorización y funcionamiento, a las normas que para su adecuada coordinación con los servicios ferroviarios se consignen en el Reglamento de esta Ley, y teniendo por guía para ello las fijadas para los servicios regulares.

Artículo 9.º Podrá autorizarse a las Empresas ferroviarias en casos especiales para que puedan sustituir temporalmente, en determinados trayectos, un servicio ferroviario por otro de transporte por carretera cuando en la sustitución se obtengan ventajas para el servicio público o economías en la explotación sin perjuicio de aquél.

A estas autorizaciones deberán preceder informes de las Juntas de Coordinación y del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

En la resolución que se adopte se determinará si ha lugar a in-

demnización por perjuicio a las líneas de transporte por carretera, teniendo en cuenta el derecho de canon que tenga el ferrocarril sobre aquéllas, si lo hubiera.

En estos casos, los nuevos tráfico sólo se autorizarán de estación, a estación, sin cargas ni descargas intermedias. En la misma resolución se fijarán las condiciones mínimas de tráfico a partir de las cuales habría que reanudar el servicio ferroviario.

Si en las mismas condiciones de situación no hay líneas de transporte por carretera que puedan quedar perjudicadas por la nueva autorización al ferrocarril, podrá concederse ésta con toda la amplitud que sea solicitada.

Estas autorizaciones se otorgarán por el plazo máximo de un año, prorrogable por Orden ministerial, sin que ello afecte al plazo de reversión del ferrocarril de que se trate.

Artículo 10. Siempre que sea conveniente y posible, en las líneas de transporte por carretera afluentes al ferrocarril, el establecimiento de servicios combinados para viajeros, el Ministerio de Obras Públicas podrá autorizarlos, previo acuerdo de las Empresas interesadas, o imponerlo, de no existir aquél, siempre que se ofrezcan o se impongan las necesarias garantías de cumplimiento del compromiso recíproco mediante depósito de fianza o caución suficiente. Superado por los saldos en débito el importe de la garantía, podrá suspenderse por la parte acreedora el servicio combinado, dando cuenta al mencionado Departamento ministerial.

Artículo 11. Los Despachos Centrales o Auxiliares de ferrocarril tendrán la consideración de estación ferroviaria y podrán establecerse sin limitaciones de distancia.

La iniciativa de su establecimiento corresponderá al ferrocarril y exigirá la oportuna autorización administrativa.

El servicio entre el Despacho y la estación a que esté ligado será ofrecido a los concesionarios de transportes por carretera que puedan existir en aquel trayecto con anterioridad al establecimiento del Despacho, a los que se reconoce un derecho de tanteo si lle-

gase a ser necesaria la celebración del concurso.

En el caso de que al establecerse el Despacho Central no exista en su recorrido ningún servicio regular, deberá el Ministerio de Obras Públicas sacarlo a concurso, bien simplemente como servicio de dicho Despacho o como línea afluente, teniendo derecho de tanteo el ferrocarril.

La existencia de un Despacho Central o Auxiliar no será obstáculo para que exista también entre los mismos puntos un servicio análogo por carretera, sin combinación con el ferrocarril.

Artículo 12. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo preceptuado en los artículos anteriores, autorizándose al Ministro de Obras Públicas para dictar el oportuno Reglamento y las disposiciones complementarias que requieran la aplicación y desarrollo del contenido de esta Ley.

Disposición adicional

No obstante lo especificado en el artículo 7.º de esta Ley, en el caso de servicios coincidentes ya existentes podrá establecerse el canon de que trata dicho artículo mediante acuerdo entre los interesados, aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, el que, caso de no existir acuerdo, podrá imponer dicho canon oyendo previamente a las Juntas de Coordinación.

El Reglamento y disposiciones complementarias que se dicten para la aplicación y desarrollo de la presente Ley tendrán en cuenta las peculiaridades del régimen privativo de Navarra y de Alavá en la materia de servicios de transportes terrestres.

Dada en El Pardo a 27 de diciembre de 1947.—Francisco Franco.

(Del "B. O. del E.", núm. 365, de fecha 31-12-47).

SECCION CUARTA

Núm. 225

Tesorería de Hacienda de la provincia de Zaragoza

Patente Nacional de circulación de automóviles
D. Agustín García Fernández, Tesorero de Hacienda de esta provincia;
Hago saber: Que a partir día 15

de enero actual, quedará abierta la cobranza voluntaria del impuesto de Patente Nacional de Automóviles, clases A y D (hoy Usos y Consumos) y clases B y C (concepto industrial), correspondientes al primer semestre, por lo que se refiere a los vehículos de turismo, ómnibus, camiones y motocicletas, y primer trimestre para los destinados a la industria de alquiler por coche completo y con un número de asientos que no exceda de siete (incluido el del conductor), debiendo proveerse de tal documento los contribuyentes a quienes afecta, hasta el día 29 del actual, precisamente en las oficinas de recaudación de la capital y cabezas de las zonas respectivas, ya que, con arreglo a lo dispuesto en el art. 75, regla 5.ª del vigente Estatuto de Recaudación, no se intentará el cobro a domicilio. Así es que durante los días señalados han de obtener su patente los contribuyentes, en la inteligencia que, transcurrido dicho plazo, incurrirán en apremio con el recargo del 20 por 100 sobre sus cuotas, que quedará reducido al 10 por 100 si el pago lo verificasen durante los días 4 al 13 de febrero próximo, ambos inclusive.

El contribuyente debe reclamar la papeleta impresa, haciendo constar que se han presentado a pagar, con la fecha y sello de la oficina recaudadora, cuando por cualquier causa no estuviesen en la Recaudación las patentes solicitadas.

Lo que en cumplimiento de lo determinado en el artículo 65 del ya citado Estatuto de Recaudación se publica en este periódico oficial para conocimiento de los contribuyentes a quienes afecta.

Zaragoza, 12 de enero de 1948.—El Tesorero de Hacienda, Agustín García Fernández.

SECCION QUINTA

Núm. 224

Ayuntamiento de la S. H. e I. Ciudad de Zaragoza

Comisión de Quintas del Distrito 6.º

D. Juan José Sarto Ibarra, Presidente de la Comisión de Quintas del Distrito 6.º de esta ciudad;

Hago saber: Que instruido expediente en averiguación de la existencia y paradero de Francisco García Martínez, a los efectos de exceptuarse del servicio de las armas su hijo Francisco García Martínez, mozo del reemplazo de 1948, por haberse ausentado aquél del domicilio conyugal hace más de diecinueve años, sin que hasta la fecha se tenga noticia alguna de su existencia, se publica el presente edicto en cumplimiento a lo prevenido en el artículo 293 en relación con el 276 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército vigente.

Señas que han podido procurarse de Francisco García Martínez

Edad cuando desapareció; 30 años, estatura alta, pelo negro, cejas al pelo, ojos negros, nariz recta, barba normal, boca regular, color sano, frente estrecha.

Señas particulares, ninguna.

Ropas que vestía cuando desapareció: Traje azul marino, corbata negra, zapatos negros y boina.

Zaragoza, 3 de enero de 1948.—El Presidente, Juan José Sarto.

SECCION SEPTIMA

ADMINISTRACION DE JUSTICIA

JUZGADOS MUNICIPALES

Núm. 207

JUZGADO NUM. 2

Cédula de citación

El señor Juez municipal del Juzgado número 2, en proveído de esta fecha dictado en el juicio verbal de faltas que se tramita ante este Juzgado en virtud de denuncia de Florián Abad Herrer contra Alfredo Fernández Fernández, sobre estafa, ha acordado la citación para el día 15 de enero próximo, a las diez, del expresado denunciado Alfredo Fernández Fernández, cuya edad y demás circunstancias así como el domicilio o paradero del mismo se ignoran, a fin de que comparezca a celebrar el oportuno juicio de faltas, debiendo comparecer con toda clase de pruebas de que intente valerse, previéndole que de no verificarlo le parará el perjuicio a que haya lugar.

Y para que sirva de citación en forma al denunciado Alfredo Fernández Fernández, extiendo la presente en Zaragoza a treinta y uno de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.—El Secretario: P. H., Enrique Irazo.

Núm. 208

JUZGADO NUM. 2

Cédula de citación

El señor Juez municipal del Juzgado número 2, en proveído de esta fecha dictado en el juicio verbal de faltas que se tramita ante este Juzgado en virtud de denuncia de Félix Lahulla Rubio contra Antonio Joven, sobre hurto, ha acordado la citación para el día 15 de enero corriente, a las diez, del expresado denunciado Antonio Joven Saldivas, cuya edad, domicilio y demás circunstancias se ignoran, a fin de que comparezca a la celebración del correspondiente juicio de faltas, previéndole que de no verificarlo incurrirá en las sanciones que establece el Código Penal.

Y para que dicha citación tenga el debido cumplimiento, extiendo la presente que deberá ser publicada en el BOLETIN OFICIAL de esta provincia, en Zaragoza a tres de enero de mil novecientos cuarenta y ocho.—El Secretario: P. H., Enrique Irazo.

TIP. HOGAR PIGNATELLI