

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE SORIA



PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN	Pesetas	PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN	Pesetas
Ayuntamientos (año).....	100	Particulares y otras entidades (semestre).....	50
Juntas vecinales, Juzgados municipales o dependencias oficiales (año).....	50	Idem (trimestre).....	25
Idem (semestre).....	30	Precio de la línea.....	1 50
Particulares y otras entidades (año).....	100	Línea Juzgados m. (edictos)	1
		Número suelto.....	0 75
		Atrasado de más de un mes	1 50

SE PUBLICA
 TODOS LOS DÍAS, EXCEPTO LOS DOMINGOS, Y FIESTAS PRINCIPALES

ADVERTENCIAS

- 1.ª No se insertará ninguna comunicación oficial que no venga registrada por conducto del Gobierno civil de la provincia.
- 2.ª Los anuncios no oficiales, se insertarán previo ingreso de su importe en la Caja provincial. En las subastas celebradas por entidades oficiales de cualquier clase, al otorgar los contratos de adjudicación, se exigirá el recibo que acredite el pago de los anuncios, según Reales órdenes de 3 de abril de 1881 y 9 de enero de 1892.

Gobierno civil de la provincia

CIRCULAR NÚM. 3.

Servicio provincial de Ganadería

Habiéndose presentado la epizootia de peste aviar en el ganado existente en los términos municipales de San Pedro Manrique, Abejar, Casarejos, San Leonardo, Navaleno, Rejas de San Esteban, Fuentepinilla y Oncala; en cumplimiento de lo prevenido en el art. 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 los corrales de sus dueños; señalándose como zona sospechosa todos los términos municipales indicados; como zona infecta los locales ocupados por los animales enfermos, y zona de inmunización los términos municipales mencionados.

Las medidas sanitarias que han sido adoptadas son: serán secuestradas todas las aves de los corrales infectados; mientras dure la epizootia se tendrán cerrados los palomares, a fin de que las palomas no puedan infectarse ni propagar la enfermedad; las aves que mueran serán destruidas por la cremación y las sospechosas podrán destinarse al consumo público, previo sacrificio. Se levantará el estado de infección transcurridos quince días después de la muerte o curación del último enfermo.

Soria 3 de enero de 1948.

El Gobernador,
 JESÚS POSADA.

JEFATURA DEL ESTADO

LEY

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 con-

tinuidad; 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 porteadores, 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 su pondría reservar a los primeros exclu-

sivamente 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 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 tráfico 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 tráfico 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 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 CARACTER 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 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 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.

Artículo quinto. A la concesión para el establecimiento de servicios regulares de transportes 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.

Cuando 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 sexto. 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 primero, 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.

Cuando 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 séptimo. 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 octavo. 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 noveno. 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 indemnización 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 tráficos 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 sustitución 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 diez. 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 once. Los Despachos Centrales o Auxiliares del 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 llegase 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 doce. 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 séptimo 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 Alava en la materia de servicios de transportes terrestres.

Dada en El Pardo a veintisiete de diciembre de mil novecientos cuarenta y siete.—FRANCISCO FRANCO.

(B. O. del E. del día 31 de D.)

AYUNTAMIENTOS

Durante el plazo reglamentario, a contar desde la publicación de este anuncio en el *Boletín oficial de la provincia*, se hallarán expuestos al público en cada una de las Secretarías de los Ayuntamientos que a continuación se indican, para que puedan ser examinados por los contribuyentes en ellos comprendidos, y reclamar de agravio si se creen perjudicados.

Presupuesto municipal ordinario para 1948

Judes, San Felices, Vildé, Quintana Redonda, Molinos de Duero, Beratón y Fuentebella.

Anuncios particulares**ACOTAMIENTO**

Una finca sembrada de chopos, propiedad de Florián Moreno, vecino de Espeja de San Marcelino, conocida con el sobrenombre de Empudia, cuyos linderos son: al Norte, río; Sur, arroyo; Este, Ciriaco Sanz y Olimpio, y Oeste, Isidro Costalago.
12.—Derechos 15 pesetas.

Imprenta provincial.