



BOLETÍN OFICIAL

PROVINCIA DE SANTANDER

SE PUBLICA LOS LUNES, MIÉRCOLES Y VIERNES

EDITA:
EXCELENTISIMA DIPUTACION
PROVINCIAL DE SANTANDER

DEP. LEG., SA. 1. 1958
IMPRESA PROVINCIAL
GENERAL DAVILA, 83
SANTANDER, 1975

INSCRITO EN EL REGISTRO DE PRENSA
SECC. PERSONAS JURIDICAS:
TOMO 13, FOLIO 202, NUM. 1.003

Año XXXIX

Lunes, 27 de enero de 1975. — Número 12

Página 121

ADMINISTRACION PROVINCIAL

GOBIERNO CIVIL DE SANTANDER

CIRCULAR NUMERO 5

Campaña de vacunación antiaftosa obligatoria

La Inspección Regional de Sanidad Pecuaria de la III División del Ministerio de Agricultura informa a la Jefatura Provincial de Producción Animal de Santander la aparición de un brote de fiebre aftosa en el ganado bovino de la provincia de Vizcaya y la existencia de fiebre aftosa en porcinos de Vizcaya, Oviedo y León, aconsejando se adelante la fecha de la campaña obligatoria de primavera de 1975 a fechas inmediatas.

En consecuencia, este Gobierno Civil, a propuesta de la Jefatura Provincial de Producción Animal de la Delegación de Agricultura, dispone lo siguiente:

La vacunación se iniciará el día 1 de febrero y finalizará el día 30 de abril de 1975.

Ganado vacuno

Obligatoria para todo el censo de edad superior a los cuatro meses, o en el momento en que la alcanzen.

Ganado porcino

a) Reproductores (animales mayores de siete meses).—Vacunación obligatoria, con producto donado gratuitamente por el Estado.

b) Recría y cebo.—Vacunación obligatoria, con subvención parcial del 25 por 100 de la vacuna total necesaria y el resto con cargo al ganadero, de todos los animales mayores de un mes y menores de siete meses.

Los ganaderos cursarán sus peticiones de vacuna a través de los

SUMARIO

ADMINISTRACION PROVINCIAL

Gobierno Civil de Santander

Circular número 5. Sobre la campaña de vacunación antiaftosa obligatoria ... 121

Excma. Diputación Provincial de Santander

Anunciando el estado del movimiento de residentes en Centros Asistenciales durante el mes de noviembre 122

"BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO"

Jefatura del Estado

Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras ... 124

ANUNCIOS OFICIALES

Delegación Provincial de Trabajo 134

Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Santander 134

ANUNCIOS DE SUBASTA

Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número tres de Santander 135

ADMINISTRACION DE JUSTICIA

Providencias judiciales ... 135

ADMINISTRACION MUNICIPAL

Ayuntamientos de: Liérganes, Villaescusa, Ampuero, Villacarriedo, Los Corrales de Buena, Voto, Miera, Santiurde de Toranzo y Alfoz de Lloredo 136

veterinarios colegiados que vayan a emplear la vacuna, los cuales harán la petición de la misma a la Jefatura Provincial de Producción Animal.

La vacunación se realizará por los veterinarios colegiados en esta

provincia, ajustándose a los plazos señalados.

El producto inmunizante será suministrado gratuitamente por el Estado para el vacuno y porcino reproductor.

A los efectos de control sanitario y justificación de que los animales vacunos han sido vacunados, se procederá a la colocación de un botón orejero y confección de la ficha de estable.

Los veterinarios percibirán por la aplicación de la vacuna 35 pesetas, en concepto de honorarios y tasa, para el ganado vacuno, y 20 pesetas para el porcino.

La vacuna será, exclusivamente, trivalente A. O. C.

De la conveniencia de realizar la presente campaña en la forma más rápida y eficaz posible, y teniendo en cuenta la peligrosidad de los movimientos y concentraciones ganaderas (mercados y ferias), a partir del día 15 de febrero próximo será obligatorio, para circular el ganado bovino y porcino, estar en posesión del documento justificativo en regla.

Los veterinarios titulares no extenderán guías de origen y sanidad pecuaria con destino a vida para los ganados no vacunados.

Por la Jefatura Provincial de Producción Animal se dictarán las normas complementarias a los veterinarios colegiados para el desarrollo de la campaña.

Las infracciones cometidas a lo dispuesto en esta Circular serán sancionadas por mi autoridad o por la Delegación Provincial de Agricultura.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Santander, 11 de enero de 1975.
El Gobernador civil, Carlos García-Mauriño Martínez.

ASISTENCIA MEDICO SOCIAL

EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SANTANDER

Estado del movimiento de residentes en Centros Asistenciales durante el mes de noviembre.

CENTROS	Existencia del mes anterior		Ingresados en el actual		TOTAL	BAJAS DURANTE EL MES				TOTAL	Continúan en el Establecimiento		
	Varones	Hembras	Varones	Hembras		Por fallecimiento		Otras causas			Varones	Hembras	TOTAL
						Varones	Hembras	Varones	Hembras				
CENTROS PROPIOS													
Residencia Masculina «Capitán Palacios».....	149	—	—	—	149	—	—	2	—	147	—	147	
Residencia Femenina «Santa Teresa de Jesús».	—	120	—	—	120	—	—	—	—	120	—	120	
Centro de Geriatria (Bárcena de Carriedo).....	2	39	—	1	42	—	—	—	—	2	40	42	
Jardín de la Infancia.....	43	38	4	3	88	—	—	3	—	44	41	85	
GINECOLOGIA													
Casa de Maternidad.....	—	3	—	27	30	—	—	—	22	—	8	8	
CENTROS CONTRATADOS													
Guarderías Infantiles.....	15	20	2	1	38	—	—	—	—	17	21	38	
Residencia de la Caridad (Santander).....	8	3	—	—	11	—	—	—	—	8	3	11	
Residencia de Anc. Desamparados (Santander).	31	36	—	—	67	1	—	1	—	29	36	65	
Residencia de Ancianos «S. Pedro» (Astillero).	4	9	—	—	13	—	—	—	—	4	9	13	
Residencia de Terán (Cabuérniga).....	3	32	—	—	35	—	—	—	2	3	30	33	
Residencia-Hospital de Comillas.....	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	4	4	
Residencia de Carrejo.....	3	8	—	—	11	—	—	—	—	3	8	11	

	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
<i>Operarias Misioneras</i>												11	
<i>Instituto Adoratrices</i>	2											2	
HOSPITALIZACION DE ENFERMOS													
Casa de Salud Valdecilla.....	85	84	64	73	306	5	4	72	71	152	72	82	154
RECUPERACION													
DE LESIONES OSTEOARTICULARES													
Sanatorio Marino de Gorliz (Bilbao).....	1	1			2						1	1	2
LEPROSERIAS .. } Trillo (Guadalajara).....	1				1						1		1
} Ctro. Reha. Pstco. (Parayas)...													
} San Juan de Dios (Palencia)...	230		3		233			3		3	230		230
} N.ª S.ª del Rosario (Santander).		367		16	383				3	3		380	380
} Otros sanatorios.....	10	3	1		14						11	3	14
} Obra San Martín (Santander)...	25	14	3	1	43						28	15	43
} El Pinar (Teruel).....	6	1			7						6	1	7
SUBNORMALES .. } Ctro. Edc. Especial (Parayas)...	54	34	3		91				1	1	57	33	90
} F. Bernardino Alvarez (Madrid).	1				1						1		1
} Obra San Martín (Santander)...	17	19		2	38			3		3	14	21	35
PROFUNDOS .. } S. Pstco. Ciempozuelos (Madrid)	13				13			2		2	11		11
} Colegio de Vizcaya (Deusto)...	8	3			11						8	3	11
SORDOMUDOS .. } La Purísima (Madrid).....	1				1						1		1
} Obra San Martín (Santander)...	2	5			7						2	5	7

Lo que se publica en el «Boletín Oficial» de la provincia, en cumplimiento de lo resuelto por esta Corporación, a los efectos legales correspondientes.

Santander, 30 de noviembre de 1974.

(9)

BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

JEFATURA DEL ESTADO

LEY 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.

La Ley de Carreteras de cuatro de mayo de mil ochocientos sesenta y siete, profundamente afectada ya por una normativa posterior fragmentaria y dispersa, requiere una urgente actualización, dada la íntima relación de la realidad que regula con el desarrollo demográfico y económico del país y los avances tecnológicos del sector producidos desde aquella fecha. Al cumplimiento de dicho objetivo responde la presente Ley, que articula la regulación de la materia en cuatro grandes epígrafes que tratan, respectivamente, de las normas generales, régimen de las carreteras, uso de las mismas y travesías y redes arteriales de poblaciones.

Es objetivo de la Ley regular todos los aspectos que se refieren a las diferentes clases de carreteras. A tal fin, la Ley comprende la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación y explotación de las carreteras, así como la definición de los conceptos de carretera, autopista y autovía, clasificándolas según su titularidad y los planes en que se incluyen, y se refiere a los caminos de servicio desde el punto de vista de su misión complementaria de las redes de carreteras y de su posible integración en las mismas cuando las circunstancias lo requieran. Igualmente se lleva a cabo la ordenación de las competencias de los distintos órganos de la Administración del Estado y de las Entidades y Corporaciones públicas de acuerdo con los principios que inspiran nuestro ordenamiento jurídico.

La regulación del marco formal de la planificación, presupuesto de toda acción realmente eficaz por parte de la Administración, constituye uno de los aspectos capitales de la Ley que pretende ser un instrumento importante para la ordenación del territorio español. El sistema se basa en unos conceptos

simples y claramente ordenadores, llamados a ser la mejor garantía de su permanencia. Se establece así un Plan Nacional de Carreteras, cuya aprobación corresponde a las Cortes, y que comprende tres redes: La Nacional Básica, la Nacional Complementaria y la Regional. La actuación local se traducirá de una parte en la elaboración de los correspondientes planes provinciales, que deberá asimismo aprobar el Gobierno, exigiéndose el previo informe del Ministerio de Obras Públicas y el cumplimiento de las normas técnicas dictadas por éste, para asegurar la imprescindible coordinación en el sector. A nivel municipal se mantiene el principio de la formulación no obligatoria de los planes.

La aprobación de los estudios y proyectos es reservada por la Ley, según que afecten a carreteras estatales o locales, al Ministerio de Obras Públicas o a las correspondientes Corporaciones. De otra parte, la Ley pretende, con escrupuloso respeto a las garantías de los particulares, simplificar las formalidades que en ocasiones prolongan, con evidente falta de economía en los medios, la realización de las obras. En este sentido se mantiene el trámite de información pública previo a la aprobación del proyecto —trámite que constituye una verdadera audiencia general de los particulares y Entidades públicas o privadas antes de que la Administración se pronuncie sobre el trazado definitivo de la obra—, agilizando, sin embargo, la tramitación ulterior al disponer que la aprobación de los proyectos implicará tanto la declaración de su utilidad pública como la necesidad de ocupación de los bienes o de adquisición de los derechos imprescindibles para su ejecución. A este fin, los proyectos deberán incluir, junto con el trazado de la carretera, aquellos bienes y derechos necesarios para la construcción, defensa o servicio de la misma y para la seguridad de la circulación.

Con estricta fidelidad a los planes de carreteras, que constituyen el marco habilitante para la actuación de los Organos y Entidades

competentes en la materia, la Ley descarta la posibilidad de que se construyan carreteras no incluidas en el Plan Nacional o en los Provinciales, no considerándose a este efecto como nuevas carreteras las variantes, desdoblamientos de calzada, mejoras de trazado, acondicionamientos, los tramos que no constituyan un nuevo itinerario ni las carreteras que integran las redes arteriales de las poblaciones. Por lo que respecta a los Municipios y para el supuesto de que éstos no tengan redactado el correspondiente Plan, la Ley establece que la construcción deberá ser acordada por el Ayuntamiento, previo informe de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas, resolviendo, si éste es desfavorable, el Gobierno. Por último, de acuerdo con el criterio de generalidad y coordinación que inspira la Ley, ésta se remite a la Legislación General de Contratos del Estado, o, en su caso, a la de Régimen Local, en materia de contratación de obras y declara válidos los criterios y procedimientos de la Ley de Expropiación Forzosa, salvo en lo concerniente a travesías y vías incluidas en redes arteriales, en las que por las especiales características de las mismas serán de aplicación preceptos de la Ley de Régimen del Suelo y de Ordenación Urbana.

Atención especial ha merecido al legislador el capítulo de financiación. Como fuentes de la misma, se incluyen los créditos de los Presupuestos Generales del Estado, de la Provincia o de los Municipios, según los casos, la participación de otros entes públicos o los de carácter privado. Las carreteras del Estado podrán construirse con aportaciones de las Corporaciones Locales, y aquél podrá, asimismo, contribuir a la construcción de las carreteras provinciales y municipales con subvenciones, anticipos, reintegros y garantías en forma de aval. Si las carreteras han de explotarse en régimen de gestión indirecta, se financiarán mediante el capital de las Sociedades concesionarias, los recursos propios y ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que se les

otorguen, contemplándose también la fórmula del peaje. Destaca por su trascendencia el reconocimiento expreso por la Ley de Potestad del Estado para imponer contribuciones especiales por la construcción de nuevos accesos y vías de servicio, regulándose, tanto los posibles sujetos afectados como la proporción máxima de participación de éstos en el coste total de las obras. En su disposición final tercera, la Ley anuncia la promulgación de un texto específico sobre la fiscalidad de los vehículos de transporte por carretera, con objeto de lograr una más equitativa imputación de los costes de infraestructura viaria.

La explotación de la carretera puede ser desempeñada directamente por los Organos administrativos competentes o por los particulares; estándose, en este supuesto, a las posibilidades que ofrece la Ley de Contratos del Estado o, en su caso, la legislación de Régimen Local. Se regula especialmente el instituto de la concesión administrativa, que puede referirse simplemente a la explotación o comprender ésta y la ejecución de la obra.

El interés general que se identifica con la necesidad de defensa de la carretera ha motivado que la Ley, junto a las normas relativas a la zona de dominio público de la misma, defina y regule otras dos zonas, denominadas de servidumbre y de afección, que implican una serie de limitaciones y que se establezca la llamada línea de edificación, que delimita una zona en la que se prohíbe construir, reconstruir o ampliar cualquier tipo de edificaciones.

También con la finalidad de asegurar la defensa de la carretera, la Ley contempla los supuestos de actos que causen daños en las mismas y los correctivos adecuados.

Una atención especial dedica la Ley a las travesías de poblaciones y redes arteriales. En esta clase de carreteras, la diversidad de circunstancias, intereses y competencias concurrentes, su incidencia directa en los núcleos de población, exige un régimen singular que atienda sus peculiaridades, sin

perjuicio de la aplicación de las demás disposiciones de la Ley que constituyen un verdadero derecho común en la materia. Las redes arteriales, por servir a grandes núcleos urbanos, han merecido particular atención, regulándose el contenido mínimo y las características del estudio especial de planeamiento que precisan, las previsiones a tener en cuenta en la delimitación de las zonas de reserva y protección y los efectos de la aprobación de los Planes varios correspondientes.

Contiene, por último, las correspondientes disposiciones finales y transitorias en las que se prevé la promulgación del correspondiente Reglamento general de ejecución de la Ley, la remisión a las Cortes del Proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras y la adaptación de la Ley a las provincias de Alava y Navarra, de conformidad con sus regímenes peculiares.

La Ley, en síntesis, pone al día una parte de nuestro Ordenamiento administrativo, clave para el desarrollo económico y social del país, con criterios de la máxima amplitud que aseguren la coordinación de las distintas competencias administrativas, la participación de las Corporaciones Locales y la compatibilidad de los derechos de los particulares con el interés general al que pretende servir.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes, vengo en sancionar:

TITULO PRIMERO

Normas generales

Artículo uno.—Uno. Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras.

Dos. A los efectos de esta Ley, se consideran carreteras las vías de dominio y uso públicos proyectadas y construídas para la circulación de vehículos automóviles.

Tres. Son autopistas las carreteras que estén especialmente concebidas, construídas y señalizadas como tales para la circulación de

automóviles y reúnan las siguientes circunstancias:

a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda o servidumbre de paso alguno.

c) Constar de distintas calzadas por cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, denominada mediana, o, en casos excepcionales, por otros medios.

Cuatro. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, estén concebidas, construídas y señalizadas para la exclusiva circulación de automóviles y no tengan acceso a ellas las propiedades colindantes.

Artículo dos.—Uno. La titularidad de las carreteras, según los casos, corresponde al Estado, o a las provincias o a los Municipios o demás Entidades Locales.

Dos. Son carreteras estatales las comprendidas en el Plan Nacional de Carreteras.

Tres. Son carreteras provinciales las que, sin estar comprendidas en las redes estatales, tienen interés público provincial y se incluyen en los correspondientes Planes Provinciales de Carreteras.

Cuatro. Son carreteras municipales las que, sin estar comprendidas en los dos apartados anteriores, hayan sido construídas por los Ayuntamientos o demás Entidades municipales, o entregadas a éstos para la satisfacción de los intereses de las respectivas localidades.

Las carreteras construídas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana o para el servicio de núcleos urbanos se integrarán en las redes municipales, sin perjuicio de lo que se disponga para su recepción y conservación, de acuerdo con la legislación aplicable sobre el Régimen del Suelo y la Ordenación Urbana.

Artículo tres.—Uno. A los efectos de esta Ley no tendrán la consideración de carreteras, ni se incluirán, por lo tanto, en las re-

des a que se refieren los artículos anteriores:

a) Las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales.

b) Los caminos de servicio de que sean titulares el Estado, sus Entidades autónomas, las Entidades locales y demás personas de derecho público.

c) Los caminos construídos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.

Dos. Se considerarán caminos de servicio los construídos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación.

Cuando las circunstancias que concurren en los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, deberán éstos abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de satisfacer las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras, y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación forzosa a efectos de indemnización.

Tres. La presente Ley no será de aplicación a los caminos de servicio afectos permanentemente a las necesidades de la defensa nacional o adscritos a las Fuerzas Armadas.

Artículo cuatro. — Corresponde al Consejo de Ministros:

Uno. Acordar la remisión a las Cortes del proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras y sus modificaciones.

Dos. Aprobar la incorporación a las redes estatales de los caminos particulares cedidos o abandonados, así como los caminos de servicio, cuando sean abiertos al uso público con carácter permanente.

Tres. Aprobar la incorporación de carreteras o tramos de las mismas de las redes provinciales o municipales a las estatales y viceversa.

Cuatro. Coordinar la actividad de los distintos Departamentos ministeriales en cuanto pueda afectar al orden viario.

Cinco. Acordar la fórmula de participación o ayuda del Estado en la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, en la construcción de carreteras de las redes provinciales o municipales.

Seis. Otorgar las concesiones de nuevas carreteras estatales y de los elementos susceptibles de explotación individualizada.

Siete. Aprobar los planes viarios de las redes arteriales y adscribir las vías incluídas en ellas a las redes estatales, provinciales o municipales que corresponda.

Artículo cinco. — Corresponde al Ministerio de Obras Públicas:

Uno. Elaborar el Plan Nacional de Carreteras y sus modificaciones de acuerdo con las directrices de ordenación territorial y con las prioridades contenidas en los Planes de Desarrollo.

Dos. Elevar al Consejo de Ministros los expedientes que deben serle sometidos conforme al artículo anterior.

Tres. Aprobar los estudios, anteproyectos y proyectos de las carreteras estatales.

Cuatro. Ejercer las facultades necesarias para la construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales.

Cinco. Coordinar los planes provinciales y municipales de carreteras y supervisar su ejecución.

Seis. Dictar las normas técnicas en materia de planificación, provección, construcción, conservación y explotación relativas a toda clase de carreteras, así como a los caminos de servicio, según su naturaleza y la legislación específica de los organismos a los que corresponda su titularidad.

Siete. Determinar las normas a que ha de sujetarse el establecimiento de señales y sus modelos en todo el territorio nacional y en toda clase de carreteras, así como vigilar su cumplimiento.

Ocho. Cuantas otras facultades no estén expresamente atribuídas a otros órganos de la Administración en las materias a que se refiere la presente Ley.

Artículo seis. — Los planes de carreteras, así como los estudios y proyectos de las mismas que afec-

ten a las actividades de otros Departamentos ministeriales, serán sometidos a su informe, de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

Artículo siete. — Los planes, estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se efectuará por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, auxiliados en su labor por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, que deberán pertenecer a sus respectivos Cuerpos, cuando se trate de carreteras gestionadas directamente por el Estado.

En la elaboración de planes, estudios de planeamiento y previos, y además cuando las exigencias técnicas de los proyectos y obras lo requieran, colaborarán con ellos otros profesionales con las atribuciones derivadas de sus títulos académicos y que reglamentariamente se determinen.

TITULO II

Régimen de las carreteras

CAPITULO PRIMERO

PLANIFICACION

Artículo ocho. — Uno. El Plan Nacional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos y prioridades para el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de las carreteras estatales, que se integrarán en tres redes: Nacional básica, Nacional complementaria y Regional.

Dos. La Red Nacional básica comprenderá las autopistas del Estado, cualquiera que sea el régimen de su explotación, los itinerarios interiores o periféricos que enlacen grandes centros de población o actividad entre sí y con las costas y fronteras y aquellas otras carreteras que, excepcionalmente por su intensidad de tráfico, sea conveniente integrar en esta red.

Tres. La Red Nacional complementaria comprenderá los itinerarios que no estando incluídos en la Red básica enlacen al resto de las capitales de provincia y los núcleos urbanos importantes entre sí

y con los grandes centros de población o actividad, bien directamente, bien a través de la red nacional básica.

Cuatro. La Red Regional comprenderá los itinerarios del Plan Nacional que enlacen los restantes centros de población o actividad entre sí y con las redes nacionales básica y complementaria.

Artículo nueve. — Uno. Los Planes Provinciales de Carreteras incluirán los itinerarios de la provincia de que se trate que, no estando comprendidos en el Plan Nacional, unen los centros de población entre sí y con las redes estatales de carreteras, tanto si han de establecerse con cargo a fondos estatales como provinciales.

Dos. La elaboración de los Planes Provinciales de Carreteras corresponde a las respectivas Corporaciones Provinciales, que contarán para ello con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. En todo caso se dará audiencia a los Ayuntamientos afectados.

Tres. Los Planes Provinciales de Carreteras y sus modificaciones se aprobarán por el Consejo de Ministros, a propuesta del de la Gobernación, previo informe de los Ministerios de Obras Públicas y de Planificación del Desarrollo, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo diez. Los Ayuntamientos pueden formular Planes Municipales de Carreteras cuando lo exija la densidad de las redes existentes o de las precisas para la satisfacción de sus necesidades, previo informe de la Comisión Provincial de Urbanismo.

En su elaboración, los Municipios contarán con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. La aprobación compete al Gobernador civil, previo informe de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, de la Diputación Provincial y de los Ministerios de Obras Públicas y de Planificación del Desarrollo, en el ámbito de sus respectivas competencias. Si alguno de estos informes fuera contrario a la aprobación del plan, el Ministro de la Gobernación elevará el expediente al Consejo de Minis-

tros, el cual decidirá definitivamente sobre la aprobación del mismo.

CAPITULO SEGUNDO

ESTUDIOS Y PROYECTOS

Artículo once. — Uno. Todos los estudios, anteproyectos y proyectos a que hace referencia este capítulo se redactarán con sujeción a las normas técnicas aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Dos. Los proyectos de carreteras provinciales y municipales serán aprobados por la Corporación correspondiente, e informados técnicamente por el Ministerio de Obras Públicas. Si el informe no fuera favorable, se elevará el expediente a la resolución del Consejo de Ministros.

Tres. Los proyectos de nuevos caminos de servicio se aprobarán por el organismo rector de la Institución de que dependan.

Artículo doce. — Uno. La aprobación de proyectos de carreteras estatales implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

Dos. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obra que puedan aprobarse posteriormente.

Tres. A los efectos indicados en los números anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquélla y la seguridad de la circulación.

Artículo trece. — Uno. Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón a su finalidad:

a) Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d) Anteproyecto.

Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de construcción.

Consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

f) Proyecto de trazado.

Es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

Dos. Los estudios y proyectos citados constarán de los documentos que reglamentariamente se determinen.

Artículo catorce. — Uno. Cuando se trate de construir una nueva carretera estatal, el oportuno estudio informativo, con la naturaleza y el alcance que se establece en el artículo anterior, se someterá al trámite de Información Pública durante un período de treinta días hábiles, a cuyo efecto se expondrá al público en las oficinas correspondientes del Ministerio de Obras Públicas y de las Corporaciones municipales interesadas, previo anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» y en el de la

provincia o provincias afectadas. Las observaciones formuladas en tal período deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

Dos. Al tiempo de tramitarse la información pública y durante el mismo plazo, deberá someterse por el Ministerio de Obras Públicas el estudio informativo a las Corporaciones Locales interesadas, al objeto de que examinen si el trazado es el más conveniente desde el punto de vista de interés general y de los intereses de las localidades o provincias a que afecte la nueva carretera. Transcurrido dicho plazo, y un mes más, sin que las Corporaciones afectadas informen al respecto, se entenderá que están conformes con el proyecto formulado.

Tres. Corresponde al Ministro de Obras Públicas la aprobación del expediente de información pública.

Cuatro. La información pública a que se refiere este artículo es independiente de la que establece la Ley de dieciséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro para el procedimiento de expropiación.

CAPITULO TERCERO

CONSTRUCCION

Sección primera.—Carreteras estatales

Artículo quince.—Sólo podrán construirse nuevas carreteras estatales cuando se hallen previstas en el Plan Nacional de Carreteras o en las modificaciones que en él se introduzcan por medio de ley.

A estos efectos, no tendrán la consideración de nuevas carreteras las variantes, desdoblamientos de calzadas, mejoras de trazado, acondicionamientos, los tramos que no constituyan un nuevo itinerario y las carreteras que integran las redes arteriales de las poblaciones.

Artículo dieciséis.—En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras estatales se aplicará la legislación general de Contratos del Estado.

Artículo diecisiete.—Uno. La expropiación de bienes y de derechos y la imposición de servidumbres, en su caso, necesarios para la construcción de las carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

Dos. Las expropiaciones a que dieren lugar las obras concernientes a las travesías y los tramos de carreteras a que se refiere el título cuarto de la presente Ley quedarán sometidas a las prescripciones de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana y normas que la completen y desarrollen.

Artículo dieciocho.—El acta de pago y la de ocupación y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbres serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás Registros Públicos, en la forma y con los efectos previstos en el artículo cincuenta y tres de la Ley de Expropiación Forzosa.

Sección segunda.—Carreteras provinciales

Artículo diecinueve.—Uno. Sólo podrán construirse nuevas carreteras provinciales cuando se hallen incluidas en el Plan Provincial correspondiente. No serán consideradas al efecto como nuevas carreteras las obras referidas en el párrafo segundo del artículo quince.

Dos. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas la comprobación de que las obras de carreteras provinciales se ajustan a los planes y proyectos aprobados.

Artículo veinte.—En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras provinciales se aplicará la legislación de Régimen Local, cualquiera que fuere la fórmula de financiación utilizada.

Artículo veintiuno.—La expropiación de terrenos para la construcción de carreteras provinciales se regirá por lo dispuesto en los artículos doce, diecisiete y dieciocho.

Sección tercera.—Carreteras municipales

Artículo veintidós.—Uno. Los Municipios en que se hubiese formulado un Plan de Carreteras vendrán obligados a su cumplimiento en los mismos términos que para la provincia establece la sección segunda de este capítulo.

Dos. Si no hubiere formulado el Plan a que se refiere el número anterior, el Ayuntamiento podrá acordar la construcción de carreteras con arreglo a la legislación de Régimen Local, teniendo en cuenta los planes de ordenación urbana existentes y previo informe del Ministerio de Obras Públicas; si este informe fuere desfavorable, se elevará el expediente a resolución del Gobierno.

Tres. Las obras que se realicen en las carreteras municipales se ajustarán a las prescripciones que para las provinciales establecen los artículos veinte y veintiuno.

CAPITULO CUARTO

FINANCIACION

Artículo veintitrés.—Uno. Las carreteras construídas por el Estado se financiarán con los correspondientes créditos presupuestarios y con las aportaciones de las Corporaciones Locales o, excepcionalmente, de los particulares, conforme a la legislación vigente.

Dos. Las carreteras del Estado que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante el capital de las sociedades concesionarias, los recursos propios y ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que se les otorguen.

Tres. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas, previo informe de los de Hacienda, Gobernación y Planificación y Desarrollo, proponer al Consejo de Ministros las fórmulas de participación o ayudas al Estado respecto a la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, construcción de carreteras de las redes provinciales o municipales.

Artículo veinticuatro.—Uno. El Gobierno, a propuesta de los Ministros de Hacienda y Obras Públicas, podrá imponer contribucio-

nes especiales por la construcción de nuevos accesos y vías de servicios, en los términos establecidos en el artículo 26 de la Ley General Tributaria.

La Ordenanza de la Contribución determinará, en cada caso, los criterios de aplicación de la misma, conforme a los principios que se establecen en el presente artículo.

Dos. Las contribuciones especiales podrán recaer sobre quienes se beneficien de modo directo por los nuevos accesos y vías de servicio, como son los titulares de las fincas y establecimientos colindantes y las urbanizaciones que vean facilitada su comunicación.

Tres. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto, en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio:

- En las vías de servicio, hasta el cincuenta por ciento.
- En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el noventa por ciento.

Cuatro. La distribución de las contribuciones se ajustará a los elementos objetivos existentes, como la superficie de la finca, su destino, su proximidad y accesos a la carretera e instalaciones o actividades mercantiles o industriales.

Artículo veinticinco. — Uno. Las carreteras provinciales y municipales serán construídas con cargo a los créditos presupuestarios de sus correspondientes titulares, con auxilio del Estado o de otros entes públicos o de los particulares, conforme a la legislación vigente.

Dos. Las Entidades Locales pueden percibir del Estado, para las atenciones a que se refiere este artículo, subvenciones, anticipos, reintegros y garantía en forma de aval.

Tres. Cuando las carreteras provinciales y municipales vayan a ser explotadas por gestión indirecta

o mixta, la financiación se realizará en los términos previstos en el número dos del artículo veintitrés.

Artículo veintiséis.—En los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio se determinará el procedimiento de utilización de los fondos obtenidos de contribuciones especiales, peajes y aportaciones de Corporaciones Locales y otros entes de Derecho público, para la financiación de carreteras.

CAPITULO QUINTO

EXPLOTACION

Artículo veintisiete.—Uno. Las carreteras pueden ser explotadas por el Estado, las Entidades locales y los particulares.

Dos. El Estado y las Entidades locales, como regla general, explotarán directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario, o, excepcionalmente, mediante pago de peaje.

En los supuestos de peaje, las tarifas correspondientes a las carreteras estatales y a las provinciales o municipales financiadas parcial o totalmente por el Estado se aprobarán por el Gobierno.

Las tarifas correspondientes a carreteras provinciales y municipales financiadas sin participación del Estado se aprobarán conforme a lo dispuesto en la legislación del Régimen Local.

Tres. Estarán exentos del abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas y Orden Público, de la Policía de Tráfico, de la Policía Gubernativa, de las Autoridades Judiciales, las ambulancias, los de servicios contra incendios y los de la propia explotación en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

Artículo veintiocho.—Las carreteras estatales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Artículo veintinueve.—Las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de carreteras estatales se regirán por lo dispuesto en la Ley ocho/mil novecientos setenta y

dos, de diez de mayo, para las de autopistas.

Artículo treinta. — Uno. Si la explotación de la carretera estatal se efectúa por gestión interesada, concierto con persona natural o jurídica, o por una Sociedad de economía mixta, corresponde al Consejo de Ministros acordar, por Decreto, los términos del concierto y la constitución de la Sociedad.

Dos. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión prevé el artículo anterior. Tales beneficios sólo podrán ser concedidos por el Gobierno en el Decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa.

Tres. El contrato de gestión, el concierto o los estatutos sociales, en su caso, habrán de determinar el correspondiente régimen jurídico-administrativo y económico-financiero, así como las fórmulas de reparto entre los contratantes o socios de los beneficios y riesgos de la gestión.

Artículo treinta y uno.—Las carreteras provinciales y municipales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas previstos en la legislación de Régimen Local.

TITULO III

Uso y defensa de las carreteras

CAPITULO PRIMERO

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo treinta y dos.—A los efectos del presente capítulo se establecen en las carreteras las siguientes zonas: De dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo treinta y tres.—Uno. Son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno de tres metros de anchura a cada lado de la carretera, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior a la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso del dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

Dos. No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de la carretera sin previa autorización del Organismo Administrativo del que ésta depende, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo cincuenta y tres.

Artículo treinta y cuatro.—Uno. La zona de servidumbre de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de ocho metros, medidos desde las citadas aristas.

Dos. El Organismo Administrativo del que depende la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre para cualquiera de las finalidades siguientes:

a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinados a las obras de construcción, reparación y conservación de la carretera.

b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que, por cualquier causa, se encuentren en la carretera y constituyan obstáculos o peligro para el tráfico.

c) Estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular, por avería o cualquier otra razón.

d) Encauzar aguas que discurren por la carretera.

e) Aprovechar, para uso exclusivo de las obras de carretera, re-

cursos geológicos, mediante las autorizaciones que correspondan.

f) Autorizar el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo.

g) Otras análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera.

Tres. En todo caso, serán indemnizados la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Cuatro. A los titulares de bienes y derechos en la zona de servidumbre no se permitirán otros usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa licencia del Organismo Administrativo del que depende la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo cincuenta y tres.

Artículo treinta y cinco.—Uno. La zona de afección de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta metros en las carreteras de las Redes Nacionales y treinta metros en las restantes, medidas desde las citadas aristas.

Dos. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o el destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa licencia del Organismo Administrativo del que dependa la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo cincuenta y tres.

La denegación de la licencia deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, en un futuro no superior a diez años.

Artículo treinta y seis.—En las zonas de servidumbre y afección queda prohibido realizar publicidad, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por los Organos administrativos competentes.

Artículo treinta y siete.—Uno. A ambos lados de las carreteras se establece la «línea de edificación» desde la cual hasta la carretera quedan prohibidas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación de cualquier tipo de edificaciones, a excepción de las que resultaren imprescindibles para conservación y mantenimiento de las existentes, que deberán ser debidamente autorizadas, y todo ello, sin perjuicio de las limitaciones que se establecen en los artículos treinta y tres y treinta y cuatro. En las carreteras que integran las Redes Nacionales, esta «línea» se situará a veinticinco metros de la arista exterior de la calzada, medidos horizontalmente a partir de la indicada arista; en el resto de las carreteras tal distancia será de dieciocho metros. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Dos. Cuando en una carretera provincial o municipal las edificaciones sean continuas, o las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en el párrafo anterior, el Organismo competente, previo informe favorable del Ministerio de Obras Públicas, podrá reducir excepcionalmente aquéllas, siempre que quede garantizada la ordenación de los márgenes de la carretera y el adecuado control de sus accesos.

Tres. En las autopistas y autovías de nueva construcción será indemnizable la prohibición de construir, excepto si los propietarios afectados por la línea de edificación pudieren concentrar en terrenos de su propiedad colindantes con éstos y al otro lado de dicha línea el volumen de edificación autorizado por la norma segunda del artículo setenta y nueve de la Ley del Suelo, de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, siempre que queden a

salvo de las prescripciones de este artículo, lo que se acreditará, en cada caso, mediante el informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo.

Artículo treinta y ocho.—Uno. En la zona de servidumbre y en la limitada por la «línea de edificación», el Ministerio de Obras Públicas, cuando se trate de carreteras estatales, y las Diputaciones o Ayuntamientos, cuando las carreteras sean, respectivamente, provinciales o municipales, podrán proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de construcción, reparación, ampliación o conservación de la carretera que lo hiciera indispensable o conveniente.

Dos. En las zonas a que se refiere el número anterior y en las contiguas a las mismas, el Ministerio de Agricultura podrá llevar a cabo una ordenación especial del suelo rústico y de las explotaciones agrarias afectadas por las citadas vías.

En ningún caso, la ocupación de los bienes y derechos objeto de expropiación o de imposición de servidumbre requeridos por las carreteras quedará subordinada a la ordenación anteriormente prevista.

Artículo treinta y nueve.—Uno. Los alcaldes y, en su caso, los Gobernadores civiles suspenderán los acuerdos de las Corporaciones Locales sobre otorgamiento de autorizaciones que infrinjan de forma manifiesta lo dispuesto en la presente Ley, en los plazos y forma previstos en las Leyes de Régimen Local y de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Dos. Los Gobernadores civiles, a instancia o previo informe de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo administrativo del que dependa la carretera, dispondrán la paralización de las obras y usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

Las citadas Autoridades interesarán que el Organismo administrati-

vo del que dependa la carretera efectúe la adecuada comprobación de las obras y usos paralizados, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados y que no se ajusten a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para legalizar las obras o instalaciones o autorizar los usos que se amolden a las normas aplicables.

Iguales atribuciones que las indicadas anteriormente para los Gobernadores civiles tendrán los Alcaldes con relación a las obras y actividades que afecten a las zonas de dominio público de las carreteras municipales o se realicen en las zonas de servidumbre o afección de cualquiera de las carreteras de las Redes Arteriales.

La adopción de los oportunos acuerdos será sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Artículo cuarenta.—Uno. El Organismo administrativo competente puede limitar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los puntos en los que tales accesos pueden construirse.

Dos. Asimismo queda facultado para reordenar los accesos existentes, con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

Tres. Cuando los accesos no previstos se solicitaren especialmente por los particulares directamente interesados, el Organismo administrativo competente podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso.

CAPITULO SEGUNDO

USO DE LAS CARRETERAS

Artículo cuarenta y uno.—La circulación por las carreteras se ajustará a lo dispuesto en esta Ley y a las previsiones del Código de la Circulación, y, sin perjuicio de las facultades del Ministerio de la Gobernación, el Ministerio de Obras

Públicas podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones o exigencias técnicas de las propias carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación de todos o determinados vehículos en ciertos tramos y fijar las condiciones en que, en su caso, puedan otorgarse las autorizaciones excepcionales.

Artículo cuarenta y dos.—Uno. Incurrirán en responsabilidad quienes de cualquier modo realicen actos que causen daños en la carretera o en cualquiera de sus elementos.

Dos. Reglamentariamente se clasificarán las infracciones no sancionadas por otra norma administrativa, en consideración a los perjuicios causados, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante.

Artículo cuarenta y tres.—Uno. El Ministerio de Obras Públicas instalará en puntos estratégicos de las redes estatales, estaciones de pesaje para controlar las cargas de vehículos. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

Dos. Las Entidades locales establecerán los medios adecuados, para el control de las cargas, en las carreteras de que sean respectivamente titulares.

Artículo cuarenta y cuatro.—Uno. Las infracciones a que se refiere esta Ley serán sancionadas con multas que no podrán exceder de quinientas mil pesetas.

Dos. La competencia para la imposición de multas por infracciones cometidas en las redes estatales corresponde:

a) Al Gobernador civil, hasta cincuenta mil pesetas.

b) Al Ministro de Obras Públicas, hasta ciento veinticinco mil pesetas.

c) Al Consejo de Ministros, cuando la sanción exceda de ciento veinticinco mil pesetas.

Tres. La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el Organismo administrativo del que dependa la carretera.

Cuatro. El recurso de alzada contra la resolución dictada en expediente sancionador por el Gobernador civil se interpondrá dentro del plazo de quince días ante el Ministro de Obras Públicas.

Cinco. La potestad sancionadora de las Corporaciones Locales se regirá por lo dispuesto en la legislación de Régimen Local.

CAPITULO TERCERO

NORMAS PARTICULARES SOBRE AUTOPISTAS Y AUTOVIAS

Artículo cuarenta y cinco.—Las disposiciones del presente título son de aplicación a las autopistas no sometidas a la Ley ocho/mil novecientos setenta y dos, de diez de mayo, así como a las autovías, con las especialidades que se establecen en el artículo siguiente.

Artículo cuarenta y seis.—Uno. Las dos franjas de terreno que forman parte de la zona de dominio público de la autopista o de la autovía tendrán ocho metros de anchura cada una, medidos en la forma que se establece en el artículo treinta y tres.

Dos. La zona de servidumbre se limitará exteriormente por una línea situada a veinticinco metros de cada una de sus franjas, a partir de la arista exterior de la explanación.

Tres. La zona de afección se limitará exteriormente por una línea situada a cien metros en cada una de sus franjas, a partir de la arista exterior de la explanación.

Cuatro. Las líneas de edificación se situarán a cincuenta metros de las aristas exteriores de las calzadas respectivas.

Cinco. En las zonas y entre las líneas definidas anteriormente regirán las mismas prohibiciones y limitaciones que las establecidas en el título III, capítulos primero y segundo para las carreteras.

TITULO IV

Travesías y redes arteriales de poblaciones

Artículo cuarenta y siete.—Las travesías y los tramos de carretera que discurran por zonas urbanas o estén incluidas en las Redes Arteriales de un Municipio, con-

junto de Municipios o Area Metropolitana se regirán por las disposiciones del presente título y por las demás contenidas en esta Ley, en lo que resulten aplicables.

Artículo cuarenta y ocho.—Uno. Se entiende por tramo urbano de una carretera la parte de ella que discurra por zona calificada como urbana.

Dos. Se considerarán como travesía de una población los tramos de carreteras estatales y provinciales comprendidos en la delimitación de su casco urbano.

Tres. Las redes arteriales estarán constituidas por el conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas que discurran total o parcialmente por zonas urbanas.

Cuatro. A los efectos de este título se entenderán por zonas y casco urbano los que vengan así definidos en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Artículo cuarenta y nueve.—Uno. El establecimiento del Plan Viario de una red arterial requerirá en todo caso un estudio especial del planeamiento, cuyo contenido, características y coordinación con los Planes Urbanísticos afectados se determinarán reglamentariamente.

Dos. El citado estudio se redactará por el Ministerio de Obras Públicas con la colaboración de los Municipios afectados y en él se definirán:

- a) La delimitación del área de influencia de la Red Arterial.
- b) El trazado y características generales de las vías.
- c) La situación de los enlaces e intersecciones.
- d) La delimitación de las zonas de reserva y protección de cada una de las vías y de sus enlaces o intersecciones.

Tres. La delimitación de las zonas de reserva y protección deberá prever:

- a) La posible necesidad de adaptación del trazado definitivo de las vías a las exigencias topográficas y técnicas en la posterior redacción de los proyectos de construcción, con el detalle adecuado a este tipo de estudios.

b) La posibilidad de realizar en el futuro ensanches y desdoblamientos, simples o múltiples, de las vías planeadas.

c) El establecimiento de bandas de separación que preserven a las zonas urbanas colindantes de las molestias originadas por la presencia del tráfico.

Cuatro. Cuando un determinado tramo de Red Arterial sea objeto de proyectos de construcción, las correspondientes zonas de reserva y protección podrán ser sustituidas por las de servidumbre y afección definidas en los artículos treinta y cuatro y treinta y cinco, o cuarenta y seis en su caso.

Artículo cincuenta.—La aprobación del Plan Viario de la Red Arterial corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas. El correspondiente estudio especial de planeamiento será objeto de información pública en la forma que se establece en el artículo catorce de la presente Ley. Serán preceptivos los informes de los órganos urbanísticos competentes y de aquellos Entes locales afectados que no hubieren intervenido en la redacción del estudio.

Artículo cincuenta y uno. La aprobación del Plan Viario producirá los siguientes efectos:

a) Declaración de utilidad pública de las obras y de la necesidad de ocupación de los terrenos comprendidos en la delimitación del área de influencia de la Red Arterial, a efectos de expropiación o imposición de servidumbre.

b) Inclusión de las vías de la Red Arterial en los Planes viarios del Estado, Provincias y Municipios.

c) Adaptación de los Planes de Ordenación Urbana de los Municipios o áreas urbanísticas afectadas cuando sea incompatible su ejecución con la del Plan Viario.

d) Alteración de la calificación jurídica y de la titularidad de las vías y terrenos, en la forma y con los efectos que determine el Plan.

e) Limitación en el uso de los terrenos comprendidos en el área de influencia de la Red o en el

grado y por el plazo que se establezca en el Plan.

Dos. Lo establecido en los párrafos c), d) y e) del número uno de este artículo se entiende, sin perjuicio, en su caso, de las indemnizaciones o compensaciones a que pudieran dar lugar en el futuro los supuestos contemplados en los mismos.

Tres. Las Entidades locales o Entes urbanísticos especiales que acuerden la elaboración o revisión de Planes de Ordenación Urbana solicitarán del Ministerio de Obras Públicas la información pertinente sobre la planificación viaria para la oportuna coordinación entre ambas planificaciones.

Artículo cincuenta y dos.—Uno. En las zonas de servidumbre y afección de las carreteras que discurran por zonas urbanas o estén incluidas en Redes Arteriales podrán autorizarse edificaciones o construcciones a distancias inferiores a las establecidas en general en los casos siguientes:

Primero. Cuando lo disponga el Plan Viario, en el caso de Redes Arteriales.

Segundo. Cuando lo dispongan los Planes de Ordenación Urbana.

Tercero. Cuando, en defecto de los Planes señalados en los apartados anteriores, lo acuerde el Ayuntamiento de que se trate, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y de los órganos urbanísticos correspondientes. Si alguno de estos informes fuese desfavorable, se estará a lo dispuesto en el número dos del artículo cincuenta y seis de esta Ley.

Dos. Fuera de los casos contemplados en el número anterior, serán de aplicación las prohibiciones y limitaciones establecidas en el título III.

Artículo cincuenta y tres.—Uno. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades que afecten a la zona de dominio público de las carreteras que discurran por zona urbana o estén incluidas en Redes Arteriales corresponderá al Ayuntamiento. Cuando éste no tuviere aprobado el Plan de Ordenación Urbana solicitará informe a la Entidad u Organismo

titular de la carretera, y, en todo caso, al Ministerio de Obras Públicas. El informe desfavorable de cualquiera de estos Organismos supondrá la denegación de la autorización solicitada.

Dos. En las zonas de servidumbre y afección de las carreteras indicadas en el número anterior, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo o Entidad titular de la vía, que habrán de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

Tres. En las travesías de población el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones colindantes corresponderá en exclusiva a los Ayuntamientos.

Artículo cincuenta y cuatro.—Uno. La conservación de los tramos de carretera que discurran por zona urbana o estén incluidos en las Redes Arteriales corresponderá al Ministerio de Obras Públicas o, en su caso, a la Entidad titular de las mismas.

Dos. Las carreteras estatales o provinciales, o tramos determinados de ellas, se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías exclusivamente urbanas. El expediente se promoverá a instancias del Ayuntamiento, de la Diputación Provincial o del Ministerio de Obras Públicas, y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el Ministerio de Obras Públicas cuando existiese acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

El mismo procedimiento se seguirá para la inclusión como provincial de las carreteras o tramos de ellas municipales cuando se estimase conveniente.

Tres. No obstante lo dispuesto en los números anteriores, el Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales respectivas, y éstas entre sí, podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

Artículo cincuenta y cinco.—Uno. La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos y, de modo especial, en las travesías, se ajustará, además de lo dispuesto en el título tercero de esta Ley, a las prescripciones de Policía municipal.

Dos. Lo dispuesto en el número anterior no será de aplicación a las autopistas y autovías.

Artículo cincuenta y seis.—Uno. El Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, deberán coordinar los intereses públicos concurrentes en las carreteras y zonas de influencia que se regulan en este título y, de modo especial, cuanto atañe a la seguridad de las personas y a la fluidez de la circulación en las carreteras.

Dos. Los conflictos entre autoridades y Corporaciones locales serán resueltos, previo informe del Ministerio de Obras Públicas, por el Gobernador civil o por el Ministro de la Gobernación, según que las carreteras correspondan o no a la misma provincia; si ocurrieren entre autoridades o Corporaciones locales y el Ministerio de Obras Públicas, la resolución corresponderá al Consejo de Ministros.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El Ministro de Obras Públicas, en el término de un año, y previo dictamen del Consejo de Estado, someterá al Consejo de Ministros el Reglamento General de ejecución de esta Ley.

Segunda.—En el término de dos años, el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, remitirá a las Cortes el Proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras.

Tercera.—El Gobierno, a propuesta del Ministro de Hacienda, previo informe del de Obras Públicas, remitirá a las Cortes un Proyecto de Ley sobre fiscalidad de los vehículos de transporte por carretera, con objeto de lograr una

más equitativa interpretación de los costos de infraestructura viaria.

Cuarta.—Por Decreto se regulará la adaptación de la presente Ley a las provincias de Alava y Navarra, de conformidad con sus regímenes peculiares, con audiencia de las respectivas Diputaciones Forales y dictamen del Consejo de Estado.

Quinta.—Las autopistas en régimen de concesión se regirán por lo dispuesto en la Ley ocho/mil novecientos setenta y dos, de diez de mayo, y sus disposiciones complementarias.

Sexta.—La ejecución de las obras de construcción, reparación y conservación de carreteras en las islas Canarias se llevará a cabo con arreglo al sistema vigente —confirmándose a las Juntas Administrativas de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas en las funciones que les otorga el Real Decreto-Ley de veintidós de junio de mil novecientos veintisiete— y con cargo a las cantidades que se consignen especialmente en los Presupuestos Generales del Estado, aportaciones de los Cabildos Insulares y demás cantidades que puedan arbitrarse para el desarrollo de las obras públicas en las islas.

Séptima.—Quedarán exentas de las Contribuciones Especiales que puede imponer el Gobierno, según el artículo veinticuatro de esta Ley, las estaciones de servicio cuyos terrenos e instalaciones deban revertir gratuitamente al Estado.

Octava.—Quedan derogadas la Ley de Travesías, de once de abril de mil ochocientos cuarenta y nueve; la Ley de Carreteras, de cuatro de mayo de mil ochocientos setenta y siete; la de Edificaciones contiguas a las carreteras, de siete de abril de mil novecientos cincuenta y dos; la de Carreteras en Régimen de Concesión, de veintidós de diciembre de mil novecientos setenta, y la Ley noventa/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre. Quedan igualmente derogadas cuantas normas legales o reglamentarias se opongan a lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Se considerarán automáticamente incluídas en el Plan Nacional de Carreteras las carreteras estatales actualmente existentes, las que estén en construcción y aquéllas en que, al menos, se haya acordado la contratación de la obra.

Segunda.—La definición de la zona de dominio en las carreteras actualmente existentes, conforme se establece en los artículos treinta y tres y cuarenta y seis de esta Ley, no afecta a las titularidades actuales de los bienes que resultaren comprendidos en la misma, pero implica genéricamente la declaración de utilidad pública, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto por acuerdo del Consejo de Ministros.

Dada en el Palacio de El Pardo a diecinueve de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.—FRANCISCO FRANCO.—El Presidente de las Cortes Españolas, Alejandro Rodríguez de Valcárcel y Nebreda.

(Publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de diciembre de 1974.)

ANUNCIOS OFICIALES

DELEGACION PROVINCIAL DE TRABAJO DE SANTANDER

En los expedientes números 1947/74-SP. y 779/74-L., seguidos contra don Antonio López González («Trama TV.»), reparación y venta de televisores, calle Marqués de Santillana, número 6, de esta capital, existen actas que, copiadas en su parte bastante, dicen:

«Acta de infracción 1947/74-SP., por no ingresar cuotas de enero a julio de 1974 por el productor que se cita, se le sanciona con dos mil pesetas.

Acta de liquidación 779/74-L., por los mismos meses, importe de la liquidación por Seguros Sociales, 11.619 pesetas; por accidentes, 1.603 pesetas; total a liquidar, 13.222 pesetas.

Asimismo, se le hace saber del derecho a impugnar estos expedientes mediante escrito dirigido al ilustrísimo señor delegado provincial de Trabajo de Santander, en el plazo de quince días.»

Y para que sirva de notificación a don Antonio López González, domiciliado últimamente en Marqués de Santillana, número 6, hoy en ignorado paradero, y a efectos de su inserción en el «Boletín Oficial de la provincia, se expide la presente cédula de notificación, en Santander a 15 de enero de 1975. El secretario (ilegible).

DELEGACION PROVINCIAL DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA DE SANTANDER

SECCION DE ENERGIA

Autorización administrativa de instalación eléctrica y declaración, en concreto, de su utilidad pública

A los efectos prevenidos en el artículo 9.º del Decreto 2.617/1966 y artículo 10 del Decreto 2.619/1966, ambos de 20 de octubre, se somete a información pública la petición de instalación y declaración, en concreto, de su utilidad pública de una instalación eléctrica, cuyas características principales se señalan a continuación:

Expediente número 89-5.

Peticionario: «Compañía General de Electricidad Montaña».

Lugar donde se va a establecer la instalación: Viérnoles (Ayuntamiento de Torrelavega).

Finalidad de la instalación: Suministro de energía al barrio de Radillo.

Características principales: Línea aérea trifásica a 12 kV., derivada de la actual de «Asilo-Hoz», a la altura del reformatorio de Viérnoles, y final en el centro de transformación instalado en el barrio de Radillo.

Longitud: 383 metros.

Conductores de aluminio-acero de 54,6 milímetros cuadrados, sobre apoyos de hormigón armado y vibrado.

Procedencia de los materiales: Nacional.

Presupuesto: 210.354 pesetas.

Lo que se hace público para que pueda ser examinado el proyecto de la instalación en esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria, Sección de Energía, sita en Castelar, número 13, y formularse al mismo tiempo las reclamaciones, por duplicado, que se estimen oportunas en el plazo de treinta días, contados a partir del siguiente al de la publicación de este anuncio.

Santander, 18 de enero de 1975.
El delegado provincial, Manuel Aybar Gállego.

ANUNCIOS DE SUBASTA

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCION NUM. TRES DE SANTANDER

Don José Luis Gil Sáez, magistrado juez de Primera Instancia número tres de Santander,

Hace saber: Que en este Juzgado de mi cargo y Secretaría del que refrenda se tramitan autos de juicio ejecutivo número 292/973, promovido por la Caja de Ahorros de Santander, contra don Tomás Pérez Estébanes, mayor de edad, casado, jubilado y vecino de Torrelavega, en cuyos autos, en virtud de providencia dictada con esta fecha, se acuerda sacar a la venta en pública subasta, por primera vez y término de veinte días, la finca embargada al demandado en estos autos y que es la siguiente:

«Prado y erial en La Montaña, Ayuntamiento de Torrelavega, sitio de «Berezal», de trescientos ochenta carros de cabida, aproximadamente, equivalentes a seis hectáreas, ochenta áreas y veinte centiáreas. Linda: Norte, carretera; Sur, Sniace y José Manuel Raba; Este, Jesús Pérez, y Oeste, Avelino González y González». Valorada en el precio fijado en la escritura de hipoteca de 430.225 pesetas, de intereses, gastos y costas.

El remate tendrá lugar en la sala de audiencias de este Juzgado el día veintidós de febrero del próximo año, y horas de las once de su ma-

ñana; previniéndose a los licitadores que, para tomar parte en la misma, deberán consignar previamente en la mesa del Juzgado o establecimiento destinado al efecto el diez por ciento del tipo de tasación de dicho bien, no admitiéndose posturas que no cubran las dos terceras partes de dicho tipo.

Que los títulos de propiedad del bien inmueble están de manifiesto en Secretaría, donde podrán ser examinados por los que quieran tomar parte en la subasta, previniéndose, además, que los licitadores deberán conformarse con ellos y que no tendrán derecho a exigir ningunos otros, y que las cargas o gravámenes anteriores y los preferentes al crédito del actor, si los hubiere, continuarán subsistentes, entendiéndose que el rematante los acepta y queda subrogado en la responsabilidad de los mismos, sin destinarse a su extinción el precio del remate.

Dado en Santander a veintiuno de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.—El magistrado juez, José Luis Gil Sáez.—El secretario (ilegible).

ADMINISTRACION DE JUSTICIA

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCION NUMERO TRES DE MADRID

Cédula de notificación

En los autos que se siguen en este Juzgado de Primera Instancia número tres de Madrid con el número 404/73, procedentes del extinguido Juzgado número dieciocho, sobre secuestro y posesión interina de finca hipotecada, a instancia del Banco Hipotecario de España, contra don Ramón Giralt Pérez y su esposa, doña Carmen Sánchez Polidura, para la efectividad de un préstamo hipotecario constituido sobre una parcela de terreno en la zona de servicio de la dársena de Maliaño, con diversas edificaciones, y que se encuentra inscrita en el Registro de la Propiedad de esta capital en el libro 94, sección 2.ª, folio 238, finca nú-

mero 5.937, inscripción 6.ª; en cuyos autos se ha dictado la siguiente

«Providencia.—Juez, señor Huerta.—Madrid a 4 de noviembre de 1974.—Dada cuenta.—El anterior escrito únase a los autos de su razón, y, como se pide, hágase saber a los segundos acreedores hipotecarios, don Angel Domingo Pernía Gómez y su esposa, doña Josefa Guerrero Valera, vecinos de Santander, el estado de los presentes autos, al solo efecto de que puedan intervenir en la subasta de la finca.

Y para que dicha notificación pueda tener lugar, líbrese exhorto al Juzgado de igual clase de dicha capital, con los insertos necesarios, que se entregará al procurador señor S. Castillo, para que cuide de su diligenciado, facultando al portador para intervenir en el mismo.

Lo mandó y firma S. S.ª.—Doy fe.—Antonio Huerta.—Ante mí, Victoriano Herce. (Rubricados).»

Y para que sirva de notificación a los expresados segundos acreedores hipotecarios, domiciliados últimamente en la Avenida de los Infantes, número catorce, bajo, de Santander, y cuyo domicilio actual se ignora, por medio de su publicación en el «Boletín Oficial» de dicha capital y fijación en el sitio público de costumbre de este Juzgado y del que oportunamente corresponda de dicha ciudad, expido la presente, que firmo, en Madrid a 10 de enero de 1975.—El secretario (ilegible).

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCION NUM. UNO DE SANTANDER

Don Julio Sáez Vélez, magistrado juez de Primera Instancia número uno de Santander y su partido,

Hago saber: Que en este Juzgado y Secretaría del que refrenda se tramita expediente de dominio número 312 de 1974, a instancia del procurador don J. Antonio de Llanos García, que actúa en nombre y representación de doña Rosario Pombo Polanco y doña Pilar Pérez del Molino Pombo, sobre reanudación del tracto sucesivo interrumpido en relación con la cuarta parte indivisa de la finca adqui-

rida por sus representados, y que se describe así:

Prado, con la parte de camino correspondiente al mismo, radicante en esta ciudad, sitio llamado Alto de Miranda, que mide diez carros, equivalentes a quince áreas y cuatro centiáreas; la parte del camino que corresponde al mismo mide cuatro áreas, setenta y dos centiáreas y cincuenta y dos miliáreas, y, por lo tanto, la extensión superficial de la finca es, en junto, de diecinueve áreas, setenta y seis centiáreas y cincuenta y dos miliáreas, y linda: por el Norte, con el eje del camino que une la carretera de bajada al Sardinero con la calleja de La Encina, en una línea de setenta metros con noventa y tres centímetros, siendo la otra mitad del camino con doña Elvira Bolívar y Girón; por el Este, en una línea de treinta y siete metros con setenta y cinco centímetros, con el eje del camino que une el Paseo del Alta con el otro camino antes nombrado, y que fija el lindero Norte, siendo la finca colindante, por el Este, propia de don Enrique González Caminos; por el Sur, en línea normal con el lindero anterior, con el resto del inmueble de que se segrega esta parcela y que se reserva el vendedor, don Eduardo González Camino; por el Oeste, en línea de veintitrés metros y veinticinco centímetros, con el eje del otro camino que une el Paseo del Alta con el primeramente nombrado, y que fija el lindero Norte de este inmueble.

El Este es frente; el Oeste, fondo; el Norte, derecha, entrando, y el Sur, izquierda; y dentro de este terreno, que se halla cerrado sobre sí con tapia de mortero y verja de madera, se ha construido un edificio de nueva construcción, consistente en un chalet compuesto de dos viviendas independientes señaladas con las letras A y B, que constan, cada una, de planta baja, piso principal y ático, denominándose el chalet «Hotel Mirandalta», números nueve y once de la Travesía de la Avenida de los Infantes, por donde tiene su entrada principal, al Este.

El edificio de referencia, que linda por todos sus lados con el

terreno dentro del cual se halla construido, mide doscientos veinte metros cuadrados, de los que corresponden ciento veinte a la vivienda A y los cien metros restantes a la vivienda B.

Sus muros son de mampostería alterna con ladrillo, enverdugadas y cercos de huecos y esquinas, hormigón armado en voladizos, piedra de sillería en machones y alto de la fachada principal, zócalo y escalinatas, y teja curva en las cubiertas.

La vivienda A tiene una torre en su parte alta.

Y por medio del presente, se cita a los titulares registrales, don Federico, don José, don Enrique y don Emilio del Río Gómez, a sus causahabientes; a don Francisco González Camino, de ignoradas circunstancias y domicilio; a las personas de quien provienen los bienes, don Federico, don Enrique y don José del Río Gómez, en ignorado paradero, así como a las personas ignoradas a quienes pueda perjudicar la inscripción solicitada para que en término de diez días puedan comparecer en el expediente, alegando lo que a su derecho convenga.

Y para su publicación en el «Boletín Oficial» de la provincia y sirva de citación a las personas que se han relacionado, o a sus causahabientes, en ignorado paradero, así como a las personas desconocidas e inciertas a quienes pueda perjudicar la inscripción solicitada, expido el presente, en Santander a 24 de diciembre de 1974. — El magistrado juez de Primera Instancia, Julio Sáez Vélez.—El secretario, José Casado.

ADMINISTRACION MUNICIPAL

AYUNTAMIENTO DE LIERGANES

Formados por este Ayuntamiento los documentos que a continuación se relacionan, se exponen al público, por plazo de quince días, en la Secretaría municipal de este Ayuntamiento, a efectos de examen y reclamaciones:

Rectificación del padrón de habitantes, referida al 31 de diciembre de 1974.

Padrón de contribuyentes sujetos al pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica del ejercicio de 1975.

Padrón del arbitrio municipal de carros y bicicletas, cuyos propietarios se hallan sujetos a la tasa de rodaje y arrastre por vías municipales.

Padrón de perros, cuyos propietarios están sujetos al arbitrio municipal, con fines no fiscales.

Liérganes, 13 de enero de 1975. El alcalde (ilegible). 72

Relación de los Ayuntamientos que, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 682 de la Ley de Régimen Local, exponen al público, por espacio de quince días, para admisión de reclamaciones contra los presupuestos ordinarios del ejercicio de 1975:

Villaescusa	(92)
Ampuero	(95)
Villacarriedo	(113)
Los Corrales de Buelna	(110)
Voto	(103)
Miera	(105)

Relación de los Ayuntamientos que, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 104 del Reglamento de Población, exponen al público, por espacio de quince días, para admisión de reclamaciones contra la rectificación del padrón de habitantes:

Santiurde de Toranzo
Villaescusa
Alfoz de Lloredo

“BOLETIN OFICIAL” DE LA PROVINCIA DE SANTANDER

TARIFAS

	Ptas.
Suscripción anual	350
Suscripción semestral	200
Suscripción trimestral	100
Núm. suelto del año en curso.	3
Núm. de años anteriores	5
Inserciones.—Cada palabra ...	2

(El pago de las inserciones se verificará por anticipado).