

Andrés de la Barca (Barcelona), en el domicilio social de la Institución, del 20 de junio al 5 de julio del año en curso.

Esta tómbola ha de sujetarse en su procedimiento a cuanto dispone la legislación vigente.

Lo que se hace público para general conocimiento y demás que corresponda.

Madrid, 13 de abril de 1970.—El Jefe del Servicio, Francisco Rodríguez Cirugeda.—2.138-E.

RESOLUCION del Servicio Nacional de Loterías por la que se hace público haber sido autorizada la tómbola de caridad exenta del pago de impuestos que se cita.

Por acuerdo del Ministerio de Hacienda, de fecha 31 de marzo próximo pasado, se autoriza la siguiente tómbola de caridad, exenta del pago de impuestos, en la localidad y fecha que se indican:

Alicante: Del 15 de junio al 14 de julio de 1970.

Esta tómbola ha de sujetarse en su procedimiento a cuanto dispone la legislación vigente, habiendo obtenido previamente la autorización del excelentísimo señor Prelado de la Diócesis.

Lo que se anuncia para general conocimiento y demás que corresponda.

Madrid, 13 de abril de 1970.—El Jefe del Servicio, Francisco Rodríguez Cirugeda.—2.139-E.

RESOLUCION del Tribunal de Contrabando de Madrid por la que se hace público el fallo que se cita.

Desconociéndose el actual paradero de Pieter Douwe de Breeze, Fernando Vizecaino Jiménez y Michael Charles Benbow, cuyos últimos domicilios conocidos eran en Profesor Waksinen, número 4; Los Urquiza, número 24, y Capitán Haya, número 30, respectivamente, todos en Madrid, se les hace saber por medio del presente edicto lo siguiente:

El Tribunal Económico Administrativo Central, en su sesión de Pleno, de fecha 13 de marzo de 1970, al conocer del recurso formulado en el expediente de la referencia, instruido por aprehensión de un automóvil Citroën DS-19, ha acordado dictar el siguiente fallo:

«El Tribunal Económico Administrativo Central, constituido en Pleno en materia de contrabando, fallando sobre el fondo de los recursos de apelación promovidos por José Jorge González, Juan Andrés de la Torre y Alberto Ruiz Thierry contra fallo dictado el 28 de mayo de 1969 por el Tribunal Provincial de Contrabando en Pleno de Madrid, en su expediente número 233/68, acuerda:

Desestimar los recursos y revocar, no obstante, parcialmente el fallo impugnado, sustituyendo los pronunciamientos segundo y cuarto por los siguientes:

2.º Declarar responsables de la expresada infracción en concepto de autores a Joseph George González y Antonio Romeral Pérez, y como encubridores, a Juan Andrés de la Torre Arce y Alberto Ruiz Thierry.

3.º Imponer como sanción a Joseph George González y Antonio Romeral Pérez, como autores, la multa de 171.460 pesetas a cada uno, equivalente al 467 por 100 de la base de 36.000 pesetas, y a Juan Andrés de la Torre Arce y Alberto Ruiz Thierry, como encubridores, multa a cada uno de ellos de 44.365 pesetas, equivalente al 467 por 100 de la base de 9.500 pesetas, en total, multa por valor de 443.650 pesetas, dejando subsistente el resto del pronunciamiento; suprimir el pronunciamiento sexto y confirmar el resto de los pronunciamientos del fallo recurrido.»

Asimismo se les comunica que contra el expresado fallo pueden recurrir en vía contencioso-administrativa ante el Tribunal Supremo de Justicia, en el plazo de dos meses, contados desde el siguiente al de la presente comunicación, significando que dicho recurso no suspende la ejecución de los pronunciamientos dictados en este fallo (caso primero, artículo 8.º de la Ley).

Lo que se publica en el «Boletín Oficial del Estado» en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 92 del Reglamento de Procedimiento Económico Administrativo, de 28 de noviembre de 1959.

Madrid, 15 de abril de 1970.—El Secretario del Tribunal.—2.166-E.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

RESOLUCION de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se hace público haber sido adjudicados definitivamente los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera entre las localidades que se citan.

El excelentísimo señor Ministro de este Departamento, con fecha 6 de febrero de 1970, ha resuelto adjudicar definitivamente los servicios públicos regulares de transporte mecánico de viajeros, equipajes y encargos por carretera que se mencionan:

Servicio Abadía y Puerto de Béjar, por Hervás, provincias de Cáceres y Salamanca (expediente 8439), a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles por derecho de tanteo, en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario: El itinerario entre Abadía y Puerto de Béjar, de 25 kilómetros de longitud, pasará por Aldeanueva del Camino, Hervás y Baños de Montemayor, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente y con las siguientes prohibiciones de tráfico:

Realizar tráfico de y entre Aldeanueva del Camino y empalme de CN-360 con CC-513 (a Hervás).

Realizar tráfico de y entre Puerto de Béjar y empalme de CN-630 con C. local a Hervás.

Expediciones: Se realizarán las siguientes expediciones:

Una diaria de ida y vuelta, excepto domingos y festivos.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

Vehículos: Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Dos autobuses con capacidad de 20 plazas cada uno para viajeros sentados y clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura Regional de Transportes Terrestres antes de la fecha de inauguración del servicio.

Tarifas: Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única, 1,05 pesetas v/Km. (incluido impuesto).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería, 0,1575 pesetas por cada 10 Kg./Km. o fracción.

Sobre las tarifas de viajero se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicándose sobre las tarifas base incrementadas con el canon de coincidencia.

Clasificación: Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como coincidente b).

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles el canon de coincidencia que corresponda.—2.128-A.

Servicio Casas de Moya y Valencia por Venta del Moro, provincia de Valencia (expediente 8647), a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles por derecho de tanteo, en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario: El itinerario entre Casas de Moya y Valencia, de 113,5 kilómetros de longitud, pasará por Casas del Rey, Jarambas, Venta del Moro, Casas de Pradas, Las Monjas y Los Marcos, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente y con las siguientes prohibiciones de tráfico:

Realizar tráfico de y entre Venta del Moro y Jarambas y viceversa.

De y entre Venta del Moro y empalme con la C. L. a Las Monjas y viceversa.

De y entre Casas de Pradas y cruce de las CC. locales próximas a Las Ruicas y viceversa.

De y entre Pontón y Requena y viceversa.

De y entre Requena y Valencia y viceversa.

Expediciones: Se realizarán las siguientes condiciones.

Una diaria de ida y vuelta, excepto domingos.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

Vehículos: Quedarán afectos a la concesión los siguientes vehículos:

Dos autobuses de 30 y 25 plazas para viajeros sentados y clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura Regional de Transportes Terrestres antes de la fecha de inauguración del servicio.

Tarifas: Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única, 0,58 pesetas v/Km. (incluido impuestos).

Exceso de equipajes, encargos y paquetería, 0,087 pesetas por cada 10 Kg./Km. o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicándose sobre las tarifas base incrementadas con el canon de coincidencia.

Clasificación: Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como coincidente b).

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles el canon de coincidencia que corresponda.—2 129-A.

Servicio Elda y Cartagena, provincias de Alicante y Murcia (expediente 8.935), a don Pedro Cerdán Alberó, en cuyas condiciones de adjudicación figuran, entre otras, las siguientes:

Itinerario: El itinerario entre Elda y Cartagena, de 128,4 kilómetros de longitud, pasará por Novelda, Aspe, Crevillente, Catral, Almoradí, Ríjales y Guardamar, con parada obligatoria para tomar y dejar viajeros y encargos en todos los puntos mencionados anteriormente.

De y entre Elda y Aspe y viceversa.

De y entre estación de Novelda y empalme de Albalera y viceversa.

De y entre Crevillente y Dolores y viceversa.

De y entre Almoradí y el empalme de la CN-332 y viceversa.

De y entre el empalme con la carretera a Rojales y Cartagena y viceversa.

Expediciones: Se realizarán las siguientes expediciones:

Una expedición diaria de ida y vuelta.

El horario de estas expediciones se fijará de acuerdo con las conveniencias del interés público, previa aprobación de la Jefatura Regional de Transportes Terrestres.

Vehículos: Quedarán afechos a la concesión los siguientes vehículos:

Dos autobuses con capacidad mínima para 50 viajeros sentados y clasificación única.

Las demás características de estos vehículos deberán ser comunicadas a la Jefatura Regional de Transportes Terrestres antes de la fecha de inauguración del servicio.

Tarifas: Regirán las siguientes tarifas-base:

Clase única, pesetas 0,87 v./Km. (incluidos impuestos).

Exceso de equipajes y encargos y paquetería, 0,1005 pesetas por cada 10 Kg./Km. o fracción.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del Seguro Obligatorio de Viajeros, aplicándose sobre las tarifas base incrementadas con el canon de coincidencia.

Clasificación: Este servicio se clasifica, con respecto al ferrocarril, como coincidente b).

En virtud de lo dispuesto en la Orden ministerial de 31 de julio de 1953, el concesionario deberá abonar a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles el canon de coincidencia que corresponda.—2 131-A.

Madrid, 28 de febrero de 1970.—El Director general, Jesús Santos Rein.

RESOLUCIÓN de la VIII Jefatura Regional de Carreteras, Sección de Construcción, por la que se declara la necesidad de ocupación de los bienes y derechos a expropiar para la ejecución del proyecto del tramo II de la autopista Sevilla-Cádiz en los términos municipales de Los Palacios-Villaverde, Las Cabezas de San Juan, Lebrija y Utrera, de la provincia de Sevilla.

Visto el expediente de información pública incoado por esta Jefatura el 17 de febrero de 1970, en virtud del artículo 96 de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954, en orden a la declaración de necesidad de ocupación de los terrenos y derechos afectados por el tramo II de autopista de peaje Sevilla-Cádiz;

Resultando que el 4 de febrero de 1970 la Ilustrísima Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales aprobó el proyecto de trazado del trozo II de la autopista de peaje Sevilla-Cádiz, comprendido entre los puntos de distancia a origen 33.000 y 61.600;

Resultando que las obras estaban ya declaradas de utilidad pública y de la necesidad de la urgente ocupación de los terrenos, por Decreto 146/1969, de 6 de febrero (Boletín Oficial del Estado de 14 de febrero de 1969), si bien la Empresa adjudicataria «Bética de Autopistas, S. A.», concesionaria del Estado, a la cual corresponde la formulación de los proyectos y la construcción, conservación y explotación de dicha autopista, según Decreto 1636/1969, de 17 de julio (Boletín Oficial del Estado de 30 de julio de 1969), no había presentado, hasta dicha aprobación la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos que resultan afectados por el trazado del trozo II;

Resultando que de conformidad con el artículo 18 de la Ley de Expropiación Forzosa se publicó la relación anterior en el «Boletín Oficial del Estado» del 21 de febrero de 1970 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla», también el 21 de febrero de 1970; en el diario «ABC» de Sevilla del 18 del mismo mes y año, y quedaron expuestos los correspondientes edictos y relaciones de afectados en los tablones de anuncios de los Ayuntamientos de Los Palacios-Villaverde, Las Cabezas de San Juan, Lebrija y Utrera, por cuyos términos municipales discurre el trazado del tramo II de la autopista Sevilla-Cádiz;

Resultando que durante el periodo de quince días de información pública se han presentado cinco alegaciones y rectificaciones formuladas por la Dirección de la Tercera Zona de RENFE, la «Compañía Sevillana de Electricidad», doña Fernanda Molina Surga de Bohórquez, don Enrique de Queralt y Gil-Delegado, Conde de Santa Coloma, y don José Gregorio López Sánchez, en nombre y representación de los propietarios del término de Las Cabezas de San Juan, pertenecientes a la Hermandad Sindical de Labradores y Ganaderos de dicha localidad;

Considerando que el primero advierte la necesidad del cumplimiento de las normas vigentes sobre policía de ferrocarriles en la zona de interferencia entre la vía férrea Sevilla-Cádiz y la autopista del mismo nombre que se toma en consideración; el segundo hace constar sus derechos sobre futuras indemnizaciones de las instalaciones eléctricas, que quedarán afectadas por el trazado y que se atenderán oportunamente; la tercera, sobre rectificación de la titularidad aparecida en la relación de afectados que se acepta y otros extremos cuyas reclamaciones, aunque pudieran estar justificadas, no encajan en el momento procesal que nos ocupa, sino en la fase posterior de fijación de los justiprecios; el cuarto, sobre pretensión de establecimiento de un paso superior a la autopista dentro de la finca, para relacionar las partes en que queda dividida, que no se estima indispensable por preverse dichos pasos en lugares próximos con continuidad de la comunicación viaria, utilizando los caminos laterales de servicio a construir, mediante desvíos con longitudes no superiores a 15 kilómetros aproximadamente; asimismo pretende se varíe la clasificación de un transformación para riegos por el de «regadío» de los terrenos a expropiar, circunstancia que se desestima, ya que dichos terrenos no han sido regados con anterioridad aunque dispongan de recientes instalaciones para ello, salvo la nivelación de las tierras para riego de pie que lo diferencia de los regadíos ya en explotación, dichas obras las ha realizado el Instituto Nacional de Colonización, al que compete percibir los costos de las mismas, sin perjuicio de indemnizar la propiedad de los valores de los terrenos ocupados por aquellas que quedan inaprovechables y de la traza de la autopista; y el quinto, expresa la conveniencia de la frecuencia de pasos de cruce a distinto nivel con la autopista, en evitación de problemas de derecho al tránsito por caminos ajenos a los propietarios respectivos, que se prevean los desahües adecuados por debajo de la autopista, sin concentrarlos de forma que se produzcan permanentemente excesos de caudales de agua que erosionen los cauces correspondientes, y que se tengan en cuenta las indemnizaciones de los terrenos, que, debido al forzoso trazado de la autopista, quedan aislados o de difícil explotación agrícola futura. Finalmente acompaña una reseña rectificada de los efectos por la expropiación en la que se incluyen usufructuarios y arrendatarios, además de los propietarios, aclarando datos y complementando omisiones de la relación publicada oficialmente de las personas afectadas;

Considerando que en principio son aceptables las sugerencias propuestas que se prevén en el proyecto de trazado aprobado, como asimismo las rectificaciones de titularidad y errores sufridos en las reseñas publicadas completadas con la citación a arrendatarios y usufructuarios que debidamente justifiquen sus derechos fehacientes, incluso de aquellos que no estén reflejados en las inscripciones registrales de las referidas fincas rústicas, cuya comprobación se bastanteará al levantarse en su día las actas previas, según el procedimiento de urgencia que a partir de este momento se seguirá en el expediente expropiatorio que fija la Ley en su artículo 82 y en los 56, 57, 58 y 59 del Reglamento de 28 de abril de 1957 en virtud del ya mencionado Decreto 146/1969, de 6 de febrero;

Considerando que en la totalidad de los escritos presentados no se formula oposición formal a la necesidad de la ocupación de los bienes afectados para la construcción del tramo II de la autopista Sevilla-Cádiz;

Considerando que se han cumplido los trámites legales correspondientes finalizados con el informe favorable de la Abogacía del Estado de fecha 4 de abril de 1970;

Vistos los artículos 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 96 de la Ley de Expropiación Forzosa y 15, 16, 17, 18 y 19 de su Reglamento, así como disposiciones concordantes;

Esta VIII Jefatura Regional de Carreteras, Sección de Construcción, ha resuelto la necesidad de ocupación para la ejecución del tramo II de la autopista de Sevilla-Cádiz, de los bienes y derechos de los titulares que se determinan en la relación adjunta, que se da por incorporada al texto de esta Resolución, debiendo publicarse y notificarse individualmente al presente acuerdo, según previene el artículo 21 de la Ley de Expropiaciones Forzosas, permitiéndose la formulación en el plazo de diez días de recursos de alzada contra dicha resolución ante el Ministro de Obras Públicas.

Sevilla, 9 de abril de 1970.—El Ingeniero Jefe regional, P. D., el Ingeniero Jefe de la Sección de Construcción.—1 069-D.