

Plan de Desarrollo Económico y Social para el periodo
1964-1967. (Continuación.)

El total de toneladas/kilómetro transportadas por carretera se resume en el cuadro siguiente:

Años	Millones de Tm./Km.
1964	14.202
1965	14.906
1966	15.603
1967	16.366

2.2. Transporte por ferrocarril

Como resultado de estudios realizados, en los que se ha tenido en cuenta la evolución del producto nacional y la relación del tráfico ferrocarril-carretera, se han llegado a establecer las siguientes hipótesis de variación de los tráficos de viajeros y mercancías en RENFE, durante los próximos años.

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Viajeros-Km. (miles de millones)	8,8	9,1	9,4	9,8	10,1	10,5
Tm.-Km. (miles de millones)	5,8	6,3	6,8	7,4	8,0	8,8

Dada la heterogeneidad de las estadísticas de tráfico correspondientes a las compañías de vía estrecha, y la escasa importancia relativa de éste, no se han hecho previsiones globales acerca de su evolución.

2.3. Transporte marítimo

Las previsiones del tráfico portuario se han realizado en detalle para cada uno de los puertos. Se ha abordado el estudio desde dos puntos de vista distintos, aunque coincidentes en los resultados finales: a) *globalmente*, en función de la fuerte correlación existente entre el tráfico y la renta nacional, b) *particularmente*, individualizando para cada puerto y por grupos genéricos de mercancías la parte o fracción que del total del tráfico le corresponden. Los resultados de estas previsiones se indican en el cuadro adjunto.

Para el cálculo de las necesidades de flota se parte de la distinción entre los diversos tráficos existentes, como son: navegación transoceánica, continental, líneas regulares, tráfico de petróleo, cabotaje, líneas de pasaje y líneas de soberanía. Definido el volumen a transportar en cada uno de los tráficos se estudian los tipos de buques apropiados y sus rendimientos anuales. Bajo la hipótesis media, tomada como objetivo, de que un 70 por 100 de las mercancías de importación y un 30 por 100 de las de exportación debe realizarse bajo bandera nacional, se calcula el número de buques preciso para atender a cada tráfico y consiguientemente el tonelaje de registro bruto necesario.

Las elevadas cifras obtenidas, así como la insuficiencia de demanda, influida por la presente crisis marítima mundial, unido al corto periodo del Plan, obligan a centrar principalmente el estudio en la estimación del déficit actual. A continuación se ofrece un resumen por tráficos.

PREVISIONES DE TRAFICO EN 1967 (MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS)

Miles de toneladas

PUERTOS	MERCANCIA GENERAL	GRANELES SOLIDOS			GRANELES LIQUIDOS
		No especializados	Semiespecializados	Especializados	
Algeciras	145	3	—	—	4
Alicante	568	751	—	—	197
Almería	135	348	—	1.244	190
Avilés	206	592	1.077	5.715	—
Barcelona	2.570	1.766	900	610	1.265
Bilbao	2.077	2.190	1.900	3.070	678
Cádiz	338	170	—	—	—
Cartagena	598	797	—	—	11.000
Castellón de la Plana	35	35	—	—	—
Ceuta	213	34	—	—	960
El Ferrol	146	325	—	—	—
Gijón-Musel	1.088	1.197	1.945	1.443	281
Huelva	211	157	678	2.070	318
La Coruña	421	355	—	595	4.360
Las Palmas	1.865	272	—	164	4.015
Málaga	444	593	—	—	2.250
Melilla	130	491	—	1.513	36
Palma de Mallorca	451	401	—	—	—
Pasajes	850	1.164	400	—	482
San Esteban P.	22	433	—	1.220	—
Santa Cruz de Tenerife ...	1.309	671	—	—	10.900
Santander	479	1.178	550	263	548
Sevilla	875	877	450	415	600
Tarragona	360	980	—	—	658
Valencia	1.345	1.040	500	—	911
Vigo	418	242	843	—	404
Pontevedra	115	105	—	—	—
Puerto de Santa María ...	66	78	—	—	—
Villagarcía	197	56	—	—	—
Totales	17.675	17.301	9.243	18.322	40.057
CAOSPE (1)	—	6.600	—	1.782	—
TOTALES	17.675	23.901	9.243	20.104	40.057
TOTAL	110.980.000 toneladas.				

(1) Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado.

PREVISIONES DE FLOTA NECESARIA PARA CUBRIR EL TRAFICO ESTIMADO EN LAS HIPOTESIS ESTABLECIDAS

TRAFICO	TRB necesarias para el tráfico estimado	Déficit en TRB
Tramp-Transoceánico	411.200	285.135
Tramp-Continental	162.100	76.011
Líneas regulares	253.600	123.017
Cabotaje	495.500	104.930
Tramp-Petróleo	426.100	72.346
Butaneros	8.000	8.000
Pasaje	120.000	60.000
Soberanía	170.000	84.000
TOTAL	2.046.500	813.439 (1)

(1) Incluye renovación.

2.4. Transporte aéreo

Las predicciones de tráfico aéreo encierran un margen de incertidumbre mayor que el que corresponde a otros tipos de investigación de mercados o a las predicciones de la demanda en otros sistemas de transporte.

Por la fuerte incidencia del exterior en el tráfico aéreo, no existe correlación entre el volumen de este transporte y la renta nacional. Ello ha motivado que las previsiones en este sector se hayan basado en las tasas anuales de crecimiento relativas al último decenio.

El sistema empleado conduce a los siguientes volúmenes e incrementos de tráfico:

	1964	1965	1966	1967	Porcentaje de incremento de 1967/1962
Aeronaves (miles)	230	258	289	324	77
Pasajeros (millones)	6,13	7,23	8,61	10,24	130
Pasajeros/Km. (miles de millones)	3,21	3,53	3,88	4,27	62
Mercancías (miles de Tm.)...	43,00	56,80	75,50	101,00	300
Correos (miles de Tm.)	7,78	8,28	8,82	9,39	37

Partiendo de la distribución actual del tráfico por aeropuertos y considerando la posible repercusión que tendrá el turismo sobre el crecimiento del tráfico en algunos, Las

Palmas, Málaga y Alicante, entre otros, los movimientos diarios que deberán atender los aeropuertos nacionales serán los que se indican en el cuadro siguiente:

PREVISION 1967

	MOVIMIENTO AERONAVES			MOVIMIENTO PASAJEROS (MILES)		
	Total	Media diaria año	Media diaria mes punta	Total	Media diaria año	Media diaria mes punta
Total aeropuertos	324.000	887		10.000	27.400	
Barajas	73.000	200	230	3.000	8.200	10.375
Barcelona	55.000	150	205	2.200	6.100	9.450
Palma	40.000	108	186	2.250	6.150	11.800
Las Palmas	36.500	100	110	750	2.000	2.400
Málaga	22.000	60	78	325	900	1.150
Sevilla	22.000	60	70	285	780	1.150
Tenerife	23.000	63	69	660	1.800	2.300
Valencia	15.000	40	49	375	1.000	1.550

2.5. El transporte postal

La evolución que ha registrado el tráfico postal en el periodo 1940-52 permite establecer las previsiones siguientes:

(En millones de pesetas)

Años	Interior	Interna-cional	TOTAL
1964	1.919	499	2.418
1965	1.988	575	2.563
1966	2.088	629	2.717
1967	2.179	701	2.880

3. OBJETIVOS

El Plan de Transportes pretende conseguir el máximo rendimiento de las disponibilidades actuales, mediante una acertada política de inversiones del sector público estrechamente ligada a una serie de medidas administrativas que permitan obtener la máxima productividad social en todas las actividades encuadradas en el sector.

La mejora del nivel de vida de los españoles, propósito fundamental del Plan de Desarrollo, exige unas vías y medios de comunicación fluidos, económicos y confortables.

A continuación se enumeran los objetivos más destacados para cada uno de los sistemas.

3.1. Transporte por carretera

3.1.1. RED DE CARRETERAS

Un Plan de mejora de las carreteras no puede establecerse para un período tan breve como un cuatrienio. Por ello, el programa previsto se ensambla en el marco del Plan General de Carreteras de dieciséis años de duración.

Se establecen diferentes niveles de servicio en función del uso de la carretera—intensidad de tráfico y longitud de los viajes efectuados—, así como de la topografía.

Al ser muy superior la longitud de red que no cumple condiciones tolerables a las posibilidades de actuación en tan corto período, es preciso establecer criterios de prioridad entre las posibles actuaciones.

En primer lugar, y para obtener el máximo rendimiento del sistema actual en el menor tiempo posible, se dedica una especial atención a la conservación y señalización de la Red, programándose esta última para su terminación en el cuatrienio.

La actividad de construcción se agrupa en planes interdependientes de actuación, coordinados mediante una asignación de créditos a la vista de las necesidades totales de cada uno de ellos. Estos planes son:

- Plan de mejoras de la Red, subdividido en Red Azul y resto de la Red.
- Plan de redes arteriales, accesos y rondas de las ciudades.
- Plan de terminación de la Red.

Los criterios de selección para una determinada obra serán:

- 1.º Eliminación de puntos y tramos peligrosos.
- 2.º Tramos de carretera cuyo firme esté en mal estado.
- 3.º Tramos cuya capacidad está agotada (en general, accesos y rondas de ciudades).
- 4.º Accesos a núcleos de población incomunicados.

En el primer caso se procederá siempre mediante una actuación inmediata; en el segundo será preciso analizar las diversas circunstancias que concurren en cada tramo para evitar una duplicidad injustificada de gastos durante el desarrollo del Plan; en el tercero habrá de proyectarse la solución requerida a largo plazo, y determinar las diferentes etapas en que ésta deba alcanzarse para satisfacer en cada momento la demanda sin anticipar innecesariamente las inversiones. En el último habrá que limitarse a actuar sobre los tramos que lo requieran con la máxima urgencia.

El orden de prioridad para la ejecución de las obras plantea el problema de la contraposición entre las soluciones a corto y largo plazo, adoptándose como solución intermedia los siguientes principios de actuación:

a) Se efectuarán mejoras únicamente en aquellos tramos de carreteras cuyas condiciones sean inferiores a las «tolerables» para el tráfico que soportan.

b) Se realizarán las mejoras que sean necesarias para mantener las carreteras dentro de las «condiciones tolerables» propias del tráfico que por ellas circule.

c) Las grandes mejoras—ensanches importantes y nuevos firmes—se efectuarán únicamente en aquellos tramos de carretera en los que se prevea que sus restantes características cumplirán con las «condiciones tolerables» a lo largo de toda la vida útil de las mejoras que se proyectan.

d) Las carreteras de nuevo trazado, grandes obras de fábrica, variantes y acondicionamiento se ejecutarán de acuerdo con las «Normas de Proyecto».

Estos principios son aplicables tanto a las carreteras a cargo del Estado como a los caminos vecinales a cargo de las Diputaciones y Cabildos Insulares.

3.1.2. LA EXPLOTACIÓN

Las mejoras en la infraestructura y renovación del parque repercuten favorablemente y de un modo inmediato en el coste y calidad del servicio. No obstante, la plena consecución de estos fines exige considerar los siguientes objetivos:

- Fomentar la reestructuración de las empresas para que alcancen su dimensión óptima.
- Mejorar la ordenación del mercado del transporte, estimulando la competencia basada en los costes reales y cualificación del servicio.
- Exigir el cumplimiento de la legislación laboral respecto a descanso en días festivos, horas extraordinarias, etc.
- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales sobre pesos y dimensiones de los vehículos y cuantas afecten, en general, a una mayor seguridad del tráfico.

3.1.3. FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS

De acuerdo con las hipótesis establecidas, el número de vehículos previstos para el cuatrienio, agrupados en los conceptos de incremento del parque, renovación ordinaria y renovación extraordinaria, son los siguientes:

Vehículos	1964	1965	1966	1967
a) Turismos:				
Incremento del parque...	83.565	97.154	112.951	130.337
Renovación ordinaria ...	8.172	12.147	17.810	31.841
Renovación extraordinaria	14.271	14.271	14.271	14.271
TOTALES	106.008	123.572	145.032	176.449
b) Vehículos industriales:				
Incremento del parque...	16.894	18.101	19.396	20.782
Renovación ordinaria ...	3.672	3.691	4.663	5.170
Renovación extraordinaria	13.689	13.689	13.689	13.689
TOTALES	34.255	35.481	37.748	39.641
c) Motocicletas:				
Incremento del parque...	42.260	44.393	46.613	48.944
Renovación ordinaria ...	99.973	78.659	122.524	92.321
Renovación extraordinaria	6.445	6.445	6.445	6.445
TOTALES	148.678	129.497	175.582	147.710
Serie aceptada	148.678	149.867	150.263	150.659

Aunque este mercado tiene un componente exterior de importaciones, se han aceptado estas cifras básicas para la producción nacional. Las variaciones coyunturales serán las que en definitiva decidirán si estas necesidades de vehículos serán abastecidas en su mayoría por la industria nacional o si las importaciones constituirán una parte importante de la oferta.

La industria española de fabricación de vehículos es muy reciente y se encuentra actualmente en pleno crecimiento. Su interés económico y social aconseja conservarla, y para ello habrán de adoptarse las oportunas medidas.

3.2. Transporte por ferrocarril

3.2.1. RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Una actuación sobre nuestro principal sistema ferroviario, a efectos de conseguir su reestructuración y modernización, exige un largo plazo. Por ello, el Plan cuatrienal está integrado dentro del Plan de Modernización de la RENFE, que abarcará un periodo de diez años y que, principalmente, tenderá a alcanzar los siguientes objetivos:

1.º Adecuar la RENFE a fin de que constituya un sistema ferroviario moderno para que pueda asumir con plena eficacia el importante papel que tiene asignado dentro del conjunto de los transportes españoles.

2.º Tratar de que la RENFE consiga atender a sus necesidades financieras y obtener una rentabilidad razonable de su capital. Objetivo que tratará de alcanzarse en tres fases:

1.ª Equilibrio de ingresos y gastos de la RENFE, comprendido el interés.

2.ª Inclusión de la partida de amortización en el equilibrio financiero.

3.ª Obtención de una rentabilidad del capital de la RENFE.

Para conseguirlo deberá actuarse a través de un programa que habrá de tener en cuenta, entre otros, los siguientes criterios de prioridad:

a) Reconstrucción y mejora de las instalaciones y equipo de la Red Nacional, deteriorados y envejecidos por el uso y por el tiempo, faltos, además, de reposición oportuna por retrasos en su renovación.

b) Mejora de la calidad del servicio y aumento de la capacidad del sistema, para atender a los aumentos del tráfico creados por el crecimiento del Producto Nacional y por la elevación del nivel de vida, aumentando la seguridad, regularidad y velocidad del servicio prestado.

c) Mejora en los procedimientos de explotación y de gestión comercial.

3.2.2. NUEVAS CONSTRUCCIONES FERROVIARIAS

La actuación en las nuevas líneas ferroviarias se limitará a concentrar los recursos disponibles en aquellas líneas en construcción que han de contribuir de manera más eficaz a completar la red ferroviaria nacional.

3.2.3. FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA

La atención del Plan cuatrienal se centra en prestar el máximo apoyo a aquellas líneas seleccionadas, en atención a la intensidad y características de su tráfico y perspectivas del futuro, considerando al mismo tiempo su función dentro del interés económico-social.

Partiendo de estas premisas, se pretende actuar sobre estas líneas tratando de alcanzar los siguientes objetivos:

1.º Renovación del material e instalaciones, a fin de

mantener intacta la capacidad productiva o de prestación del servicio.

2.º Mejora de la productividad mediante la modernización del equipo, utilizando las ventajas derivadas del progreso técnico y la racionalización de los procedimientos.

3.º Aumento de la capacidad, situando al ferrocarril en condiciones de hacer frente a un creciente volumen de tráfico.

3.2.4. TRANSPORTE URBANO

En general, en el aspecto infraestructural, el transporte urbano mantiene una clara interdependencia con la política de urbanización, dada su doble incidencia de catalizador de la expansión urbana por su efecto impulsor sobre ésta y su misión de dotar de comunicación a las nuevas áreas. En cualquier caso, la planificación del transporte urbano debe estar ligada con la urbanización y ser considerada como factor esencial en la programación urbanística.

En términos generales, la política a seguir en esta materia se manifiesta en la doble vertiente de adecuar la oferta de servicios (infraestructura y medios) a las necesidades demandadas y actuar sobre la demanda para canalizarla a efectos de conseguir la máxima utilización posible de la capacidad disponible. Esto último plantea la necesidad de un conocimiento objetivo de la estructura de la demanda del transporte urbano, tema sobre el que aún no existe ningún estudio definitivo.

3.3. Transporte marítimo

La importancia del tráfico marítimo en el comercio exterior, nuestra configuración geográfica adecuada para la navegación de cabotaje, la existencia de una base de flota y hombres capaces de manejar eficientemente una Marina Mercante, así como la capacidad suficiente de nuestros astilleros, hace conveniente señalar los siguientes objetivos específicos para conseguir el máximo aprovechamiento de nuestros recursos.

3.3.1. PUERTOS

Adecuar nuestros puertos, dotándolos de los elementos necesarios para poder atender a un tráfico marítimo impuesto a su vez por la estructura y desarrollo económico del país.

Construcción de muelles y adquisición de grúas y equipo complementario de carga y descarga para atender al tráfico previsto para 1967.

Ejecución de obras de abrigo en determinados puertos cuya actual zona de flotación no permite la construcción de los muelles mencionados en el párrafo anterior.

Adquisición de material flotante de dragado para completar y renovar parcialmente el parque actual, muy antiguo y antieconómico.

Dotación de los fondos necesarios para atender a la defensa de costas y a la renovación y mejora de las instalaciones de señalización marítima, exigida por la seguridad de la navegación y por los acuerdos internacionales.

La especial situación del puerto de Sevilla ha motivado el Proyecto del Canal Sevilla-Bonanza, programándose la ejecución de su primera fase.

3.3.2. NAVEGACION

Fomentar el crecimiento y renovación de la flota para cubrir el déficit actual de tonelaje y disminuir el saldo desfavorable de la balanza de fletes.

Fomentar la construcción de buques que respondan a las exigencias de la carga y pasaje de cada tráfico.

Establecimiento de nuevas líneas regulares y fortalecimiento de las existentes, al objeto de disminuir la inestabilidad económica que origina el predominio de la navegación *tramp*.

Impulsar la reestructuración de nuestra flota mediante la concentración de empresas y la formación de *pools* de pequeños armadores.

Colocar a nuestros navieros en condiciones de competir en el mercado internacional de fletes, para lo que es necesario que puedan obtener buques a precios internacionales.

3.3.3. CONSTRUCCIÓN NAVAL

Ofrecer a los armadores nacionales precios de competencia y mantener, al menos, el nivel de exportación alcanzado, con lo que se obtendría un grado de ocupación similar al de los astilleros de otros países y se contribuiría a la mejora de la balanza de pagos.

Fomentar las reparaciones de buques extranjeros en España aprovechando nuestra situación geográfica.

Fomentar la reestructuración y reconversión de los astilleros de acuerdo con las tendencias internacionales en este sector.

3.4. Transporte aéreo

La rápida evolución de las técnicas de construcción y operación de aeronaves, el intenso crecimiento de la demanda orientada hacia este tipo de transporte y la fuerte concurrencia internacional (aproximadamente el 75 por 100 del tráfico internacional de nuestros aeropuertos se realiza por aeronaves extranjeras) obligan a mantener una actitud enérgica en relación con la renovación y ampliación de los medios disponibles, tanto en lo que se refiere a la infraestructura de nuestros aeropuertos y superestructura de nuestras rutas aéreas, a cargo del Estado, como a la flota disponible a cargo de las empresas.

3.5. Transporte postal

El objetivo más inmediato, debido al crecimiento constante del volumen del correo, consiste en conseguir una dosificación rápida y eficaz de los envíos en las oficinas de expedición y unos medios de transporte precisos, unidos a instalaciones, edificios y locales debidamente racionalizados.

Para ello se prevé:

- Motorización de la red de correo.
- Establecimiento de servicios complementarios de enlaces postales propios.
- Servicios de extrarradio en las capitales de provincia.
- Extensión de la red de ambulancias postales por carretera.

4. PROGRAMA DE INVERSIONES

Al exponer la situación actual de los distintos sistemas de transporte se ha puesto en evidencia la descapitalización que padecen todos y cada uno de ellos. La infraestructura —carreteras, vías, puertos y aeropuertos— y el equipo, especialmente en lo que se refiere a material ferroviario, armamento de puertos y flota mercante, muestran en su conjunto un considerable déficit para cubrir las necesidades actuales con una explotación racional y económica.

De otra parte, al estudiar el incremento de los distintos tráficoes se ha previsto cuál ha de ser la demanda en cada sistema de transporte para el período 1964-67.

Conocida la situación actual y la demanda futura, hubieran podido determinarse las inversiones requeridas en cada sistema para adecuar su nivel de servicio a la demanda existente al final del Plan. Sin embargo, no podía exigirse a la economía española un esfuerzo de tal magnitud, dadas la capacidad de gestión de la Administración y de las Empresas, las disponibilidades de bienes reales y la cuantía de las inversiones posibles.

Así pues, este programa de inversiones pretende fundamentalmente que los recursos disponibles humanos, técnicos y financieros, se apliquen en cada caso ajustándose a estrictos criterios de prioridad, que en las condiciones del sector no pueden ser otros que aquellos encaminados a obtener el máximo rendimiento de la infraestructura y del equipo disponible, limitándose la creación de nuevos servicios a los casos en que es absolutamente imposible satisfacer la demanda mediante el acondicionamiento de los existentes.

Para cada sistema de transporte se ha distinguido entre inversiones públicas y privadas, aunque estas últimas se realicen en ocasiones con financiación parcial a cargo de las Entidades oficiales de crédito.

4.1. Transporte por carretera

4.1.1. INVERSIÓN PÚBLICA

Carreteras a cargo del Estado

Se ha dado prioridad absoluta a las tareas de conservación y señalización de la red. Para desarrollar con eficacia esta labor de conservación es necesaria la reestructuración de sus servicios y la dotación del equipo necesario para mecanizar convenientemente los diversos trabajos, permitiendo así elevar el rendimiento del personal disponible. Esta reestructuración exige una inversión, principalmente en viviendas, situadas en puntos estratégicos, para el personal de vigilancia de la red, que alcanza en el cuatrienio una cifra de 1.420 millones, que se distribuyen en 280 millones anuales durante el primer bienio y 430 durante el segundo.

Para la mecanización de los servicios se precisan 1.198 millones, que se distribuyen en 344 millones anuales durante el primer bienio y 240 y 270 millones, respectivamente, para los años del segundo bienio.

La señalización de la red, imprescindible desde el punto de vista de la seguridad y de la eficacia del sistema viario, requiere una inversión media por kilómetro de 10.000 pesetas, lo que significa una inversión total de 807 millones de pesetas, distribuidos en cuatro anualidades de 200 millones, aproximadamente.

Respecto a los trabajos de construcción, es preciso actuar sobre los cuatro puntos señalados como objetivos en cada uno de los planes de actuación.

Con el fin de conseguir la actuación inmediata sobre los puntos y tramos peligrosos, la mejora de firme en todos aquellos tramos cuya conservación es prácticamente imposible y al mismo tiempo resolver los problemas de capacidad planteados, es preciso dotar a cada uno de los planes de actuación con las cantidades que figuran en el Programa de inversiones públicas, cantidades que permitirán no aumentar el retraso de la situación de las carreteras respecto de la demanda actual y de la generada a lo largo del cuatrienio. Así, el plan de mejoras en la Red Azul, que constituye la red básica que sirve al 50 por 100 del tráfico total y especialmente la mayor parte de los viajes de gran recorrido, requiere consignaciones proporcionalmente mayores, puesto que es preciso acudir no sólo a la rehabilitación del firme, sino a ensanches y mejoras de trazado ineludibles.

El resto de la Red atiende al otro 50 por 100 del tráfico y, en definitiva, constituye la red de distribución y de recogida del tráfico que ha de utilizar la Red Azul, desempeñando, por tanto, un papel primordial en la prestación del servicio requerido por el transporte. La labor en esta red se concentra, casi exclusivamente, en la mejora de sus firmes.

En cuanto a las redes arteriales de las poblaciones, constituidas por los accesos y rondas de las ciudades, donde se concentran los problemas de falta de capacidad, es preciso actuar para hacer posible el acceso a los terminales de transporte en tiempos razonables para los recorridos efectuados. La actuación, por tanto, en este Plan se dirige, en general, a dotar de nuevos accesos a las grandes ciudades, a fin de resolver los problemas más agudos.

Finalmente, para el plan de terminación de la red se consignan las cantidades indispensables para atender a la comunicación de poblaciones y zonas todavía aisladas.

Las cifras que se dedican a otros planes se refieren exclusivamente al Plan Badajoz, que por disposiciones legales figura en concepto presupuestario independiente. Este Plan, por lo que se refiere a carreteras, terminará en el año 1965, razón por la cual no figuran anualidades para el mismo en los siguientes años.

Los trabajos a realizar durante el cuatrienio exigen la adquisición del suelo y para ello es preciso disponer de las consignaciones necesarias, en proporción a la obra a realizar, para el abono de las expropiaciones requeridas. Por otra parte, los posibles aumentos del coste de las obras en marcha a consecuencia de reformados autorizados durante la ejecución de las mismas, saldos de liquidación de obras, etc., requieren una reserva de consignación que ha sido estimada de acuerdo con la experiencia.

A continuación se relacionan algunas de las obras más importantes entre las de mejora de la red y de nuevos accesos a las grandes ciudades que entrarán en servicio o estarán en construcción muy avanzada en el período 1964-67.

Autopistas:

Barcelona-Mataró (CN II), 24 kilómetros.
 Barcelona-Castelldefels (CC 246), 16 kilómetros.
 Barcelona-Molins del Rey (CN II), 10 kilómetros.
 Barcelona-Mollet (N 152), 17 kilómetros.
 Madrid. Acceso de la CN I por Fuencarral y por La Moraleja, 18 kilómetros.

Madrid-Torrejón (CN II), 24 kilómetros.
 Madrid. Acceso de la CN III, 8,8 kilómetros.
 Madrid. Acceso de la CN IV, 10 kilómetros.
 Valencia-Sagunto (CN 340), 25 kilómetros.
 Valencia-Silla (CN 340), 12 kilómetros.
 Palma de Mallorca-Aeropuerto de Son San Juan, 10 kilómetros.
 Málaga-Torremolinos (CN 340), 15 kilómetros.
 San Sebastián. Variante de la CN I, 8,4 kilómetros.
 Bilbao-Circunvalación Sur (CN 634), 6,5 kilómetros.

El total de kilómetros de autopista que entrará en servicio el próximo cuatrienio asciende a 204,7.

Grandes variantes y acondicionamientos:

Madrid. Viaducto de Alcalá sobre la Vía Abroñigal.
 Valencia. Camino de Tránsitos.
 Tarragona. Puente sobre el río Ebro en Amposta (Carretera Nacional 340).
 Tarragona. Variante de El Perelló (CN 340).
 Segovia. Tramo San Rafael-Villacastín (CN VI).
 La Coruña. Nuevo acceso a El Ferrol del Caudillo (CN VI).
 Oviedo. Nuevo acceso desde Mieres por Peñamiel (Carretera Nacional 630).
 Oviedo. Tramo Llanes-Ribadesella (CN 634).
 Valladolid. Acondicionamiento de la CN 601 en Tierra de Campos.
 Jaén. Variante de Marmolejo (CN IV).
 Sevilla-Osuna (CN 334).
 Cádiz. Tramo Barca de Vejer-Tarifa (CN 340).
 Santa Cruz de Tenerife-Candelaria (CC 822).
 Las Palmas. Tramo Puerto de la Luz a Bafiaderos por la Costa (CC 810).

Nuevas carreteras:

Madrid-Avila por El Escorial.
 La Palma-Buenavista al Barranco de Hermosilla.
 Gran Canaria. Arguinegún a Mogán.

Carreteras a cargo de las Diputaciones Provinciales

La inversión total prevista para los caminos vecinales y las carreteras provinciales permite reparar todos los pavimentos de macadán y bituminosos en mal estado, transformar el 21 por 100 de los pavimentos de macadán en bituminosos, en aquellos tramos que soportan un tráfico comprendido entre los 100 y 250 vehículos/día, el 100 por 100 de los que soportan un tráfico superior a 250 y dotar de doble tratamiento superficial a aquellos en los que la intensidad media diaria supera los 500 vehículos/día.

Para hacer frente a este gasto se prevén las cifras que figuran en el resumen de inversiones, incluida la subvención del Estado, que asciende a 1.560 millones de pesetas en el cuatrienio.

4.1.2. INVERSIÓN PRIVADA

Fabricación de vehículos

Las inversiones previstas en este apartado se basan en los datos facilitados por las empresas sobre perspectivas de aumento de la producción, teniendo en cuenta las inversiones medias por vehículo:

Inversiones en millones de pesetas

Fábricas de	1964	1965	1966	1967	TOTAL
Turismos	721	840	986	1.200	3.747
Vehículos industriales ...	1.487	1.540	1.638	1.720	6.385
Motocicletas	267	270	271	271	1.079
TOTALES	2.475	2.650	2.895	3.191	11.211

Instalaciones auxiliares de la carretera

Se ha estimado únicamente las inversiones necesarias para la construcción de las estaciones de autobuses que se consideran indispensables en el cuatrienio y que se concretan en:

AÑOS	Millones de pesetas
1964	103
1965	103
1966	103
1967	106
TOTAL EN EL CUATRIENIO ...	415

Inversión en vehículos industriales

Anteriormente se han fijado los incrementos anuales del parque de vehículos industriales por los conceptos de crecimiento del parque, renovación ordinaria y renovación extraordinaria.

Aplicando a estos incrementos los precios medios unitarios, resultan las siguientes inversiones anuales:

AÑOS	Millones de pesetas
1964	13.976
1965	14.477
1966	15.401
1967	16.172
TOTAL PARA EL CUATRIENIO	60.026

Ahora bien, la totalidad del parque de vehículos industriales no puede considerarse como una inversión en transportes propiamente dicha, puesto que estos vehículos constituyen en muchos casos elementos auxiliares de las empresas industriales y comerciales y son, por tanto, incluidos en las previsiones respectivas.

Suponiendo que se conserve la estructura del parque de 1961 en cuanto a vehículos industriales de servicio público y privado:

Vehículos de Servicio Público	76.928	57 %
Vehículos de Servicio Privado	68.285	43 %

las inversiones propiamente dichas en material de transporte por carretera, aplicando el primero de dichos porcentajes, serían las siguientes:

AÑOS	Millones de pesetas
1964	7.966,3
1965	8.271,9
1966	8.778,0
1967	9.214,0
TOTAL EN EL CUATRIENIO.	34.230,2

(Continuará.)

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 5 de mayo de 1964 por la que se regula el Registro especial, previsto en el artículo 60 del Decreto de 10 de agosto de 1963, para la inscripción de diferentes productos.

Ilustrísimo señor:

Por Decreto de 10 de agosto del pasado año, que regula los laboratorios de especialidades farmacéuticas y el registro, distribución y publicidad de las mismas, ha sido implantado un Registro especial en el que se inscribirán diferentes productos que menciona, así como otros que, ofreciendo las características de medicamentos o por merecer la consideración de tales, se señalen por este Departamento.

En su disposición final segunda, el mencionado precepto legal autoriza a este Ministerio para dictar las normas complementarias del mismo, y se ha estimado procedente verificar ciertas determinaciones en relación con los aludidos preparados.

En su virtud, este Ministerio ha resuelto:

Primero. En la Dirección General de Sanidad funcionará un Registro especial en el que se inscribirán los productos que seguidamente se consignan.

1. Dentífricos y productos higiénicos similares.

Su precio, preparación, distribución y venta serán libres. No obstante, las instalaciones en que se fabriquen estarán bajo la vigilancia e inspección de la Dirección General de Sanidad.

2. Esparadrapos.

Se inscribirán en el Registro especial únicamente aquellos de cuya composición no formen parte medicamentos que hayan de estar en contacto con la piel para actuar sobre ella como tales—en este último caso se trata, a todos los efectos de especialidades farmacéuticas—, sino que sólo contengan sustancias meramente adhesivas o de sujeción.

Su precio, preparación, distribución y venta serán libres, si bien las instalaciones en que se elaboren se hallarán sujetas a la vigilancia e inspección de la Dirección General de Sanidad.

3. Algodón y apósitos de cualquier naturaleza.

Sin perjuicio del cumplimiento de cuanto se dispone para el algodón hidrófilo, gasa hidrófila y apósitos confeccionados a base de estos productos en el Decreto de 19 de mayo de 1957, de un modo general, los preparados comprendidos en este apartado se diferenciarán en:

a) Esterilizados. Se considerarán sometidos a todos los requisitos y condiciones que el Decreto de 10 de agosto de 1963 prevé para las especialidades farmacéuticas, con la única ex-