

Resolución del Instituto Nacional de Colonización por la que se señala fecha del levantamiento de las actas previas a la ocupación de los terrenos necesarios para el emplazamiento del nuevo pueblo de Campo Nuevo del Caudillo en la artilugación del sector regable de Aguadulce, de la zona del Campo de Dalías (Almería).

PAGINA  
18396

#### MINISTERIO DE COMERCIO

Orden de 22 de diciembre de 1961 por la que se conceden los beneficios de primas a la navegación al buque de la «Naviera Aznar, S. A.», nombrado «Monte Umbes».

Orden de 22 de diciembre de 1961 por la que se conceden primas a la navegación a los buques de la

18396

«Naviera Aznar, S. A.», «Monte de la Esperanza», «Monte Urquiol», «Monte Uli», «Monte Anaga» y «Monte Arucas».

PAGINA  
18396

Orden de 22 de diciembre de 1961 por la que se conceden los beneficios de primas a la navegación a los buques de la Compañía «Marasia, S. L.», nombrados «La Mancha», «La Rioja» y «Almudena».

18396

#### MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO

Decreto 2636/1961, de 14 de diciembre, por el que se autoriza al Ministerio de Información y Turismo a contratar mediante concurso la construcción de un campo de golf en el Parador Nacional de Torremolinos.

18396

## I. Disposiciones generales

### JEFATURA DEL ESTADO

*LEY 89/1961, de 23 de diciembre, determinando el jornal o gratificación laboral que han de percibir los Cabos y Soldados-obreros del Ejército del Aire.*

Por Decreto de catorce de marzo de mil novecientos cuarenta y dos se regula dentro del voluntariado la forma de preparación y trabajos que había de realizar el personal militar obrero del Ejército del Aire, señalándose asimismo el jornal que percibirían, que era de cuatro pesetas para los Soldados-obreros de primera, y de cinco, para los Cabos-obreros.

Modificada la organización de las Escuelas de Aprendices por Ley de veintidós de julio del corriente año, que crea la Escuela de Formación Profesional Industrial del Ejército del Aire en sustitución de aquellas, procede asimismo actualizar el jornal del personal militar obrero formado en la mencionada Escuela, ya que el tiempo transcurrido y la evolución económica sufrida por la Nación a partir de la fecha de creación de este personal hacen que dichos emolumentos estén en desproporción absoluta con los que perciben actualmente los obreros civiles, y si bien es cierto que los Soldados-obreros no pueden equipararse a efectos económicos a los obreros civiles, no lo es menos que sus devengos deben guardar una cierta relación con los que cobran los trabajadores civiles, que concurren con ellos en el desempeño de idénticos trabajos en los Establecimientos Industriales del Ramo.

Estimadas las nuevas cuantías de la gratificación laboral diaria, que corresponde a los Cabos-obreros en catorce pesetas con ochenta céntimos, y en trece pesetas con diez céntimos la de los Soldados-obreros, se requiere por la trascendencia económica y presupuestaria dictar una disposición de rango suficiente que lo permita.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas.

#### DISPONGO:

Artículo primero.—La gratificación laboral que ha de percibir el personal militar obrero del Ejército del Aire será la siguiente: Cabos-obreros, catorce pesetas con ochenta céntimos, y Soldados-obreros de primera, trece pesetas con diez céntimos.

Artículo segundo.—Por el Ministerio de Hacienda se habilitarán los créditos necesarios para el cumplimiento de esta Ley, que tendrá efecto a partir de primero de enero de mil novecientos sesenta y uno.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintitrés de diciembre de mil novecientos sesenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

*LEY 89/1961, de 23 de diciembre, por la que se hacen extensivos los beneficios concedidos por Ley de 25 de diciembre de 1957 a los Magistrados jubilados o fallecidos durante la vigencia del artículo 12 de la Ley de 23 de diciembre de 1948.*

Por sucesivas modificaciones de las disposiciones orgánicas de las Carreras Judicial y Fiscal se estableció la posibilidad de que mediante el cumplimiento de ciertos requisitos y con determinadas limitaciones pudiera prorrogarse la permanencia en el servicio activo de los funcionarios que hubieran alcanzado la categoría de Magistrados al cumplir la edad fijada para su cese en la situación de actividad.

La Ley de veintitrés de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho, que previó tal posibilidad de prórroga, fue revisada por otra de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y siete, manteniendo los requisitos, pero salvando, en parte, aquellas limitaciones por obvias razones que quedaron expuestas en su preámbulo, de lo que derivó, para un reducido número de Magistrados, un perjuicio que en justicia debe ser evitado.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas

#### DISPONGO:

Artículo primero.—Lo dispuesto en el artículo tercero de la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y siete será de aplicación, con efectos económicos desde el día siguiente al de la jubilación o fallecimiento, a los funcionarios de las Carreras Judicial y Fiscal, con categoría de Magistrado, que hubieran pasado a la situación de jubilado o hubieran fallecido durante la vigencia del artículo doce de la Ley de veintitrés de diciembre de mil novecientos cuarenta y ocho.

Artículo segundo.—Las acciones que derivan de lo que se dispone en el artículo anterior deberán ser ejercitadas ante el Centro directivo competente en el plazo de seis meses, contados desde el día siguiente al de promulgación de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintitrés de diciembre de mil novecientos sesenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

*LEY 90/1961, de 23 de diciembre, por la que se aprueba el Plan General de Carreteras.*

La Ley cincuenta y seis, de veintidós de diciembre de mil novecientos sesenta, en su artículo primero, encomendó al Ministerio de Obras Públicas la confección y desarrollo de un Plan General de Carreteras, dirigido a alcanzar y mantener

el punto de equilibrio óptimo entre las características de la Red Española de Carreteras y las exigencias de su racional utilización.

En las bases establecidas para la redacción del Plan general por aquella Ley se distinguen muy claramente dos aspectos fundamentales: El conocimiento de las necesidades globales para adecuar las carreteras al tráfico al cabo de diez años y la formulación concreta de un primer Plan cuatrienal, que, mediante una actuación de urgencia, adaptada a los medios técnicos y financieros disponibles, acuda a lograr lo antes posible el mejor servicio de nuestros caminos, partiendo de la situación en que se encuentran. El Plan general marca, pues, una tendencia. El primer Plan cuatrienal determina un programa de actuación. El presupuesto para el bienio sesenta y dos sesenta y tres arbitrará los medios para realizarlo en la parte que corresponde a estos dos años y sea compatible con el Plan general de desarrollo.

Conocida así la meta que se pretende alcanzar, este período de transición que constituye el primer cuatrienio permitirá la puesta a punto de los instrumentos necesarios para llevar a cabo la labor prevista para los doce años restantes, tomando todas las garantías que aseguren la eficacia de la gestión en todos los aspectos.

Así, desde el punto de vista de la Administración al nivel del Gobierno, el conocimiento del problema de nuestra Red de Carreteras, con amplitud y detalle, ha de ser, sin duda, un dato de interés, tanto para la programación del desarrollo económico como para el estudio de la coordinación de las inversiones y de las medidas que afectan a nuestro sistema de transporte.

Al aparecer reflejado en una cifra de la importancia de la que exige el Plan el esfuerzo que la Nación ha de llevar adelante, si se quiere que nuestras carreteras alcancen en cada momento el nivel de servicio que a ellas se pide, resalta el interés y la urgencia de las medidas que conduzcan a un uso racional de la carretera.

Pero es que, aparte de esto, la propia Administración de Carreteras necesitaba de este instrumento de trabajo para conseguir el mejor aprovechamiento de los recursos de que dispone, puesto que el contar con un Plan a largo plazo le permite:

- a) Preparar su organización y su personal para el esfuerzo que ha de llevar a cabo.
- b) Proponer las medidas legislativas que pongan al día los preceptos que regulan el uso de la carretera y su zona de influencia.
- c) Comparar cada proyecto con la totalidad de los proyectos necesarios de este tipo, de tal manera que quede garantizada la adecuada valoración de su urgencia relativa.
- d) Que cada obra se realice en la línea de las características finales de la carretera, permitiéndose así el máximo aprovechamiento de los gastos efectuados en cada etapa.
- e) Escalonar la programación de los proyectos, de las expropiaciones y de las obras, con vistas a una mayor eficacia en la construcción y una economía en la adquisición de los terrenos al poderse anticipar su expropiación.
- f) Anticipar un programa de construcción que permite evitar duplicidades o faltas de continuidad en la labor a desarrollar por otros Organismos nacionales, provinciales o locales.
- g) Favorecer la preparación de la industria constructora y suministradora.
- h) Establecer la base de una más adecuada determinación de los créditos necesarios cada año.
- i) Y, en resumen, proporcionar el mejor servicio al mínimo coste.

El estudio del Plan general, tanto para la determinación de las necesidades como para la programación de las inversiones, se ha llevado a cabo, en todos sus detalles, con arreglo a las más modernas técnicas de programación de carreteras, y se ha concretado en una Memoria cuatro anejos y tres documentos complementarios. Se ha comenzado por dividir los ochenta mil kilómetros de la Red estatal en cerca de ocho mil tramos de estudio, que han permitido inventariar de manera fehaciente la situación real de nuestros caminos. El Plan de años de mil novecientos sesenta ha proporcionado un conocimiento exacto del tráfico que nuestras carreteras soportan y, a partir de él, y tomando en cuenta el crecimiento previsible de nuestro parque de vehículos durante el período en que el Plan ha de desarrollarse, se ha determinado el nivel del servicio que nuestras carreteras han de alcanzar en mil novecientos sesenta y siete. Comparando las características actuales de los diversos tramos con las exigidas para soportar el tráfico de entonces, se ha obtenido el importe total de la inversión.

Ha habido que considerar, además, los distintos Planes aprobados por las Cortes en cuanto a la extensión de la Red, y así se ha deducido que en el momento presente hay pendientes de construir trece mil cuatrocientos ochenta y cuatro kilómetros de caminos, y, aun cuando por el tiempo transcurrido parece aconsejable una revisión de este problema, no se ha querido omitir su consideración a la hora de redactar este Plan.

Con las hipótesis hechas, resulta, por tanto, que la longitud de la Red a cargo del Estado pasará de los ochenta mil cuatrocientos tres kilómetros que actualmente mide a la cifra que resulte como consecuencia de los estudios que han de llevarse a cabo a este respecto y del transvase que habrá de producirse entre las carreteras a cargo del Estado y de las Corporaciones locales. De otra parte, y por exigencias del incremento de tráfico, dos mil ochocientos cuarenta y siete kilómetros de la Red actual deberán convertirse en carreteras de doble calzada y autopistas.

Una vez obtenida la inversión global, se han agrupado las mejoras necesarias, se ha determinado cuándo una obra es necesaria en el momento presente, es decir, cuándo constituye en realidad un déficit inicial, cuándo la obra debe incluirse en el primer cuatrienio y cuándo la necesidad de la misma se plantea durante el resto del período que comprende el Plan. Al distribuir las obras en los cuatrienios, se ha tenido en cuenta que la Ley de Bases del Plan general establece que el déficit inicial de que se parte ha de absorberse a lo largo de los dieciséis años de su desarrollo, y fija para el primer cuatrienio unos criterios específicos de prioridad.

Dentro ya de cada cuatrienio, se ha fijado un primer criterio de prioridad en función del índice que resulta de dividir el coste de la obra necesaria por el número de vehículos-kilómetro que han de utilizarla, de tal manera que en este aspecto la prioridad de una obra será mayor cuanto menor sea dicho índice. El orden así establecido puede ser después modificado por circunstancias locales, laborales o económicas o por las circunstancias de la propia carretera. En los tramos de frecuentes accidentes por causas imputables a la carretera se ha considerado su mejora como de urgencia absoluta.

Finalmente, se ha estudiado la importancia de la inversión que se propone para la totalidad del Plan, en relación con el número total de vehículos-kilómetro recorridos durante el plazo de su vigencia, obteniendo así la cifra media de cinco cuarenta y ocho pesetas por vehículo-kilómetro, es decir, del orden del trece por ciento del coste medio de esta unidad. Comparado con la Renta Nacional que se estima ha de producirse durante el desarrollo del Plan y supuesto su incremento anual en un cuatro por ciento, resulta que la inversión destinada a carreteras representa un uno con siete por ciento de su producto total.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

#### DISPONGO:

Artículo primero.—Se aprueba el Plan General de Carreteras referido al período que comprende desde uno de enero de mil novecientos sesenta y dos hasta el treinta y uno de diciembre de mil novecientos setenta y siete, y el primer plan cuatrienal, que corresponde a los años mil novecientos sesenta y dos a mil novecientos sesenta y cinco, inclusive, redactados por el Ministerio de Obras Públicas, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de veintidós de diciembre de mil novecientos sesenta.

La Memoria del estudio formulado por el Ministerio de Obras Públicas se une como anejo a esta Ley.

Artículo segundo.—Se señalan las siguientes anualidades para el primer bienio:

Año 1962, 4.260.000.000 de pesetas.

Año 1963, 5.420.000.000 de pesetas.

A estos efectos, se autoriza al Ministerio de Hacienda para complementar las asignaciones que en los presupuestos generales del Estado corresponden al Ministerio de Obras Públicas, con destino al Plan General de Carreteras, hasta alcanzar las cifras anteriores, mediante aplicación de fondos de ayuda exterior o de cualquier otra procedencia, acordados o que se acuerden en el futuro.

Las cifras de gasto en el bienio mil novecientos sesenta y cuatro-mil novecientos sesenta y cinco serán las determinadas en la Ley de Presupuestos de dicho bienio y las que se concedan de acuerdo con el párrafo anterior.

Artículo tercero.—Con independencia de los importes señalados en el artículo anterior, se seguirá consignando en los presupuestos generales del Estado las partidas necesarias para subvencionar a las Diputaciones Provinciales, Cabildos y Ayuntamientos, con destino a caminos vecinales y rurales.

Asimismo seguirán figurando en los presupuestos generales del Estado las consignaciones destinadas a satisfacer al Banco de Crédito Local de España las anualidades correspondientes a los empréstitos concertados con la Mancomunidad de Diputaciones y al Cabildo Insular de Santa Cruz de Tenerife.

Artículo cuarto.—El Plan correspondiente al cuatrienio mil novecientos sesenta y seis mil novecientos sesenta y nueve será sometido a las Cortes antes del uno de octubre de mil novecientos sesenta y cinco.

Artículo quinto.—Cuando las circunstancias no permitan la ejecución de las obras e instalaciones y creación de servicios con el ritmo previsto en cada bienio presupuestario, las cantidades no justificadas en una anualidad pasarán a incrementar los créditos del ejercicio siguiente.

Artículo sexto.—Para el desarrollo del Plan general, la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales podrá tomar por tiempo limitado o para trabajos específicos, bien individualmente o constituyendo grupos de trabajo, el personal colaborador que estime necesario, el cual será remunerado por honorarios o tarifas.

Este personal, cuya designación y remuneración se establecerá por Orden ministerial, no tendrá en ningún momento la condición de funcionario público.

Artículo séptimo.—Se autoriza al Gobierno, mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del de Obras Públicas, para refundir y ajustar los Planes de Carreteras vigentes a las necesidades actuales y previsibles.

Artículo octavo.—Requerirán aprobación por Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del de Obras Públicas, previo informe de los Ministerios de Gobernación y de Hacienda:

a) La cesión de carreteras incluidas en los Planes del Estado a cambio de otras a cargo de las Diputaciones Provinciales o de los Municipios.

b) La inclusión de carreteras a cargo de las Diputaciones Provinciales o de los Ayuntamientos en la Red a cargo del Estado.

c) El traspaso de carreteras a cargo del Estado a las Diputaciones, que se ajustará a lo dispuesto en el artículo doscientos noventa y uno del texto refundido de la Ley de Régimen Local, aprobado por Decreto de veinticuatro de junio de mil novecientos cincuenta y cinco.

d) La cesión a los Ayuntamientos de aquellos tramos de antiguas travesías que, como consecuencia del desarrollo de los planes del Estado pasen a tener interés exclusivamente municipal.

Artículo noveno.—Se autoriza al Gobierno para dictar las disposiciones que exija el desarrollo de la presente Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintitrés de diciembre de mil novecientos sesenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

## ANEJO QUE SE MENCIONA EN EL ARTICULO PRIMERO DE LA LEY

### PLAN GENERAL DE CARRETERAS

#### Memoria

*Consideraciones generales: 1. Conveniencia del Plan General.—2. Fundamento legal.—3. Objetivos.—4. Descripción del Plan. 5. Inversión necesaria.—6. Análisis de la inversión necesaria. 7. Ritmo de las inversiones.—8. Financiación del Plan.—9. Observaciones finales.*

#### CONSIDERACIONES GENERALES

Es sobradamente sabido que el papel que las carreteras representan en el desarrollo y en la unidad política de un país es decisivo. La importancia cada vez creciente de los parques de vehículos, con su repercusión en la vida política, social y económica de los pueblos, ha obligado a todos los Gobiernos a prestar atención preferente a este sistema de comunicación. Las necesidades de la Defensa Nacional y el constante incremento del turismo son dos factores complementarios que vienen a confirmar el interés de una buena red de carreteras.

Quando España ha alcanzado los últimos objetivos de su Plan de Estabilización y han desaparecido, en su mayor parte, las dificultades que en estos últimos años han venido limitando nuestra expansión económica, parece llegado el momento de acometer con decisión el problema latente de nuestras carreteras.

A lo largo de esta Memoria se han estudiado, con todo detalle, cada uno de los aspectos que la moderna técnica de programación de carreteras obliga a tomar en cuenta. Se ha llegado así a obtener una cifra global de inversión necesaria, a lo largo del desarrollo de los dieciséis años del Plan, de 177.633.242.000 pesetas, que aunque a primera vista parezca elevada, representa, como después veremos, poco más del 10 por 100 del coste total del transporte en el mismo periodo.

Pero es que, además, la inversión que se propone lleva en sí misma un efecto multiplicador, cuya repercusión en nuestra economía no puede tener más que resultados favorables, y, por encima de todo, una red adecuada de caminos es un factor esencial en la unidad de las tierras y de los hombres de España.

#### 1. CONVENIENCIA DEL PLAN GENERAL

Cualquier actividad humana requiere una previsión. A esta Ley general no puede escapar la política de carreteras de un país y, precisamente, a proporcionar a la política española este instrumento de gestión, obedece la labor desarrollada por el Ministerio en la redacción del Plan General de Carreteras.

Como veremos más adelante, la Ley 56/1960 estableció las bases sobre las que el Plan debía desarrollarse, distinguiendo muy claramente dos aspectos que se estiman fundamentales: el conocimiento de las necesidades globales para adecuar las carreteras al tráfico al cabo de dieciséis años y la formulación concreta de un primer Plan cuatrienal que, mediante una actuación de urgencia adaptada a los medios técnicos y financieros disponibles, acuda a lograr, lo antes posible, el mejor servicio de nuestros caminos, partiendo de la situación en que se encuentra. El Plan General marca, pues, una tendencia. El primer Plan cuatrienal determina un programa de actuación. El Presupuesto para el bienio 1962-63 arbitrará los medios para realizarlo en la parte que corresponde a estos dos años y sea compatible con el Plan General de Desarrollo.

Conocida la meta que se pretende alcanzar, este periodo de transición que constituye el primer cuatrienio permitirá la puesta a punto de los instrumentos para llevar a cabo la labor prevista para los doce años restantes, tomando todas las garantías que aseguren la eficacia de la gestión en todos los aspectos.

Así, desde el punto de vista de la Administración, al nivel del Gobierno, el conocimiento del problema de las carreteras con la amplitud y detalle que hoy se presenta, ha de ser, sin duda, un dato necesario, tanto para la programación del desarrollo económico general, como para el estudio de la coordinación de las inversiones y de las medidas que afecten a nuestro sistema de transporte.

Al aparecer reflejado en una cifra, de la importancia de la que antes hemos reseñado el esfuerzo que la nación ha de llevar adelante si se quiere que nuestras carreteras alcancen, en cada momento, el nivel de servicio que a ellas se pide, resalta el interés y la urgencia de las medidas que conduzcan a un uso racional de la carretera.

Pero es que aparte de esto, la propia Administración de carreteras necesitaba de este instrumento de trabajo para conseguir el mejor aprovechamiento de los recursos de que dispone, puesto que el contar con un Plan a largo plazo le permite:

a) Preparar su organización y su personal para el esfuerzo que ha de llevar a cabo.

b) Proponer las medidas legislativas que pongan al día los preceptos que regulan el uso de la carretera y su zona de influencia.

c) Comparar cada proyecto con la totalidad de los proyectos necesarios de ese tipo, de tal manera que queda garantizada la adecuada valoración de su urgencia relativa.

d) Que cada obra se realice en la línea de las características finales de la carretera, permitiéndose así el máximo aprovechamiento de los gastos efectuados en cada etapa.

e) Escalonar la programación de los proyectos de las expropiaciones y de las obras, lo que producirá una mayor eficacia en la construcción y una economía en la adquisición de los terrenos al poderse anticipar su expropiación.

f) Anticipar un programa de construcción que permite evitar duplicidades o faltas de continuidad en la labor a desarrollar por otros organismos.

g) Favorecer la preparación de la industria constructora y administradora.

h) Establecer la base de una más adecuada determinación de los créditos necesarios cada año.

i) En resumen, proporcionar el mejor servicio al mínimo coste.

## 2. FUNDAMENTO LEGAL

El artículo dos de la Ley 56/1960 encomienda al Ministerio de Obras Públicas la ejecución y desarrollo del Plan General de Carreteras y establece que «El Gobierno someterá a la aprobación de las Cortes Españolas el plan de actuación de cada cuatrienio. El primer plan cuatrienal entrará en vigor en 1 de enero de 1962 y será sometido a las Cortes antes del 31 de octubre de 1961».

A este respecto hay que señalar que el artículo cuarto de la Ley citada dice textualmente:

«Durante el desarrollo del primer cuatrienio del Plan General se dedicará preferente atención a aquellos trabajos que conduzcan más rápidamente a la eficaz utilización de la red de carreteras y se atenderá principalmente a:

- a) La terminación de las obras en curso cuyo abandono temporal sea antieconómico, activando la terminación de las que tengan plazos de ejecución inconvenientemente largos.
- b) La señalización y el balizamiento.
- c) La conservación y mejora de los firmes.
- d) Las mejoras localizadas de poco coste y gran rendimiento, especialmente en los puntos singularmente donde se producen frecuentes accidentes de circulación o se reduce la capacidad del tráfico.
- e) El refuerzo y construcción de puentes en condiciones de resistencia insuficiente.
- f) La construcción de aquellos tramos de carretera que pongan en servicio circuitos en su mayor parte construidos.
- g) La modernización de aquellos trazados que, una vez cumplidas las condiciones anteriores, aparezcan como más urgentes.»

De otra parte, al redactar el Plan del primer cuatrienio, habrá de tenerse en cuenta (art. 3.º de la Ley):

1. La necesidad de que al final del cuarto cuatrienio se haya conseguido la perfecta adecuación entre el estado de las carreteras y las exigencias del tráfico que previsiblemente han de soportar en aquella fecha.

2. Que la distribución del importe global necesario para la ejecución de la totalidad del Plan se desarrolle en los sucesivos cuatrienios, de acuerdo con las posibilidades presupuestarias del Estado, y procurando que guarde relación con el índice de crecimiento del tráfico.

Es decir, que para la presentación al Gobierno del primer Plan cuatrienal será necesario un conocimiento de las necesidades globales de inversión del Plan General para alcanzar «la perfecta adecuación entre el estado de las carreteras y las exigencias del tráfico que, previsiblemente han de soportar, de manera que se integre en el conjunto la actuación concreta del primer cuatrienio».

Y ésta es la razón por la que precediendo al del Plan cuatrienal ha sido preciso bosquejar, cuando menos, el Plan General.

### 3. OBJETIVOS

3.1. Para poder redactar el Plan General es condición indispensable la determinación y valoración de los trabajos que han de llevarse a cabo en la red de carreteras, para alcanzar el nivel de servicio adecuado al tráfico que soportan y para conservar ese nivel en todo momento.

Esta condición exige, de una parte, el conocimiento del tráfico que soporta cada carretera en el momento presente y el que ha de soportar a lo largo del período del Plan. Y, de otra, el nivel de servicio que requiere ese tráfico.

Es evidente, sin embargo, que en un momento dado serán muchos los tramos de carreteras que no alcancen ese nivel y, no obstante, aún presten un servicio que el tráfico puede tolerar.

Sería no sólo irrealizable financieramente, sino gravemente antieconómico pretender alcanzar y mantener, en cada momento, en todas las carreteras, el nivel de servicio que se exige a una carretera de nueva construcción o a un tramo recién acondicionado.

Es preciso, pues, definir también ese nivel mínimo tolerable de servicio, para limitar el volumen de obras únicamente a aquellos tramos cuyas condiciones de servicio estén por debajo de este límite inferior, obteniendo así el mayor rendimiento posible.

#### 3.2. Incremento previsible del tráfico.

Definimos el año horizonte como aquel año para cuyo tráfico previsible debe ser proyectada la obra. En un Plan a dieciséis años, ha de ser, por tanto, el vigésimo sexto después de la entrada en servicio de la obra.

En el anejo número 2 a esta Memoria y bajo el título «Previsión de la demanda», se estudia el crecimiento probable del tráfico y su distribución en las diferentes carreteras. Estudio que ha servido de base para la fijación del tráfico previsible en el año horizonte, a partir del tráfico actual, de acuerdo con la siguiente tabla:

Tráfico actual IMD (1)	Tráfico en el año horizonte IMD
< 100	< 250
100 — 250	250 — 500
250 — 500	500 — 1000
500 — 1500	2000 — 5000
> 1500	> 5000

En las carreteras con IMD superior a 5.000 vehículos será necesario el establecimiento de doble calzada (doble carril), con lo que su capacidad será suficiente a lo largo del desarrollo del Plan. En las zonas urbanas la solución será construir nuevos accesos para hacer más económico el servicio.

### 3.3. Normas de proyecto.

Como labor previa a la formulación del Plan ha sido necesario determinar el nivel de servicio adecuado para proyectos de nuevas carreteras, variantes y acondicionamientos, en función de la IMD en el año horizonte, de acuerdo con las cifras que figuran en la tabla I y que resumen las normas de proyecto establecidas por la Dirección General.

Estas normas son fruto de un detenido estudio y discusión de las correspondientes alemanas, francesas, suizas, italianas y norteamericanas, matizadas con la propia experiencia.

### 3.4. Condiciones tolerables.

Como ya hemos dicho, ha sido asimismo necesario determinar el nivel mínimo tolerable de servicio. Fijar estas condiciones ha sido, sin duda, uno de los trabajos más delicados de la preparación del Plan, ya que es en función de ellas cómo ha de determinarse la necesidad de las obras. Se ha tenido en cuenta el estado actual de la red y la economía y seguridad del tráfico para obtener una solución de compromiso que se refleja en la tabla II de «Condiciones tolerables en las carreteras existentes».

### 3.5. Definición del objetivo.

Establecido lo anterior, se puede ya definir como objetivo del Plan General conseguir que aquellos tramos de carretera que en momento presente o a lo largo del período de vigencia del Plan estén por debajo de las condiciones admitidas como «Tolerables», alcancen las «Normas de proyecto», siempre que no puedan sostener en «Condiciones tolerables» con obras de poco coste relativo.

En el anejo número 3 a esta Memoria se analiza, con todo detalle, la aplicación de este principio a la confección del Plan.

## 4. DESCRIPCIÓN DEL PLAN

A los efectos de la valoración del Plan General se ha tenido en cuenta:

a) Los gastos de CONSTRUCCION que representan el importe de las obras a realizar en la red, a cuyos efectos se ha distinguido

- Carreteras en campo abierto (rurales).
- Carreteras en zonas urbanas (redes arteriales).

b) Los gastos de CONSERVACION.

c) Los gastos generales de los servicios.

Cada uno de estos temas se tratan en los anejos 3 y 4 a esta Memoria. Se recogen aquí, sin embargo, los puntos fundamentales:

#### 4.1. Construcción.

##### A) Carreteras en campo abierto.

##### 4.1.1. Mejoras en la red.

Toda la red de carreteras a cargo del Estado ha sido analizada, kilómetro a kilómetro, extremando, como es lógico, el

(1) Intensidad media diaria del tráfico, obtenida de los atores realizados durante un censo completo.

acopio de datos y los sistemas de evaluación de las mejoras necesarias en las carreteras de tráfico más intenso, puesto que en ellas la inversión habría de ser también mayor. En los 7.500 kilómetros de mayor tráfico de la red (IMD superior a 1.000 vehículos) se han recogido datos que permiten disponer en el gabinete, en una ficha adecuada, de la reproducción fiel de la carretera inventariada, labor que continuará hasta conseguir que todas las carreteras de tráfico superior a 250 vehículos por día sean reproducidas en este tipo de ficha. El resto de la red se ha inventariado por sistema más simple; pero que permite suficiente aproximación para el estudio que se lleva a cabo.

El paso siguiente ha sido la determinación de la intensidad de tráfico que ha de soportar la carretera al final del período del Plan y en cada uno de los años intermedios. Con este dato a la vista se ha podido determinar, de acuerdo con las tablas de condiciones tolerables y normas del proyecto, el número de la norma que ha de aplicarse a la carretera en cada momento.

Comparando las condiciones reales de la carretera con las condiciones tolerables, se ha determinado si era tolerable actualmente o no, y si lo era, en qué momento dejaba de serlo debido al aumento de su tráfico.

En el momento en que una carretera queda por debajo de lo «tolerable», es necesario tomar una decisión en cuanto a las condiciones que ha de cumplir la mejora que se introduce; es decir, si esta mejora ha de limitarse a mantener la carretera en condiciones tolerables para el tráfico actual, si ha de llevarse a cabo de manera que el tramo reúna las condiciones tolerables al final del plan, o si, por el contrario, ha de alcanzar las normas del proyecto.

También en el anejo número 3 de esta Memoria se indican exhaustivamente los criterios adoptados que conducen a la determinación de la solución que debe ser elegida para cada circunstancia.

Una vez decidida la norma a aplicar, sea de las condiciones tolerables o de las normas de proyecto, se ha de comparar esta norma con las condiciones existentes en la carretera para determinar las obras que era preciso realizar para alcanzar dicha norma.

Aplicando a estas obras los precios unitarios correspondientes, se llega a la valoración del coste total de la obra necesaria.

En el apartado 1.2 del anejo número 3 se analizan los criterios de prioridad empleados. Se describe allí el criterio para determinar cuándo una obra es evidentemente necesaria en el momento presente, es decir, cuándo constituye, en realidad, un déficit inicial en el momento de comenzar el Plan; cuando una obra debe incluirse en el período 62-63 del primer cuatrienio, y cuándo una obra es sólo necesaria a partir del final de ese período, o sea, en el resto del Plan. Se ha tenido muy en cuenta para ello los criterios de prioridad sentados en la Ley de Bases para el Plan de Carreteras.

Dentro ya de cada cuatrienio se ha establecido un criterio general de prioridad calculando el costo de la mejora necesaria y dividiendo dicho coste por el número de vehículos-kilómetro a los que afecta la mejora, determinándose así un índice de coste por vehículo-kilómetro, de tal manera que la prioridad de una obra será mayor, y, por tanto, su proyecto y realización serán más urgentes cuando menor sea dicho índice. Estos procedimientos han permitido valorar y ordenar las mejoras necesarias en la red, llegando a los resultados que se presentan en el apartado 1.6 del anejo número 3.

A los efectos de presentación, así como a los de la valoración general, se han agrupado las carreteras en campo abierto en dos grandes clases: las carreteras que constituyen los itinerarios básicos nacionales, que denominaremos Red Azul, y el resto de las carreteras estatales. Las primeras se resumen por itinerarios y sin tener en cuenta los límites provinciales. Las segundas se presentan agrupadas por provincias y desglosados los importes de las mejoras necesarias en cada una de las carreteras que tienen denominación distinta. Se ha considerado, sin embargo, conveniente, a efectos informativos, mostrar también separadamente los gastos necesarios en la Red de Grandes Itinerarios de Tráfico Internacional, aprobada por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y la Conferencia Europea de Ministros de Transportes y aceptada por el Gobierno Español, aunque dichos gastos están también englobados en los de la Red Azul.

#### 4.1.2. Terminación de la Red.

En diferentes momentos las Cortes han aprobado planes específicos de construcción de nuevas carreteras para completar la red de caminos existentes.

El último de estos planes se ha llamado Plan adicional de carreteras locales y fué aprobado en 1946.

Aun cuando, dado el tiempo transcurrido, se considera necesaria una revisión de los planes vigentes, no se ha pretendido realizar esta tarea en este momento. Antes de tomar una decisión definitiva, es necesario un análisis a fondo del servicio que han de prestar estas carreteras, incluso en lo que respecta a las características con que deben ser construidas.

Se ha querido, sin embargo, obtener una visión completa de la situación actual del desarrollo de dichos planes mediante el estudio que se incluye en el anejo número 3, bajo el epígrafe «Terminación de la Red». Y del que se deduce que el «déficit legal» de la longitud de nuestra Red asciende a 13.484 kilómetros en el momento de iniciación del Plan.

En el mismo anejo se indica la valoración global de estas carreteras previstas y no construidas, supuestas unas normas, en general, inferiores a las que se exigía para estos caminos en la Instrucción de Carreteras del año 1939, pero que se estiman suficientes para el servicio que han de prestar, y en su apartado 2.3. se desarrollan los criterios de actuación en este aspecto.

#### B) Carreteras en zonas urbanas.

##### 4.1.3. Redes arteriales.

La complejidad de este problema, relacionado íntimamente con la actividad de otros Departamentos y con la Administración Local y la escasez de medios de que se ha dispuesto hasta la fecha para llevar a cabo los estudios correspondientes a los accesos y rondas de nuestras ciudades, sólo ha permitido establecer una valoración global de las obras necesarias y la formulación del programa de los trabajos a desarrollar durante los próximos cuatro años para planificar y definir, de acuerdo con los demás organismos competentes en la materia, la red arterial de cada población. Como estudio piloto se ha realizado ya el de origen y destino del tráfico en la ciudad de Jerez. Este estudio figura como un anexo a esta Memoria y algunas de sus conclusiones generales se recogen en otros anejos.

En el plan para el primer cuatrienio se incluyen, sin embargo, aquellas obras cuya necesidad está plenamente demostrada y cuya solución es evidente.

En el mismo anejo número 3 se plantea el problema de las redes arteriales, se analizan los criterios de actuación y se deduce la valoración global.

##### 4.1.4. Señalización.

La importancia de este tema está reflejada en la Ley de Bases del Plan General de Carreteras, cuyo artículo cuarto, reproducido en el apartado 2. de esta Memoria, lo califica entre los de preferente atención. Todo ello está perfectamente justificado si se tiene en cuenta el papel que la señalización juega no sólo desde el punto de vista de la seguridad de la circulación, sino de la propia capacidad de la carretera.

Esto ha llevado a planear la señalización de la red existente con toda urgencia, de forma que quede prácticamente completa dentro del primer cuatrienio.

El importe de la inversión necesaria se ha estimado, como es normal en estas operaciones, a base del importe del coste medio kilométrico, que proporciona una cifra de suficiente exactitud para los fines que se persiguen. La deducción del coste medio por kilómetro y el plan de señalización adoptado se detallan en el apartado 4 del anejo número 3.

#### 4.2. Conservación.

Se define como conservación el conjunto de operaciones necesarias para mantener la carretera y sus elementos complementarios en las mejores condiciones para el tráfico, compatibles con las características geométricas de firme y pavimento que tuvo en su origen o en las que haya quedado por obras de mejora que se hayan efectuado posteriormente. Incluye también los suministros para las instalaciones propias de la carretera.

Las operaciones principales de conservación se realizan en la actualidad sólo en parte por el personal propio, acudiéndose a la contratación con terceros.

A fin de adoptar una resolución sobre el sistema de ejecución a seguir en el futuro en las operaciones de conservación, la Dirección General de Carreteras ha estudiado, durante el año en curso, el desarrollo de estos trabajos en diversas Jefaturas de Obras Públicas que fueron dotadas, en cuanto fué posible, de los elementos necesarios para poder afrontar, con sus propios medios, el problema de la conservación de las carreteras a su cargo.

El resultado de estos estudios, el informe de los trabajos y conclusiones de las reuniones de la Comisión encargada de los mismos, las ponencias presentadas sobre problemas específicos de la conservación y el estudio de los sistemas seguidos en otros países, han decidido a considerar como la mejor forma de ejecutar los trabajos de conservación la de llevarlos a cabo por gestión directa, es decir, con personal y medios propios.

La transformación que es necesario producir en los servicios para que puedan atender con eficacia este cometido dotándoles del personal preparado, de maquinaria conveniente y de la organización que les dé la agilidad necesaria para llevar a buen fin esta empresa, no puede improvisarse. Se ha considerado, por tanto, conveniente dedicar el próximo cuatrienio a esta labor de transformación, de manera que, a su término, dotados los parques, adiestrado el personal y puesta a punto la organización, pueda prescindirse de la conservación contratada a terceros, dando tiempo, asimismo, para que los contratistas actualmente dedicados a esta labor evolucionen hacia la de construcción.

En el anejo número 4 se presentan los resultados generales del estudio de este problema.

#### 5. INVERSIÓN NECESARIA

De acuerdo con los principios anteriores, en los anejos número 3, Construcción, y número 4, Conservación, se analizan las necesidades en la red de carreteras.

A estos efectos se ha descompuesto la totalidad del Plan en tres periodos. El periodo A, que recoge las obras que hubiera sido necesario llevar a cabo antes del 31 de diciembre del año en curso, para que en esta fecha nuestra Red estuviera adecuada al tráfico actual, es decir, lo que podríamos llamar atrasos. El periodo B incluye las necesidades creadas en el próximo cuatrienio por el incremento previsto del tráfico, y el periodo C, el resto de necesidades creadas en los tres cuatrienios últimos.

Resulta así, que durante el primer cuatrienio, las necesidades totales son la suma de las correspondientes a los periodos A y B. Ahora bien, como la Ley prevé, el déficit inicial que corresponde al periodo A ha de anularse paulatinamente hasta alcanzar el punto de equilibrio al final del Plan y, por lo tanto, la inversión del primer cuatrienio puede perfectamente acomodarse, tal como después se dice en 7., a un crecimiento adecuado a las posibilidades de todo orden del momento presente.

A continuación se muestran las cifras a que se hace referencia:

	Necesidades totales (En ptas., 1961)	Atrasos más necesidades creadas en el primer cuatrienio (En ptas., 1961)
<b>1. CONSTRUCCIÓN</b>		
1.0. Obras en curso .....	717.528.000	717.528.000
1.1. Mejora de la Red:		
Red Azul .....	56.185.773.000	19.564.900.000
Resto .....	38.580.669.000	25.661.800.000
1.2. Terminación de la Red (13.484 Km.) .....	9.438.800.000	9.438.800.000
1.3. Redes arteriales de las poblaciones .....	36.410.000.000	3.562.851.000
1.4. Señalización .....	1.438.649.300	894.621.000
<b>2. CONSERVACIÓN</b> .....	31.386.000.000	8.375.000.000
<b>3. PLANIFICACIÓN, INVESTIGACIÓN Y G. GENERALES</b> .....	3.480.822.700	1.364.300.000
<b>Total</b> .....	177.638.242.000	69.579.800.000
<b>INVERSIÓN PREVISTA PRIMER CUATRIENIO</b> .....		24.000.000.000

#### 6. ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN NECESARIA

##### 6.1. Valoración relativa de la inversión.

Admitiendo la proporcionalidad entre las necesidades creadas en la carretera cada año y el número de vehículos que recorren estas carreteras, se ha calculado el ritmo de crecimiento de esas necesidades, haciendo que su integral, que representa

las necesidades acumuladas, coincida con los años 1965 y 1977 con las necesidades acumuladas calculadas en ellos. Así se ha deducido la ecuación de la curva de necesidades creadas cada año, que comparada con la curva de crecimiento del tráfico, produce un factor de proporcionalidad de 0,38 pesetas por vehículo-kilómetro. Si no existiese una acumulación de obras pendientes en el momento de iniciar el Plan, bastaría, por tanto, la cantidad de 0,38 pesetas por vehículo-kilómetro para cubrir las necesidades creadas. Esta cifra representa un 10 por 100 del coste medio del transporte, según se deduce del estudio que figura en el anejo número 2. La necesidad, sin embargo, de cubrir durante estos dieciséis años el «atraso» anterior, exige una inversión media de 0,48 pesetas por vehículo-kilómetro.

Es también importante para juzgar las posibilidades económicas de la nación respecto a la inversión que se pide al país para llevar a cabo el Plan que se propone, estudiar si de alguna forma se verificará el ahorro preciso que cubra la inversión programada.

Una de las formas de ahorro, en pura ortodoxia, es el ahorro forzoso por medio del impuesto que si no excede a las posibilidades tributarias del país, constituye base primordial para la realización de las obras y servicios públicos.

Las bases tributarias vigentes del impuesto de consumo de gasolina-auto y gas-oil, no es dudoso que son soportadas sin desequilibrio por el conjunto económico nacional.

Aunque no es solamente esta la fuente de ingresos que la Hacienda obtiene de la carretera ya que está gravada con el impuesto de lujo la adquisición de vehículos automóviles, con derechos reales las transmisiones de los mismos, con aranceles aduaneros la importación de España del material rodante de la carretera, además de impuestos sobre bandajes, etc., si es lo cierto que de los numerosos estudios realizados ya sobre este tema se deduce que la recaudación de los impuestos sobre carburantes representa el 90 por 100 aproximadamente, del total de los ingresos fiscales obtenidos de las carreteras.

Por ello, y con los datos que proporcionan los aforos de tráfico sobre recorridos de cada tipo de vehículos *exclusivamente por carreteras del Estado*, se ha abordado el cálculo, en función del desarrollo previsto de la circulación automóvil, de los consumos esperados de gasolina y gas-oil para cada uno de los años del Plan de Carreteras, y aplicando a estos consumos las actuales bases de tributación por este impuesto, se lleva en el cuadro 3 a determinar los ingresos que se producirán, con certeza en el Tesoro Público procedentes exclusivamente de la circulación por carretera de motocicletas, turismos, autobuses y camiones. Las cifras obtenidas ascienden desde unos 6.800 millones en 1962 hasta 22.600 en 1977, que cubren ampliamente las peticiones de inversión para la ejecución del Plan.

Resulta, pues, que independientemente de lo que el Gobierno decida para realizar, de forma práctica, la financiación del Plan de Carreteras es lo cierto que el montante total de la inversión quedará ampliamente cubierto con los importantes incrementos de recaudación del impuesto de carburantes, recaudación, que repetimos, está circunscrita exclusivamente a la procedente de la circulación por carreteras del Estado, a la que se reflejan los aforos y el Plan.

La financiación del Plan de Carreteras puede, por tanto, llevarse a cabo sin detrimento alguno de otras actividades públicas, ya que la circulación automóvil por carretera va a producir un ahorro forzoso—a través del impuesto—superior al necesario para la ejecución del Plan.

Es conveniente subrayar la dificultad que puede representar para la balanza de pagos—mientras los carburantes sean de procedencia extranjera—el impacto del incremento de consumo de carburantes con su consiguiente necesidad de divisas, pero es de señalar que el consumo de carburantes es función de la circulación automóvil, cuyo incremento, fundamentalmente relacionado con un mejor nivel de vida y de producción, es el verdadero origen del problema que trata de resolver el Plan General de Carreteras.

Una tercera referencia nos la da el hecho de que la inversión total necesaria significa un gasto medio de 125.000 pesetas por kilómetro y año. Esta cifra es actualmente más que doblada por Italia, casi por Austria y, desde luego, inferior a la de Alemania Occidental, del mismo orden que la de Suiza, Inglaterra y Bélgica, a pesar de que se compara con el coste medio en un periodo de dieciséis años en el caso de España con el coste actual en estos países.

Finalmente, otra comparación interesante que fija la verdadera magnitud del problema de la carretera es la obtenida al comparar la inversión total propuesta para el periodo de dieciséis años, que representa el 1,7 por 100 de la renta producida durante esos mismos años, suponiendo un incremento anual de sólo el 4 por 100.

### 6.2. Capacidad de las Empresas constructoras españolas.

Al hablar en 1. de las ventajas que se derivan de disponer de un Plan a largo plazo, se señalaban entre ellas la de permitir con tiempo la preparación de la industria constructora y suministradora.

Se acaba de ver, por otra parte, que el volumen de inversión previsto como necesario se encaja perfectamente dentro de las posibilidades económicas españolas supuesta una evolución normal de nuestra renta.

Es indudable que el potencial de nuestras Empresas constructoras de carreteras ha venido adaptándose al escaso ritmo de las inversiones de los últimos años. La importancia creciente de los parques de maquinaria para las obras de carreteras, que exigen inmobilizaciones de medios auxiliares a pie de obra, con importes que superan casi siempre el 100 por 100 de la producción anual, nos muestra claramente cuál ha de ser el orden de magnitud de la inversión necesaria en este sector para el desarrollo del Plan.

El esfuerzo que han de hacer nuestras Empresas para seguir el ritmo que el Plan les impone, obliga a atemperar el volumen de obras del primer cuatrenio a un crecimiento adecuado y a proponer al Gobierno el estudio de las medidas de crédito y de protección que esta industria requiere.

Es seguro que la industria de construcción española sabrá responder al esfuerzo que se le pide, pero es evidente que inversiones del volumen que se le van a exigir merecen, cuando menos, garantía de continuidad. Están muy próximos los casos de otros países, donde para obtener resultados meteóricos se obligó a las Empresas a adquirir parques excesivos, que pasado el primer momento de actividad han ido a llenar sus almacenes, cuando ni la economía de las Empresas ni la de la nación lo permiten.

De otra parte y al solo conocimiento de la proximidad del Plan son ya muchas las Empresas españolas que han establecido contactos con otras extranjeras para asegurarse su colaboración, en las condiciones que regula la legislación vigente, lo que ha de permitir sin duda un notable incremento del potencial presente.

### 6.3. Demanda introducida en otros sectores.

Al hablar de las Empresas constructoras se ha hecho referencia al orden de magnitud de la inversión requerida en maquinaria, buena parte de la cual ha de ser adquirida en divisas, dependiendo este porcentaje de la evolución de la industria pesada española.

Por lo que se refiere a la demanda de mano de obra, no existe otro problema que el de su especialización. Como ya queda apuntado, la mecanización de las obras de carreteras es casi absoluta y por eso, a este respecto, el Ministerio tiene bastante avanzados los estudios para la creación de una Escuela de formación profesional para el entrenamiento del personal, tanto propio, dedicado a conservación, como de las Empresas constructoras.

El análisis de los materiales necesarios, entre los que destacan el acero, cemento y productos asfálticos, resulta relativamente difícil hacerlo para el conjunto del Plan. Es lógico pensar que el empleo relativo de unos u otros dependerá de las circunstancias del mercado. Así las estructuras y las obras de fábrica podrán ser de acero en perfiles o corrugado o de hormigón armado o pretensado, según las circunstancias del mercado.

Aunque a la hora de valorar las obras se ha previsto el empleo de firmes flexibles a base de ligantes bituminosos, parece lógico pensar que si los ensayos en curso garantizan definitivamente los firmes rígidos de hormigón hidráulico en condiciones económicas, crecerá el empleo de cemento que, en todo caso, siempre será necesario para la mayor parte de las obras de fábrica e incluso para la mejora de las características resistentes de los suelos.

Es muy importante, como se ha dicho, el conocimiento previo de la demanda, y en el caso de los ligantes bituminosos se pone una vez más en evidencia. El desarrollo y puesta a punto de una industria nacional de alquitranes y, el establecimiento de una red de factorías para el suministro de betunes a granel, con el consiguiente ahorro en pesetas y en material al evitarse los envases, puede ser también consecuencia beneficiosa del Plan.

Para resumir, no es nada probable que el desarrollo del Plan General de Carreteras, tal como se plantea, con un primer cuatrenio de transición, plantee problema alguno por una demanda excesiva de bienes reales.

### 7. RITMO DE LAS INVERSIONES

El desfase producido en los años pasados entre las necesidades creadas y la inversión han acumulado un considerable número de kilómetros que no alcanzan las condiciones tolerables, aun definidas éstas, como se ha hecho, con un nivel mínimo. Este volumen de obras pendientes no puede, ni económica ni materialmente, realizarse en solo el primer cuatrenio y habrá de desarrollarse a lo largo de todo el período de vigencia del Plan General. Este criterio queda establecido en el artículo 3 de la propia Ley de Bases del Plan General.

Es evidente que no debe tratarse de alcanzar el ritmo normal de inversión necesaria para cumplir el Plan con saltos bruscos que ni la propia Administración ni las Empresas constructoras ni la industria suministradora serían capaces de absorber.

Es preciso, pues, establecer el ritmo creciente de inversiones que partiendo del punto en que actualmente se encuentra la red permita la puesta a punto de todos los órganos que en estrecha colaboración han de trabajar para lograr la meta que la Ley de Bases ha fijado al Plan General de Carreteras.

En el cuadro número 4 se indica la inversión anual necesaria para los dieciséis próximos años, para alcanzar en 1977 la curva de necesidades, comparada con los totales de ingresos al Tesoro por los impuestos sobre carburantes consumidos en la carretera.

Queda dicho que la inversión por vehículo-kilómetro requerida para cubrir la demanda de mejora de las carreteras es de 0,38 pesetas. Se observa un crecimiento gradual hasta alcanzar el máximo de 0,61 pesetas en el año 1959, para decrecer después hasta llegar el año final, a partir del cual se mantiene constante en 0,33 pesetas por vehículo-kilómetro.

### 8. FINANCIACIÓN DEL PLAN

Parece oportuno volver a insistir sobre la conveniencia de que los fondos destinados a carretera, tal como ya prevé la Ley de Bases, guarden una correlación con el incremento del tráfico. Así se ha hecho en la distribución de anualidades necesarias para alcanzar el objetivo propuesto. La solución, que ya en otras ocasiones se ha apuntado, de destinar a estas atenciones un porcentaje sobre el producto de la venta de carburantes, sigue pareciendo el sistema más acertado y posiblemente el único capaz de dar una continuidad en esta política que se trata de emprender. Esto es, por otra parte, perfectamente posible, ya que no se trata de sustraer a otros sectores de la economía nacional la cantidad necesaria para mantener a punto las carreteras, sino que del simple análisis de la cifra requerida por vehículo-kilómetro se deduce que los impuestos actualmente establecidos sobre los carburantes cubren muy sobradamente las necesidades totales del Plan, como ya se ha indicado en el apartado anterior y aparece gráficamente en la figura 3.

No parecería, pues, descaminado la creación de un Fondo de Carreteras de características similares a los Fondos Nacionales de carácter social establecidos en 1960. Los precedentes en otros países son numerosos y el éxito ha acompañado siempre a su creación.

### 9. OBSERVACIONES FINALES

9.1. El Plan General de Carreteras trata únicamente de marcar una tendencia, conocer una situación y determinar las inversiones mínimas necesarias establecidas sobre las hipótesis que hoy pueden hacerse, pero que, sin duda alguna, constituyen una guía insustituible para la formulación de los planes a corto plazo: planes cuatrienales y programas bienales.

No es un documento estático durante los dieciséis años de su vida. Es, por el contrario, un documento vivo que, día a día, requerirá su ajuste a las circunstancias cambiantes de cada momento, proyectando los datos conocidos hacia el máximo horizonte previsible, que se ha fijado en dieciséis años.

Es un documento objetivo. Se basa en unos principios que, como tales, pueden ser discutidos, pero que una vez sentados conducen a las conclusiones a que hemos llegado.

Los planes de actuación a corto plazo deberán, sin embargo, formularse teniendo en cuenta, dentro del marco del Plan General, factores sociales, económicos y geográficos que podrán alterar la prioridad que con criterio firmemente técnico económico ha correspondido a las obras necesarias.

El trabajo que resume esta «Memoria» es el fruto de la labor de un equipo de hombres que en toda la geografía española ha trabajado con fe, entusiasmo y espíritu de servicio.

Madrid, 7 de octubre de 1961.

VIGON

CONDICIONES TOLERABLES EN LAS CARRETERAS EXISTENTES

JUNIO 1961

TRAFICO		LIGERO				MEDIO				PESADO																
GRUPO		II		2I		3I		4I		5I		6I														
IND		< 250		250-500		500-1000		1000-2000		2000-5000		> 5000														
1- TERRENO		LL	O	A	MA	LL	O	A	MA	LL	O	A	MA	LL	O	A	MA									
2- CONDICIONES Nº		13	15	17	19	23	25	27	29	33	35	37	39	43	45	47	49	53	55	57	59	63	65	67	69	
3- VELOCIDAD REAL (VR)		---				---				---				---												
4- TIPO DE PAVIMENTO		<100 TIERRA O MACADAM		>100 STS		STS				DTS				DTS				MA				MA				
5- CALZADA		5,00				5,00 5,00 5,00 5,00				6,00 6,00 5,00 5,00				7,00 7,00 6,00 6,00				7,00 7,00 7,00 7,00				14m CON MARCA AXIAL				
6- ARCENES		0,25				0,50 0,50 0,50 0,25				0,50 0,50 0,50 0,50				1,50 1,50 1,00 1,00				1,50 1,50 1,00 1,00				2,00				
7- PLATAFORMA		5,50				6,00 6,00 6,00 5,50				7,00 7,00 6,00 6,00				10,00 10,00 8,00 8,00				10,00 10,00 9,00 9,00				18				
10- RAMPA MAXIMA		---				5 8 10 ---				5 8 10 12				6 8 10 12				5 6 8 10				5 6 8 10				
11- RADIO MINIMO		---				---				120 75 40 25				180 120 75 40				180 120 75 40				240 180 120 75				
12- CURVAS VERTICALES	12a ACUERDOS CONVEXOS RADIO MINIMO		---				---				1000 1000 1000 1000				1750 1000 1000 1000				1750 1000 1000 1000				2500 1750 1000 1000			
	12b ACUERDOS CONVEXOS LONGITUD MINIMA		---				---				67 50 40 30				70 60 50 40				70 60 50 40				80 70 60 50			
	12c ACUERDOS CONCAVOS RADIO MINIMO		---				---				1000 1000 1000 1000				1500 1000 1000 1000				2000 1000 1000 1000				2000 1500 1000 1000			
	12d ACUERDOS CONCAVOS LONGITUD MINIMA		---				---				60 50 40 30				70 60 50 40				70 60 50 40				80 70 60 50			
13- INSTANCIA DE VISIBILIDAD DE PARADA EN TODA SU LONGITUD		---				---				60 40 30 20				80 60 40 30				80 60 40 30				100 80 60 40				
14- DISTANCIA VISIBILIDAD DE PASO		---				---				350 250 200 150				450 350 250 200				450 350 250 200				500 450 350 250				
15- PROPORCION DE UN TRAMO DE 13-5 km EN QUE DEBE EXISTIR LA DISTANCIA ANTERIOR		---				---				---				---				---				---				
		LA PRECISA PARA OBTENER LA CAPACIDAD NECESARIA A LA VELOCIDAD REAL INDICADA																								
ESTRUCTURAS	16- LIMITACION DE PESO TOTAL		8				8				15				NO INFERIOR AL PESO MAXIMO AUTORIZADO POR EL CODIGO PARA PERMISOS PERMANENTES				6				14			
	17- ANCHO LIBRE		4				6				7				7				6				14			
	18- ALTURA		4				4				4				4,50				4,50				4,50			
19- CRUCE CON FF.CC.		SEÑALES Y BARRERAS				SEÑALES Y BARRERAS				SEÑALES Y BARRERAS				SEÑALES Y BARRERAS				SEÑALES Y BARRERAS				SEÑALES Y BARRERAS				

■ STS-SIMPLE TRATAMIENTO SUPERFICIAL; DTS-DOBLE TRATAMIENTO SUPERFICIAL; MA-MEZCLAS ASFALTICAS

18320

29 diciembre 1961

B. O. del E.-Núm. 311

CONDICIONES MINIMAS PARA PROYECTO DE NUEVAS CARRETERAS,  
VARIANTES Y ACONDICIONAMIENTOS

TABLA NUMERO 2

JUNIO 1961

TRAFICO		LIGERO				MEDIO				PESADO															
GRUPO		10		20		30		40		50		60													
IMD		< 250		250-500		500-1000		1000-2000		2000-5000		> 5000													
		LL	O	A	MA	LL	O	A	MA	LL	O	A-MA	LL	O	A-MA										
1- TERRENO		12	14	16	18	22	24	26	28	32	34	36	38	42	44	46	48	52	54	56	62	64	66		
2- CONDICIONES Nº		70	80	90	100	70	80	90	100	100	80	60	40	100	80	60	40	120	100	80	120	100	80		
3- VELOCIDAD ESPECIFICA (VE) km/h		< 100	IL	> 100	2L	2L				1M				3M				1P				3P			
4- PAVIMENTO		6,00				6,00				7,00				7,00				7,00				2x7,00 (SI VE ≤ 100) 2x7,50 (SI VE > 100)			
5- CALZADA		1,50	1,00	1,00	0,50	1,50	1,00	1,00	1,00	2,50	2,00	1,00	1,00	2,50	2,50	1,50	1,00	3,00	3,00	2,50	3,00	3,00	2,50		
6- ARCENES { DERECHO IZQUIERDO		9	8	8	7	9	8	8	8	12	11	9	9	12	12	10	9	13	13	12	11,50	11,50	10,50		
7- PLATAFORMA		—				—				—				—				≧ 5,00 ≧ 5,00 ≧ 2,00							
8- MEDIANA		> 25				> 25				> 36				> 36				> 80				> 80			
9- EXPROPIACIONES		5	6	7	8	4	5	6	7	3	4	5	6	3	4	5	6	3	4	5	3	4	5		
10- RAMPAS MAXIMAS		(+1% SI L < 250)				(+1% SI L < 250)				(+1% SI L < 250)				(+1% SI L < 250)				(ESTUDIAR NECESIDAD DE VIAS LENTAS)							
11- RADIOS MINIMOS		180	120	75	25	180	120	75	25	450	240	120	40	450	240	120	40	800	450	240	800	450	240		
12- CURVAS VERTICALES	12a ACUERDOS CONVEXOS RADIO MINIMO	1750	1000	1000	1000	1750	1000	1000	1000	5500	2500	1000	1000	5500	2500	1000	1000	11000	5500	2500	11000	5500	2500		
	12a ACUERDOS CONVEXOS LONGITUD MINIMA	70	60	50	30	70	60	50	30	100	80	60	40	100	80	60	40	120	100	80	120	100	80		
	12b ACUERDOS CONCAVOS RADIO MINIMO	1500	1000	1000	1000	1500	1000	1000	1000	3500	2000	1000	1000	3500	2000	1000	1000	5000	3500	2000	5000	3500	2000		
	12b ACUERDOS CONCAVOS LONGITUD MINIMA	70	60	50	30	70	60	50	30	100	80	60	40	100	80	60	40	120	100	80	120	100	80		
13- DISTANCIA DE VISIBILIDAD DE PARADA EN TODA LA LONGITUD		60	60	40	30	60	60	40	30	150	100	60	30	150	100	60	30	200	150	100	200	150	100		
14- DISTANCIA VISIBILIDAD DE PASO		450	350	250	150	450	350	250	150	600	500	350	200	600	500	350	200	600	500	350	600	500	350		
15- PROPORCION DE UN TRAMO DE 5 km EN QUE DEBE EXISTIR LA DISTANCIA ANTERIOR		2 OPORTUNIDADES				2 OPORTUNIDADES				2 OPORTUNIDADES				0,30	0,30	0,30	0,30	0,60	0,60	0,60	—	—	—		
16- TREN DE CARGAS		EN ESTUDIO																							
17- ANCHO DE LA PLATAFORMA { LUZ ≤ 20m LUZ > 20m		SE MANTENDRA LA PLATAFORMA DEFINIDA EN LA FILA 7																							
18- ALTURA		CINCO METROS																							
19- CRUCES CON FFCC.		A DISTINTO NIVEL																							

## CUADRO NUMERO 3

Resumen de los ingresos por impuestos de carburantes, con las bases actuales de tributación, que se producirán en los años 1962-1977 (en millones)

Años	Motooicletas	Gasolina	Coches y Furgonetas	Gasolina	Autobuses	Gasolina	Gas-oil	Camiones	Gasolina	Gas-oil	Consumo total de Gasolina	Consumo total de Gas-oil	Recaudación Fiscal por Carburantes		
	Veh-km	litros	Veh-km	litros	Veh-km	litros	litros	Veh-km	litros	litros	litros	litros	Gasolina	Gas-oil	Total
													pesetas	pesetas	pesetas
1962	2426,0	60,7	4895,4	403,9	564,1	56,4	86,4	3922,0	389,7	456,0	910,7	540,6	5327,6	1486,7	6814,3
1963	2566,1	64,2	5394,0	445,0	612,1	61,2	91,8	4191,6	416,5	487,3	986,9	579,1	5773,4	1592,5	7365,9
1964	2718,3	68,0	5898,7	486,6	664,1	66,4	99,6	4461,3	443,3	518,7	1064,3	618,3	6226,2	1700,3	7926,5
1965	2878,4	72,0	6572,6	542,2	724,1	72,4	108,6	4779,9	475,0	555,7	1161,6	664,3	6795,4	1826,8	8622,2
1966	3050,5	76,3	7267,6	599,6	784,1	78,4	117,6	5098,6	506,6	592,8	1260,9	710,4	7376,3	1953,6	9329,9
1967	3230,7	80,8	8023,1	661,9	852,1	85,2	127,8	5441,8	540,8	632,7	1368,7	760,5	8006,9	2091,4	10098,3
1968	3419,8	85,5	8854,1	730,5	928,1	92,8	139,2	5809,5	577,3	675,4	1486,1	814,6	8693,7	2240,2	10933,9
1969	3623,0	90,6	9775,8	806,5	1008,1	100,8	151,2	6201,7	616,3	721,0	1614,2	872,2	9443,1	2398,6	11841,7
1970	3835,2	95,9	10788,1	890,0	1096,2	109,6	164,4	6618,4	657,7	769,5	1753,2	933,9	10256,2	2568,2	12824,4
1971	4059,4	101,5	11906,2	982,3	1192,2	119,2	178,8	7059,6	701,5	820,7	1904,5	999,5	11141,3	2748,6	13889,9
1972	4299,6	107,5	13145,2	1084,5	1296,2	129,6	194,4	7525,4	747,8	874,9	2069,4	1069,3	12106,0	2940,6	15046,6
1973	4555,8	113,9	14520,2	1197,9	1408,2	140,8	211,2	8040,1	798,9	934,7	2251,5	1145,9	13171,3	3151,2	16322,5
1974	4824,0	120,6	16031,1	1322,6	1532,2	153,2	229,8	8579,4	852,5	997,4	2448,9	1227,2	14326,1	3374,8	17700,9
1975	5108,3	127,8	17693,2	1460,0	1664,3	166,4	249,6	9143,2	908,6	1051,4	2662,8	1301,0	15577,4	3577,8	19152,2
1976	5408,5	135,2	19536,5	1611,8	1808,3	180,8	271,2	9756,0	969,5	1134,2	2897,3	1405,4	16949,2	3864,9	20814,1
1977	5708,8	142,7	21545,2	1777,5	1964,3	196,4	294,7	10417,9	1035,2	1211,2	3151,8	1505,9	18438,0	4141,2	22579,2

## Impuesto sobre carburantes:

Gasolina 62, I.O. 5,75 ptas litro

" 82, I.O. 5,75 ptas litro

" 93 I.O. 6,26 ptas litro

Gas-oil 2,75 ptas litro

Se ha tomado como valor medio para la gasolina 5,85 ptas litro en atención al mayor consumo de las gasolinas de bajo índice de octano.

## CUADRO NUMERO 4

Ritmo propuesto de inversión e ingresos al Tesoro por impuesto sobre carburantes (millones de pesetas)

Año	Inversión Anual	Inversión Cuatrienal	Ingresos al Tesoro por Impuestos Carburantes	Ingresos Cuatrienio
1962	4.260		6.814,3	
1963	5.420		7.365,9	
1964	6.580		7.926,5	
1965	7.740	24.000	8.622,2	30.728,9
1966	8.900		9.329,9	
1967	10.060		10.098,3	
1968	11.220		10.933,9	
1969	12.380	42.560	11.841,7	42.203,8
1970	13.520		12.824,4	
1971	13.930		13.889,9	
1972	13.930		15.046,6	
1973	13.940	55.320	16.322,5	58.083,4
1974	13.940		17.700,9	
1975	13.940		19.155,2	
1976	13.940		20.814,1	
1977	13.940	55.760	22.579,2	80.249,4
<b>TOTAL</b>	<b>177.640</b>	<b>177.640</b>	<b>211.265,7</b>	<b>211.265,7</b>

*LEY 91/1961, de 23 de diciembre, sobre aumento de personal en las plantillas de los Cuerpos de Carteros Urbanos y de Subalternos de Correos.*

Las plantillas de los Cuerpos de Carteros Urbanos y de Subalternos de Correos resultan en la actualidad insuficientes para atender debidamente al reparto de la correspondencia a causa no sólo del vertiginoso incremento del tráfico postal, que determina un aumento del número diario de repartos de correspondencia, sino del extraordinario desarrollo que aun en las poblaciones más pequeñas se está llevando a cabo con la construcción de extensos barrios periféricos o suburbanos.

Asimismo, la multiplicidad de expediciones postales para atender el aumento del tráfico aéreo y de superficie no puede realizarse eficientemente con el actual número de Subalternos, en el que predomina un personal que por su edad avanzada no puede aportar el esfuerzo físico que requiere la naturaleza de las operaciones que le están encomendadas.

Y como por ello resulta imprescindible el aumento de ambas plantillas, de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

## DISPONGO:

Artículo primero.—A partir de uno de enero de mil novecientos sesenta y dos las plantillas de los Cuerpos de Carteros Urbanos y de Subalternos de Correos serán las siguientes:

*Cuerpo de Carteros Urbanos*

Ochenta y dos Carteros Mayores, con veintiún mil cuatrocientas ochenta y dos pesetas.

Trescientos sesenta y un Carteros Principales de primera, con diecinueve mil cuatrocientas cuarenta pesetas.

Ochocientos ochenta y cinco Carteros Principales de segunda, con diecisiete mil cuatrocientas pesetas.