

LEY DE 20 DE DICIEMBRE DE 1952 sobre incorporación, como adición al vigente Plan General de Obras Públicas, del pantano de Porma, en el río Porma, provincia de León.

El pantano de Porma, sobre el río del mismo nombre, en la provincia de León, figuró en el Plan General de Obras Hidráulicas de mil novecientos dos y en los que en mil novecientos treinta y mil novecientos treinta y cuatro formuló la Confederación Hidrográfica del Duero para su propia cuenca; pero no fué incluido en el Plan General de Obras Públicas aprobado con posterioridad a la Liberación, por no estar suficientemente completos, en sus diferentes aspectos, los estudios del mismo.

Ampliados éstos en la medida necesaria, aprobado el respectivo proyecto, que ha de servir de base para la información pública reglamentaria, y visto que la construcción del embalse que se proyecta será un factor de importancia para el desarrollo de la riqueza pública, dado que con la derivación al mismo de las aguas del río Curueño será posible aprovechar los caudales que ha de regular, en riegos de una zona de cerca de treinta mil hectáreas coordinadamente con la producción hidroeléctrica de más de cincuenta millones de kilovatios-hora.

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

DISPONGO:

Artículo primero.—Se incorpora, como adición al vigente Plan General de Obras Públicas, el pantano de Porma, en el río Porma, provincia de León, reservando para dicho embalse los caudales de su afluente el Curueño, incluyéndolo en el tercer grupo de Obras Hidráulicas comprendidas en la cuenca de la Confederación Hidrográfica del Duero.

Artículo segundo.—Por el Ministerio de Obras Públicas se dictarán las disposiciones oportunas para el cumplimiento de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veinte de diciembre de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 20 DE DICIEMBRE DE 1952 sobre concesión de un ferrocarril de acceso a la factoría de la Empresa Nacional Siderúrgica, de Avilés.

La Empresa Nacional Siderúrgica, Sociedad Anónima, ha solicitado del Ministerio de Obras Públicas se le conceda la autorización necesaria para construir, como complemento de la factoría que está levantando en Avilés, un ferrocarril de ancho normal español de acceso a ella, según proyecto suscrito por el Ingeniero de Caminos don Amalio Hidalgo.

El ferrocarril proyectado tiene una longitud de tres kilómetros con quinientos treinta y nueve metros, y se enlaza con la línea de la RENFE entre Villabona y San Juan de Nieva en su kilómetro once con trescientos treinta y siete metros.

El artículo segundo del Decreto-ley de quince de junio de mil novecientos cincuenta, a que debe su formación dicha Empresa, establece que debe ser considerado como de «interés nacional» y disfrutar del beneficio de expropiación forzosa de terrenos para cuanto se refiera a la realización de su fin social.

La Empresa solicitante pretende destinar el referido ferrocarril para el servicio particular de su factoría, a la que surtirá de minerales y primeras materias, transportando de retorno los productos en ella fabricados, cuyos fines están previstos y regulados en el capítulo diez de la Ley General de Ferrocarriles de veintitrés de noviembre de mil ochocientos setenta y siete y concordantes del Reglamento para su ejecución.

El establecimiento de este ferrocarril de enlace es indispensable para que la Empresa petionaria pueda realizar sus elevados planes de trascendencia nacional; el proyecto está bien redactado y merece ser aprobado con las prescripciones propuestas por la División Inspectora de la RENFE, entre las que figura la facultad de la Administración de determinar el momento y circunstancias en que haya de prestar, además del servicio particular propuesto por la repetida Empresa, el servicio público que la Superioridad le ordene, debiendo previamente someter a su aprobación así las modalidades de su funcionamiento como las tarifas que hayan de ser aplicadas a los usuarios del expresado servicio público.

Para la concesión y declaración de utilidad pública del ferrocarril de acceso a la factoría que la Empresa Nacional Siderúrgica está construyendo en Avilés, son de aplicación la doctrina y resoluciones contenidas en el dictamen del Consejo de Obras Públicas de trece de octubre de mil novecientos cuarenta y cinco y Ley de quince de julio de mil novecientos cincuenta y dos, referentes al ramal ferroviario de enlace de la estación de Sagunto (RENFE) con la del ferrocarril de Ojos Negros a Sagunto (Puerto).

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

DISPONGO:

Artículo primero.—Se aprueba el «Proyecto de ferrocarril de acceso a la Factoría» suscrito en noviembre de mil novecientos cincuenta y uno por el Ingeniero de Caminos don Amalio Hidalgo, presentado y solicitado por la Empresa Nacional Siderúrgica, Sociedad Anónima, para el servicio de la que está construyendo en Avilés, con las siguientes prescripciones:

a) El proyectado ferrocarril de enlace de la línea de la RENFE entre Villabona y San Juan de Nieva con la factoría de la Empresa Nacional Siderúrgica en Avilés, cuyo ancho será el normal español servirá, además de para el uso particular propuesto por la referida Empresa, para el servicio público que la Administración tenga a bien disponer, la cual deberá aprobar previamente, en todo caso, así las modalidades de la explotación del ramal de enlace, como las tarifas que hayan de aplicarse en la prestación del servicio público que determine en cada momento y las características y cuantía del material móvil y tractor que haya de ser utilizado para su normal funcionamiento.

b) Antes de la construcción, deberán remitirse a la División Inspectora de la RENFE para su aprobación, si procede, las secciones de los pasos superiores al ferrocarril y de los túneles.

También se le remitirá, al mismo efecto, el proyecto definitivo de estación de empalme.

Artículo segundo.—Se declara de utilidad pública el referido ferrocarril de acceso a la Factoría de Avilés, llevando consigo los beneficios especificados en el artículo ciento quince de la Ley de Obras Públicas de trece de abril de mil ochocientos setenta y siete.

Artículo tercero.—Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas para otorgar a la mencionada Empresa Nacional Siderúrgica, Sociedad Anónima, como propietaria de la Factoría establecida en Avilés, la concesión del repetido ferrocarril de acceso y del dominio público cuya ocupación sea necesaria para ejecutar las obras proyectadas, cuyas modificaciones deberán ser previamente autorizadas por la División Inspectora de la RENFE.

La precedente concesión se entenderá otorgada y vinculada por plazo indefinido al servicio particular y público de la Factoría de la Empresa Nacional Siderúrgica, Sociedad Anónima, en Avilés, de tal manera que el propietario de dicha Factoría ha de ser en todo momento el titular de esta concesión.

Caso de que cesasen durante más de un año consecutivo, salvo por causa de fuerza mayor debidamente probada, las operaciones habituales en las instalaciones de aquella Factoría, caducará la concesión, cuya declaración regulará los trámites y tendría los mismos efectos que los señalados en el capítulo quinto de la Ley de Ferrocarriles de veintitrés de noviembre de mil ochocientos setenta y siete, para las concesiones de los ferrocarriles de servicio general y disposiciones concordantes.

Dada en el Palacio de El Pardo a veinte de diciembre de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 20 DE DICIEMBRE DE 1952 sobre autorización al Ministro de Obras Públicas para continuar por cuenta del Estado las obras de prolongación hasta Bermeo del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales.

La ampliación hasta Bermeo del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, en explotación por el Estado, constituye, además de completar la idea inicial y satisfacer unánime y legítima aspiración regional, el medio eficaz de dar fácil y económica salida a la riqueza pesquera, revalorizando la general de la comarca y buscando rendimiento a las inversiones realizadas.

Por Orden ministerial de trece de octubre de mil novecientos cincuenta y dos, se han aprobado los proyectos reformados de infraestructura del trozo segundo y de superestructura total, cuyos respectivos importes de contrata son quinientas noventa y tres mil novecientas sesenta y cuatro pesetas con treinta y seis céntimos y tres millones cuatrocientas seis mil setecientas noventa y ocho pesetas con sesenta y cuatro céntimos. Ya se había aprobado por Orden ministerial de seis de febrero de mil novecientos cincuenta y uno el proyecto de infraestructura del trozo tercero, con un presupuesto de contrata de tres millones setecientas un mil ciento treinta y nueve pesetas con noventa y cuatro céntimos, y últimamente, por Orden ministerial de diecisiete de octubre de mil novecientos cincuenta y dos, se ha aprobado el proyecto de edificios, muelles y andenes, con un presupuesto de contrata de dos millones novecientas sesenta y cuatro mil quinientas veintinueve pesetas con cuarenta y cuatro céntimos.

La terminación del ferrocarril importa, pues, diez millones seiscientas sesenta y seis mil cuatrocientas treinta y dos pesetas con treinta y ocho céntimos con precios actuales.

Acortar el plazo de ejecución favorece los fines que se persiguen y disminuye el coste real. Ello es evidente, pero ha de acoplarse a la también evidente limitación de los desembolsos que pueden hacerse en cada ejercicio.

Para ello conviene, como se ha hecho en otros casos, fijar la ejecución a corto plazo y escalonar los pagos en uno más amplio. El coste de la demora estará enjugado por las ventajas de la rápida utilización y la de reducir las posibles revisiones.

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

DISPONGO :

Artículo primero.—Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para continuar por cuenta del Estado las obras de prolongación hasta Bermeo del ferrocarril de Amorebieta a Pedernales, actualmente explotado por el Estado.

Las obras se ejecutarán con arreglo a los proyectos aprobados por dicho Ministerio y a las modificaciones que el mismo establezca; todo ello de acuerdo con la vigente legislación general de Obras Públicas y la especial de Ferrocarriles que sea de aplicación.

Artículo segundo.—Se autoriza para las citadas obras un gasto total de diez millones seiscientas sesenta y seis mil cuatrocientas treinta y dos pesetas con treinta y ocho céntimos, distribuido para su pago en las anualidades, siguientes:

Año 1953	2.500.000,00 pesetas
» 1954	2.000.000,00 »
» 1955	2.000.000,00 »
» 1956	2.000.000,00 »
» 1957	2.166.432,38 »

Total 10.666.432,38 »

Artículo tercero.—Igualmente se autoriza el aumento de gastos a que, sobre los señalados en el artículo anterior, dé lugar la aplicación de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y cinco sobre revisión de precios y sus disposiciones complementarias.

Artículo cuarto.—Para atender al pago de la anualidad correspondiente a mil novecientos cincuenta y tres, se concede un suplemento de crédito por el importe de dos millones quinientas mil pesetas al capítulo tercero, artículo quinto, grupo noveno, concepto primero de la sección séptima (Ministerio de Obras Públicas), del vigente Presupuesto del Estado para el año mil novecientos cincuenta y tres.

En los presupuestos sucesivos se consignarán las anualidades correspondientes.

Artículo quinto.—Las obras se ejecutarán por contrata y ésta se adjudicará mediante concurso.

Artículo sexto.—El plazo de ejecución de las obras será el de veinticinco meses, a partir de la adjudicación del concurso.

Artículo séptimo.—Por el Ministerio de Obras Públicas se adoptarán las disposiciones necesarias para el cumplimiento de la presente Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veinte de diciembre de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 20 DE DICIEMBRE DE 1952 por la que se amplía en 108.660.000 pesetas el límite fijado en la vigente Ley de Presupuestos para emitir Deuda del Estado o del Tesoro con destino a la construcción de nuevos ferrocarriles y electrificación de determinadas líneas.

La construcción de nuevos ferrocarriles y la electrificación de otros requiere la utilización de medios económicos en cuantía bastante para que las obras se lleven de forma que se alcance su terminación en el más breve plazo posible, dada la favorable repercusión que han de suponer en la economía nacional.

En el presente ejercicio se ha puesto de manifiesto que los recursos asignados a aquella finalidad resultan insuficientes y ello ocasionará la paralización de algunas de las obras o una lentitud de ejecución en su conjunto si no se acude con urgencia a remediar tal situación.

Y como es propósito decidido del Gobierno impulsarlas en cuanto sea posible para que los beneficiosos efectos que han de obtenerse de su puesta en servicio sean realidad en fecha próxima, resulta indispensable ampliar el límite que la vigente Ley de Presupuestos establece, para emitir Deuda con destino a cubrir los gastos mencionados, hasta la suma que conforme a los estudios practicados debe asignarse a los mismos.

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