

a) Los que se integren en el Cuerpo Administrativo en virtud de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado a) de la regla segunda del número dos de la disposición transitoria segunda del Decreto trescientos quince/mil novecientos sesenta y cuatro, de siete de febrero.

b) Los funcionarios que permanezcan en las escalas técnico-administrativas a extinguir, creadas por el Decreto-ley diez/mil novecientos sesenta y cuatro, de tres de julio.

c) Los comprendidos en la enumeración contenida en el artículo segundo del Decreto mil ochocientos ochenta/mil novecientos sesenta y cuatro, de veintiséis de junio.

Segundo.—La equiparación económica a funcionarios de la Administración de Justicia establecida en la Ley ochenta y seis/mil novecientos sesenta y tres, de ocho de julio, y ciento cincuenta y seis/mil novecientos sesenta y tres, de dos de diciembre, y las equiparaciones que resultan de la Ley y Reglamento hipotecarios.

Segunda.—Uno. Quedan derogadas cuantas disposiciones legales se opongan a lo establecido en la presente Ley.

Dos En el plazo de un año, contado a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Ley de Retribuciones, el Gobierno publicará la tabla de disposiciones derogadas y vigentes sobre la materia.

Dada en el Palacio de El Pardo a cuatro de mayo de mil novecientos sesenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

*LEY 32/1965, de 4 de mayo, sobre modernización de carreteras de la Red Azul en la isla de Tenerife.*

El Plan General de Carreteras, integrado en el Plan de Desarrollo Económico y Social, prevé el acondicionamiento de las carreteras que forman la Red Azul de la isla de Tenerife a lo largo de los dieciséis años en que se ha fijado su plazo de duración.

Las dos carreteras principales de la isla son la C-ochocientos veinte, de Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora, por el Norte, y la C-ochocientos veintidós, de Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora, por el Sur. Canalizan la mayor parte de tráfico, tanto de transporte general como turístico. Su trazado actual, unido al gran volumen de circulación, obliga a consumir un tiempo desproporcionado para su longitud, con grave inconveniente para los cultivos tradicionales—plátano, tomate y patata—que son perecederos en alto grado y que, en gran parte, son transportados por las dos carreteras citadas hasta la capital de la isla, único puerto de embarque existente en ella.

Estas consideraciones han llevado al Cabildo de Tenerife a realizar un estudio de los beneficios que reportaría adelantar el plazo previsto para el acondicionamiento de estas dos vías, llevando a cabo las obras necesarias en un plazo de cuatro años en lugar del de dieciséis antes referido; el importe de los beneficios directos del transporte se cifra en doscientos sesenta millones de pesetas durante el primer año de funcionamiento. Esta cifra aumentará en años sucesivos con el incremento del tráfico. A él se suman los beneficios indirectos, no calculados, pero no por ello menos ciertos, cuyo orden de magnitud probable es muy superior a la cifra citada.

A la vista de los resultados, el Cabildo ha estudiado un plan de financiación por medio de créditos, consistentes en la obtención por parte del Cabildo de un crédito de mil millones de pesetas, que se invertirá en los cuatro primeros años, y cuya amortización se iniciará en el año quinto. Para contribuir a esta amortización se requiere que el Estado aporte, a partir del quinto año, una anualidad de ochenta y dos millones y medio de pesetas, en equivalencia de la inversión que tiene actualmente programada a su cargo.

La importancia de las obras aconseja que la contratación de las mismas se efectúe mediante licitación en concurso internacional, siguiendo el mismo procedimiento utilizado para las incluidas en el primer Convenio de Carreteras entre el Gobierno español y el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Fomento, del que se han empezado a recoger las primeras experiencias, que demuestran su idoneidad.

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

DISPONGO :

Artículo primero.—Se autoriza al excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife a concertar créditos hasta un importe de mil millones de pesetas, en los que la participación extranjera habrá de ser del 50 por 100 como mínimo, con destino a la terminación de las obras de modernización de las carreteras insulares C-ochocientos veinte y C-ochocientos veintidós, de Santa Cruz de Tenerife a Guía de Isora, por el Norte y por el Sur, respectivamente, incluidas en el Plan Nacional de Carreteras.

Las condiciones particulares de crédito habrán de ser aprobadas por el Gobierno, previamente a la formalización del contrato.

Artículo segundo.—Para atender al pago de intereses y amortización de los créditos, el excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife consignará anualmente, con cargo a sus propios recursos, la cantidad de cincuenta millones de pesetas, a partir del año en que se formalice el crédito hasta que éste quede completamente saldado.

Artículo tercero.—Para reembolsar al Cabildo Insular de Tenerife el importe de la inversión a que se refiere el artículo primero, se consignará en los Presupuestos Generales del Estado, a partir del quinto año siguiente a la formalización del crédito, con un máximo de doce anualidades, una subvención de ochenta y dos millones quinientas mil pesetas anuales, que se deducirá de la cifra prevista para inversión real en carreteras.

Artículo cuarto.—Los estudios precisos para proyectar las obras a realizar, la contratación, inspección y vigilancia de las mismas serán llevados a cabo por los servicios de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

Artículo quinto.—La contratación de las obras se llevará a cabo mediante concurso entre empresas españolas y de países con representación diplomática en Madrid, sujetas a las condiciones y requisitos establecidos en el Decreto-ley uno/mil novecientos sesenta y cuatro, de veinte de enero, que rige para las obras incluidas en el Convenio trescientos sesenta S. P. con el Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento.

Artículo sexto.—El plazo para terminación de las obras no será superior a cuatro años, a partir de la formalización del crédito por parte del excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife.

Artículo séptimo.—Se faculta a los Ministerios de Hacienda y de Obras Públicas para dictar las disposiciones complementarias para el desarrollo y cumplimiento de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a cuatro de mayo de mil novecientos sesenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

*LEY 33/1965, de 4 de mayo, de remuneraciones del personal docente de las Escuelas de Comercio.*

La notoria inferioridad en que actualmente se encuentran las remuneraciones del profesorado de las Escuelas de Comercio con respecto a las que por distintas Leyes se han venido otorgando a otros Cuerpos tradicionalmente similares, con independencia del rango de unos y otros estudios a efectos meramente presupuestarios, aconseja por equidad elevar también las retribuciones de aquel profesorado con objeto de equipararlas en lo posible y con las naturales adaptaciones a las de dichos otros tipos de centros docentes.

Consecuentemente se hace imprescindible también dotar en los Presupuestos Generales del Estado, para que pueda funcionar con eficacia, la Inspección de estos Centros, prevista en el artículo veintiuno de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cincuenta y tres sobre Ordenación de las Enseñanzas Económicas y Comerciales y en el sesenta y cinco del Decreto orgánico de veintitrés de julio del mismo año, misión encomendada por el Ministerio de Educación Nacional a la Comisión de Asesoramiento e Inspección de las Escuelas de Comercio.

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

DISPONGO :

Artículo primero.—Las plantillas del personal docente de las Escuelas de Comercio que a continuación se indican quedarán modificadas, integrándose por las categorías y asignaciones que se expresan a continuación: