

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 25 de febrero de 1964 sobre aplicación de los Decretos de compensación de precios a las obras públicas en la provincia de Sahara.

Ilustrísimo señor:

Por Orden de esta Presidencia del Gobierno se dieron normas para aplicación de los Decretos 1162/1963, de 22 de mayo, y 1631/1963, de 11 de julio, sobre compensaciones por razón de la obra pendiente de ejecutar contratada por el Estado u Organismos autónomos, haciendo uso de la autorización concedida por aquellos Decretos a los distintos Departamentos ministeriales, refiriéndose aquella Orden, de fecha 17 de octubre del propio año, a las obras comprendidas en los Planes provinciales.

Concurren las mismas circunstancias en todas las demás obras públicas contratadas por la Administración especial de la provincia de Sahara, por cuya razón esta Presidencia del Gobierno ha dispuesto que las normas sobre esta materia de su citada Orden de 17 de octubre de 1963, sean aplicables en la parte pertinente a todas las demás obras públicas de cualquier clase que, contratadas por los órganos de la Administración de la provincia de Sahara, se vienen ejecutando en dicha provincia.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 25 de febrero de 1964.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.

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

La actividad de construcción se agrupa en planes independientes 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 en la Red, subdividida en Red azul —carreteras básicas nacionales— y resto de la Red.
- Plan de Redes Arteriales —accesos y rondas de las ciudades.
- Plan de terminación de la Red.

El número de kilómetros de autopista que entrarán en servicio durante el próximo cuatrienio será de 204,7, destinados especialmente a atender las necesidades de nuevos accesos a determinadas poblaciones; también se realizarán obras de grandes variantes y acondicionamientos, así como nuevas carreteras, en los puntos y tramos que se especifican en el capítulo sectorial correspondiente.

Transportes marítimos

1. PUERTOS

Los puertos españoles no están dotados para atender con fluidez el tráfico que a ellos llega. Su situación actual es notoriamente deficitaria. Dada la previsión de tráfico para 1967, cuarenta y nueve veces más que en 1961, la no resolución de este problema provocaría un grave estrangulamiento.

El mayor déficit relativo se registra en superestructura y en armamento; en este último concepto se consideran necesarias cerca de 500 grúas nuevas, así como cargaderos especiales de graneles en los puertos de Huelva y Gijón. Es preciso también adquirir el material complementario (carretillas, palas, grúas automóbiles, etc.), hoy prácticamente inexistente en la mayoría de nuestros puertos.

Con un armamento eficiente solamente habrá necesidad de construir nuevos muelles en determinados puertos en los que tiende a concentrarse el tráfico. El déficit total se estima en unos 18.000 metros.

Se precisan obras de abrigo importantes en los puertos de Barcelona, Bilbao, Gijón y Málaga.

Por lo que se refiere a los dragados, es necesario distinguir entre los de primer establecimiento, necesarios en Avilés, Barcelona, Bilbao, Cádiz, El Ferrol del Caudillo, La Coruña, Las Palmas, Málaga, Pasajes, Puerto de Santa María, Sevilla y Tarragona, y los de conservación y mejora. Para atender a estos últimos, es indispensable renovar la mayor parte del material flotante actual, cuyo 95 por 100 tiene más de treinta años de antigüedad, y el 50 por 100, más de medio siglo.

La especial situación del puerto de Sevilla ha motivado el proyecto de Canal Sevilla-Bonanza, cuya primera fase de ejecución se incluye en el presente Programa de inversiones, que al efecto consigna una cantidad de 1.020 millones de pesetas.

2. PUERTOS PESQUEROS

Se pueden clasificar en tres grupos partiendo del volumen de pesca desembarcada: A), más de 15.000 toneladas anuales; B), de 5.000 a 15.000, y C), menos de 5.000. El grupo A) incluye doce puertos a los que afluye el 65 por 100 del total de pesca; el 20 por 100 de dicho total se recoge en los quince puertos del apartado B); el 15 por 100 restante afluye a los numerosos puertos que integran el grupo C).

Las acciones de mejora han de concentrarse en los puertos pesqueros de mayor importancia que son los doce del grupo A).

3. POLÍTICA NAVAL

Se persigue que los astilleros puedan ofrecer sus buques a precio internacional y que los armadores nacionales puedan competir en el mercado mundial de fletes.

Como medida tendente a la consecución de este objetivo, se considera necesario que la prima a la construcción naval vuelva a alcanzar el 9 por 100 establecido en la Ley de 12 de mayo de 1956, que quedará reducido al 6 por 100 cuando el equipo propulsor sea de importación.

Las primas de construcción naval representarán una inversión a lo largo del cuatrienio de 2.261 millones de pesetas.

No figuran en este Programa, por no tratarse de subvenciones con fines de inversión, las primas a la navegación, líneas de soberanía, Mediterráneo-Brasil-Plata y España-Caribe-Estados Unidos.