

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

3.10. Otros servicios culturales

Existen además una serie de servicios culturales que no pueden ser olvidados, sin peligro de retroceso en el desarrollo cultural del país.

a) *Archivos.*—Deben ser atendidos en sus instalaciones, no sólo por el enorme valor de nuestra documentación histórica.

b) *Museos.*—Es necesaria la modernización de las instalaciones de algunos museos, así como la terminación de otros.

c) *Adquisición de obras de arte.*—La vigente legislación del Patrimonio artístico obliga con frecuencia a realizar desembolsos importantes para evitar la salida de España de obras de arte. Asimismo, es necesario adquirir nuevas obras de arte con el fin de completar el tesoro artístico y favorecer la función docente.

d) *Reales Academias.*—Estos centros culturales requieren la modernización de sus instalaciones e incluso alguno la construcción de un nuevo edificio.

Para estas atenciones y otras varias de carácter cultural se consignan 485.370.000 pesetas.

XXII. TRANSPORTES

Con la formulación del Plan de Desarrollo de los Transportes se trata de conseguir que este sector de la economía española alcance en 1967 el nivel de servicio adecuado al tráfico que se estima previsible en aquella época, sobre bases fundamentalmente económicas, sin que ello suponga olvido de los aspectos políticos y sociales del problema.

Se pretende, partiendo de las posibilidades actuales, obtener el máximo rendimiento de cada medio de transporte promoviendo las mejores condiciones de explotación y asegurando que los medios de financiación puestos a disposición del Plan se empleen de la manera más rentable posible, a fin de remediar el déficit de infraestructura y la vejez de los medios de explotación.

Es importante, para alcanzar los objetivos propuestos, que una política de transportes, plasmada en unos principios ordenadores y coordinadores de los distintos sistemas, determine la orientación que debe darse a la distribución de inversiones en cada uno de éstos. La insuficiencia de datos estadísticos y el escaso conocimiento de los costes reales no ha permitido llegar hasta las últimas consecuencias en la aplicación de los citados principios, por lo que se ha puesto especial atención en no adoptar soluciones que pudieran obstaculizar ulteriormente la necesaria coordinación, sin dejar por eso de preconizar un conjunto de medidas que van desde las encaminadas a conseguir una mejor adecuación de los elementos estadístico-contables hasta la adopción de unas normas mínimas imprescindibles para conseguir una mejora en la ordenación y coordinación del sector mediante una explotación más racional de los medios disponibles.

La programación de las inversiones, en transporte ha de llevarse a cabo de un modo dinámico, mediante una proyección a largo plazo del tráfico y su adecuación a los distintos medios. Conocida esta proyección, la inversión en infraestructura y equipo deberá efectuarse de manera que satisfaga la demanda prevista.

En este capítulo se considera no solamente el transporte como tal servicio, sino también el sector de fabricación de equipo de transporte.

1. SITUACION ACTUAL

Frente al avance experimentado en otros sectores de la economía española, los transportes no han tenido una expansión paralela, en parte debido al esfuerzo necesario para llevar a cabo las modificaciones estructurales de nuestra economía y, probablemente, porque al iniciarse la etapa de desarrollo industrial no se hallaban suficientemente definidas las tendencias evolutivas de los distintos sistemas de transporte, provocando incertidumbres respecto a las necesarias proyecciones a largo plazo en cada uno de ellos

El crecimiento económico ha promovido tanto un aumento del volumen del tráfico como una modificación en su composición, al expansionarse en mayor medida el correspondiente a la carretera que el ferroviario y la navegación de cabotaje. En esta expansión merece destacarse la fuerte adición que el incremento de los intercambios exteriores y, fundamentalmente, el auge del turismo ha supuesto para la demanda de servicios de transporte; este último ha tenido su repercusión en la capacidad de la infraestructura y en el sistema de transporte colectivo.

Ante esta notable expansión del tráfico, las inversiones realizadas en infraestructura y medios de transporte no han tenido una evolución paralela.

Todo ello ha originado que la calidad (velocidad, seguridad, comodidad) de muchos servicios de transporte sea deficiente a causa del mal estado de la infraestructura e instalaciones complementarias y a la antigüedad del equipo móvil, con el consiguiente coste para el usuario y la economía nacional.

1.1. Transporte por carretera

Constituye este sistema uno de los que han experimentado un mayor crecimiento de la demanda, tanto en viajeros como en mercancías. En la actualidad los principales problemas se plantean en torno a las condiciones de la infraestructura y a la irregularidad que caracteriza a su mercado, especialmente en lo que respecta al transporte de mercancías.

1.1.1. LA RED DE CARRETERAS

A los efectos de determinar el orden de magnitud del problema planteado en la red vial bajo diferentes administraciones, se resumen en el cuadro siguiente los kilómetros de carretera a cargo de cada una de ellas.

| Administración | Kms. de caminos | Función principal |
|--|------------------|---------------------------------------|
| Vías públicas interurbanas: | | |
| Dirección General de Carreteras | 76.883,6 | Tráfico interurbano. |
| Diputaciones Provinciales y Cabildos | 57.855,6 | Comunicación de pequeñas poblaciones. |
| TOTAL | 134.739,2 | |

| Administración | Km. de caminos | Función principal |
|---|-----------------|------------------------|
| Caminos de Servicio: | | |
| Dirección General de Puertos | 273,0 | Accesos a faros. |
| Dirección General de Obras Hidráulicas | 3.060,0 | Servicios hidráulicos. |
| Dirección General de Montes | 7.817,0 | Explotación forestal. |
| Instituto N. de Colonización | 6.423,2 | Explotación agrícola. |
| Servicio Nacional de Concentración Parcelaria | 3.913,4 | Explotación agrícola. |
| TOTAL | 21.486,6 | |
| Vías públicas urbanas: | | |
| Ayuntamientos | (1) 15.000,0 | Tráfico urbano. |

(1) Indica solamente orden de magnitud.

En general, la longitud de la red responde a las necesidades de servicio requeridas por las corrientes de tráfico. La evolución experimentada en la intensidad y composición del tráfico plantea el problema de la modernización de la red con vistas a satisfacer no solamente las necesidades actuales, sino también la demanda prevista a largo plazo.

zación de la red con vistas a satisfacer no solamente las necesidades actuales, sino también la demanda prevista a largo plazo.

Red del Estado y de las Diputaciones Forales

Su distribución por categoría de carreteras, según la clasificación vigente, se expone a continuación:

| Dependencia administrativa | Nacionales Km. | Comarciales Km. | Locales Km. | Total Km. |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Estado | 19.799,8 | 21.460,8 | 35.623,0 | 76.883,6 |
| Diputaciones forales. | 632,3 | 1.016,9 | 2.076,6 | 3.725,8 |
| TOTAL | 20.432,1 | 22.477,7 | 37.699,6 | 80.609,4 |

En el anexo número 17 se detalla la distribución provincial de esta red.

El Plan General de Carreteras aprobado en diciembre de 1961, atendiendo a los diversos factores que cualifican una carretera, introdujo el concepto de Red Azul que, con una longitud de 10.687 Km., comprende los principales itinerarios constitutivos de la red básica nacional, dentro de la que se incluyen las grandes vías de tráfico internacional definidas en la Conferencia Europea de Ministros de Transportes bajo la denominación de Red Esmeralda y que comprende en España un recorrido de 5.928,2 Km.

CLASIFICACION DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO SEGUN SU ANCHURA Y TIPO DE PAVIMENTO EN 1 DE ENERO DE 1962

| Anchura de calzada | TIPO DE PAVIMENTO | | | | | | Total Km. |
|---|-------------------------|----------------------|--------------|----------------|-----------------|---------------------|--------------------|
| | Tratamiento superficial | Aglomerado asfáltico | Hormigón | Adoquinado | Macadam | Tierra estabilizada | |
| Hasta 6 metros | 25.517,9 | 275,0 | 126,8 | 290,8 | 36.307,4 | 688,0 | 63.205,9 |
| De 6 a 7 metros | 6.764,1 | 324,7 | 72,7 | 222,6 | 1.289,8 | — | 8.673,9 |
| De 7 a 9 metros | 4.749,9 | 1.207,9 | 93,9 | 419,2 | 136,4 | — | 6.607,3 |
| De 9 a 10,50 metros | 146,1 | 67,3 | 4,4 | 64,1 | 11,8 | — | 293,7 |
| De 10,50 a 12 metros | 149,0 | 42,0 | 4,8 | 20,1 | — | — | 215,9 |
| De más de 12 metros | 46,3 | 96,6 | 1,9 | 22,1 | 2,2 | 0,5 | 169,6 |
| Sumas | 37.373,3 | 2.013,5 | 304,5 | 1.038,9 | 37.747,6 | 688,5 | 79.166,3 |
| En zonas urbanas con anchura entre fachadas variable de 6 a más de 22 metros y distintos tipos de pavimento | | | | | | | 1.443,1 |
| | | | | | | | TOTAL |
| | | | | | | | 80.609,4 |

CLASIFICACION DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO SEGUN SU ANCHURA Y CATEGORIA EN 1 DE ENERO DE 1962

| Anchura de calzada | CATEGORIA | | | Total Km. |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| | Nacional | Comarcal | Local | |
| Hasta 6 metros | 7.977,7 | 18.682,8 | 36.545,4 | 63.205,9 |
| De 6 a 7 metros | 4.371,1 | 3.329,2 | 973,6 | 8.673,9 |
| De 7 a 9 metros | 6.063,4 | 409,1 | 134,8 | 6.607,3 |
| De 9 a 10,50 metros | 220,7 | 35,4 | 37,6 | 293,7 |
| De 10,50 a 12 metros | 211,2 | 1,2 | 3,5 | 215,9 |
| De más de 12 metros | 144,9 | 20,0 | 4,7 | 169,6 |
| Sumas | 18.989,0 | 22.477,7 | 37.699,6 | 79.166,3 |
| En zonas urbanas con anchura entre fachadas variable de 6 a más de 22 metros y distintas categorías | | | | 1.443,1 |
| | | | | TOTAL |
| | | | | 80.609,4 |

La capacidad de la red frente al tráfico

El 80 por 100 de la longitud de la red en campo abierto tiene un ancho de calzada que no supera los 6 m., el 10,8 por 100 se halla comprendida entre los 6 y 7 y el 8,3 por 100 restante entre 7 y 9 m., existiendo solamente 169,6 kilómetros con un ancho superior a los 12 m.

Respecto al tipo de pavimento, el 47,5 por 100 es de macadam, el 47 por 100 dispone de tratamiento superficial asfáltico, el 2,5 por 100 de aglomerado asfáltico y el 1,2 por 100 de adoquinado.

Nueve mil kilómetros de los 10.687 que integran la Red Azul tienen un ancho de plataformas superior a los siete metros y todos ellos tienen pavimento asfáltico o de mejor calidad.

En el Plan General de Carreteras se han establecido unas tablas de Condiciones Tolerables y de Normas de Proyecto que determinan las características técnicas a que deben ir ajustándose las carreteras en función de la intensidad y composición de su tráfico.

Un detallado análisis de la red a cargo del Estado ha hecho posible conocer su situación en orden a las condiciones del terreno, pavimentos, características geométricas del trazado, etc., que contrastadas con las tablas citadas permite enjuiciar el estado actual de la red frente a las necesidades generadas por el tráfico.

La naturaleza de una programación racional en este sector exige que las inversiones deban aplicarse a satisfacer la demanda del tráfico a largo plazo, por lo que parece consecuente denominar necesidad de infraestructura de carreteras a las mejoras a realizar para hacer frente a las previsiones del tráfico futuro.

En el estudio realizado en el Plan General de Carreteras se pone de manifiesto el déficit actual de la red del Estado. El 60 por 100 no cumple las condiciones mínimas de servicio que corresponden a su tráfico por insuficiencia en su estado, tipo de pavimento y condiciones del trazado.

El tráfico en la red del Estado

Por la Dirección General de Carreteras, y a partir del año 1960, se vienen realizando aforos sistemáticos de tráfico en las carreteras españolas, que han permitido disponer de una valiosa información, básica para las programaciones del sector.

Ello ha permitido medir, tanto el número de vehículos/Km. recorridos en la red como la demanda de servicio por cada tramo de carreteras mediante la intensidad media diaria (IMD) de vehículos que circulan por el tramo.

De los citados planes de aforos se ha podido deducir que aproximadamente un 50 por 100 del tráfico actual circula por la Red Azul y la existencia de unos 45.000 kilómetros que soportan solamente un 10 por 100 del tráfico total.

Red dependiente de las Diputaciones provinciales

De los 57.855 Km. que integran esta red, 48.335 kilómetros corresponden a los denominados caminos vecinales y los 9.510 Km. restantes constituyen las carreteras provinciales.

En esta red un 53,7 por 100 de su longitud se encuentra en mal estado de conservación y un 39,8 por 100

en regular estado. En general, las condiciones del trazado resultan tolerables debido al reducido tráfico que soportan, ya que en un 70 por 100 las intensidades medias diarias son inferiores a los 100 vehículos.

Por ello puede afirmarse que el déficit de esta red se concreta en la necesidad de mejorar el pavimento y mantener los márgenes en condiciones que permitan el desgaste de la calzada y el cruce de dos vehículos.

1.1.2. LA EXPLOTACIÓN

La legislación vigente sobre coordinación del transporte se basa en los principios de tarificación obligatoria previa autorización o concesión por la Administración, respondiendo en líneas generales a las reglamentaciones análogas de otros países; si bien la falta de vigilancia sobre los transportes en ruta ha dejado prácticamente reducida la coordinación al otorgamiento de las autorizaciones o concesiones.

En este sentido se clasificaron los servicios regulares en «independientes», «afluentes» o «coincidentes» con el ferrocarril, no autorizándose estos últimos sino en determinadas circunstancias apreciadas por la Administración, con derecho de tanteo en algunos casos a favor del propio ferrocarril y pago de un canon de coincidencia a favor del mismo. En mercancías se han expedido autorizaciones en precario —tarjeta MR— a los transportistas que venían funcionando con carácter regular con anterioridad a 1948 o presentaron proyectos hasta 1950, en que se cerró su admisión.

En los servicios discrecionales se prohibieron, en general, los de carga fraccionada o pago individual de alcance nacional, permitiéndose, sólo en mercancías, cuando el radio de acción es local o comarcal, y se presume que no interfieren por ello al ferrocarril o a los servicios regulares.

Caracteriza el transporte por carretera, especialmente por lo que respecta a mercancías, una fortísima competencia debida, en parte, a la atomización de la industria. La frecuente inobservancia de las prescripciones legales en materia laboral, cargas máximas, etc., da lugar a que en muchos casos se establezca una competencia ilícita.

El parque de vehículos

El parque en circulación, incluido motocicletas, ascendía en 1961 a 1.223.506 unidades, lo que da un coeficiente de 40 veh./1.000 habitantes, con un máximo de 111 en Baleares y un mínimo de 11 en la provincia de Avila. Dentro de este parque se distingue entre el autorizado para circular por carretera y el dedicado a un servicio estrictamente urbano, suponiendo este último un porcentaje pequeño respecto al total.

PARQUE DE VEHICULOS EN CIRCULACION

AÑO 1961

| Vehículos | Unidades | Por cada 1.000 habitantes |
|--------------------|------------------|---------------------------|
| Camiones | 174.328 | 5,69 |
| Autobuses | 13.024 | 0,43 |
| Turismos | 358.926 | 11,73 |
| Motocicletas | 677.228 | 22,15 |
| Total | 1.223.506 | 40,00 |

Debido a la expansión de la industria nacional del automóvil, el parque de turismos, además de experimentar un gran crecimiento en los últimos años, alcanzando incrementos hasta del 20 por 100 anual, ha sufrido una fuerte renovación de sus unidades, hasta el punto de que el 62 por 100 del parque tiene una edad máxima de cinco años, si bien todavía existe un 18 por 100 con una antigüedad superior a los doce años.

En vehículos industriales —autobuses y camiones—, la renovación del parque ha seguido un ritmo más lento debido a que las adquisiciones de los últimos años se han encauzado en parte a cubrir la insuficiencia del servicio.

De los 10.773 autobuses (1), 7.838 corresponden a líneas de concesión regular, 2.325 al servicio discrecional y la diferencia al servicio complementario de industria y uso privado. En camiones, de los 132.000 autorizados para circular por carretera, solamente 1.450 se hallaban autorizados para el servicio regular con carga fraccionaria (tarjeta MR), unos 75.000 corresponden al servicio discrecional, y la diferencia, al servicio privado o complementario de industrias. En la estructura del parque de camiones se observa una tendencia al aumento del número de vehículos de menos de 3 Tm. y más de 5 Tm., en perjuicio de los de 3 a 5 Tm.

La atomización en el transporte de mercancías se evidencia al considerar que un 91 por 100 de las empresas con tarjeta MR disponen como máximo de tres camiones y un 61 por 100 solamente de uno, agudizándose la atomización en el servicio discrecional por cargas completas con radio de acción nacional, donde el 98 por 100 tienen como máximo tres camiones y un 87 por 100, solamente uno.

En transporte interurbano de viajeros la explotación presenta una atomización similar, si bien no tan acusada como en mercancías. Considerando el conjunto de servicios regulares y discrecionales, el promedio por empresa es de cuatro vehículos, reduciéndose a dos si se computa solamente el servicio discrecional.

En la actualidad existe un parque registrado de 1.151.303 vehículos de tracción de sangre, fundamentalmente dedicados a actividades del campo.

Las instalaciones auxiliares del transporte por carretera

Actualmente hay en explotación 11 estaciones de autobuses, localizadas en capitales de provincia, y tres en poblaciones importantes, disponiendo de 126 estacionamientos y unos 53.750 m² de superficie.

En tramitación existen nueve estaciones en capitales de provincia y ocho en poblaciones importantes.

Hasta la fecha no hay construídas estaciones de mercancías; solamente se encuentra en trámite una petición.

Dentro del territorio peninsular, las estaciones de servicio en explotación anejas a la carretera se elevan a 502, de las cuales 162 se hallan localizadas en capitales de provincia. Los surtidores de carburante en carretera para el servicio de vehículos ascienden a 2.558.

1.1.3. LA FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS

La industria nacional está constituida por cuatro empresas de fabricación de automóviles de turismo, 15 de fabricación de vehículos industriales y 33 fabricantes de

motocicletas y motocarros, debiéndose precisar que tres empresas, que producen tanto vehículos industriales como motocicletas, se han incluido en ambos grupos, por lo que el total de fábricas nacionales es de 49.

En 1961, el valor de la producción en esta industria ascendió a 14.026,5 millones de pesetas, exponiéndose a continuación su distribución por los distintos conceptos:

PRODUCCION

| Vehículos | Unidades | Valor en millones de pesetas |
|--------------------|----------------|------------------------------|
| Turismos | 58.041 | 5.120,5 |
| Industriales | 22.144 | 7.144,0 |
| Motocicletas | 110.129 | 1.762,0 |
| TOTAL | 190.314 | 14.026,5 |

El personal empleado asciende a 32.666, de los que 25.464 son obreros.

1.2. Transporte por ferrocarril y urbano

Como ha ocurrido en otros países, los ferrocarriles nacionales presentan graves problemas, que se manifiestan en la evasión del tráfico hacia otros medios de transporte y en un acusado déficit en su explotación. El estado actual de nuestro ferrocarril se caracteriza, asimismo, por un elevado grado de descapitalización y por una inadecuada racionalización en su explotación.

El transporte urbano en nuestras grandes ciudades se enfrenta con el problema de un fuerte incremento de la demanda generado por la expansión urbanística.

1.2.1. LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)

Vías, explanación y obras de fábrica

La longitud actual de las líneas de la RENFE es de 13.433 Km., de los que 1.876 corresponden a líneas con doble vía. Comparativamente con otros países, la densidad de líneas por superficie es reducida, lo que da lugar a que en España no se plantee con la gravedad de otras redes el problema del exceso de líneas ferroviarias.

Respecto a la longitud en vía doble, si bien es proporcionalmente más reducida que en otras redes europeas, no precisa ser ampliada debido a los fuertes aumentos de capacidad que se consiguen en vía única mediante el empleo de sistemas automáticos de control. Al mismo tiempo no parece procedente suprimir las dobles vías en explotación, toda vez que las mismas corresponden a las grandes arterias de la red.

Una de las características de nuestra red ferroviaria es la dureza de sus perfiles, cuyas rampas y pendientes medias son superiores a las de las redes europeas, con la consiguiente influencia desfavorable sobre la explotación.

El estado de la vía, que es uno de los principales problemas planteados a la RENFE, tiene una fuerte repercusión en los resultados económicos de la explotación por su incidencia en la disminución de la velocidad, riesgo de accidentes, limitación de cargas y desgaste del material de tracción.

(1) No se incluyen los vehículos de transporte urbano.

ANTIGUEDAD DEL CARRIL (EN VIAS PRINCIPALES)

| | Porcentaje |
|--------------------------|------------|
| De más de 45 años | 24 |
| De 35 a 45 años | 18 |
| De 25 a 35 años | 25 |
| De 15 a 25 años | 6 |
| De 10 a 15 años | 4 |
| De 5 a 10 años | 9 |
| De menos de 5 años | 14 |
| | <hr/> 100 |

Antigüedad media del carril en vías principales: 35 años.

El retraso en la renovación de la vía motiva que la proporción del carril pesado sea reducida, según puede observarse a continuación:

| | Porcentaje |
|------------------------------------|------------|
| Carril de menos de 42.5 kg/m. | 26 |
| Carril de 42.5 kg | 21 |
| Carril de 45 kg | 50 |
| Carril de 54 kg | 3 |

Sin embargo, el deficiente estado de la vía obedece más a insuficiencia de balasto y traviesas que a la antigüedad y ligereza del carril.

Durante el periodo 1950-1956 la longitud de la vía renovada fué de 1.500 Km., lo que representa un promedio anual de 214 Km. y un 1,4 por 100 de la totalidad de la red. En 1957-1961, la renovación se elevó a 2.060 Km., dando una media anual de 412 Km. y una proporción del 2,7 por 100 de la red. Por tanto, el ritmo de renovación apenas llega a compensar su depreciación anual, toda vez que se admite internacionalmente que una red ferroviaria debe renovarse al menos cada cuarenta años. Ello induce a considerar que el ritmo de renovación de vías debe ser fuertemente acelerado.

Las obras de fábrica se concretan en 4.048 puentes, con una longitud de 89.907 m., y 1.162 túneles, con una longitud de 364.484 m., siendo los cruces con otras vías de comunicación 15.858.

El número de estaciones para el servicio de viajeros y mercancías asciende a 1.825, cuya distribución por número de agentes empleados y cargue diario de vagones se indica a continuación:

| Agentes | Estaciones | Vagones cargados diariamente | Estaciones |
|--------------------|--------------|------------------------------|--------------|
| Más de 40 | 31 | Más de 33 | 66 |
| De 15 a 40 | 86 | De 17 a 33 | 77 |
| De 6 a 14 | 196 | De 4 a 16 | 368 |
| De 4 a 5 | 177 | De 1 a 3 | 387 |
| De 2 a 3 | 954 | Menos de 1 | 927 |
| 1 ó ninguno | 381 | | |
| TOTAL | 1.825 | | 1.825 |

Aproximadamente un 50 por 100 de las estaciones de la RENFE reflejan un cargue medio diario inferior a un vagón, cifra suficientemente significativa. Por el contrario, las de mayor tráfico resultan insuficientes y anticuadas, por el retraso en instalaciones mecanizadas y equipos auxiliares para el servicio de mercancías. Asimismo resulta excesivo el número de estaciones de clasificación, que se eleva a 40 de las que 10 corresponden a estaciones principales y el resto a secundarias. Además de ser excesivas, se caracterizan por estar anticuadas en la técnica de instalaciones de clasificación.

Las líneas electrificadas en la RENFE en 1961 suman una longitud de 2.677 Km., lo que supone cuatro veces la longitud electrificada en 1941, según puede observarse a continuación:

LINEAS ELECTRIFICADAS EN LA RENFE

| | 1941 | 1961 |
|-------------------------|------------|--------------|
| En vía única | 540 | 1.417 |
| En vía doble | 120 | 630 |
| Total | 660 | 2.047 |
| Vía electrificada | 780 | 2.677 |

De los 8.302 Km. dotados de señalización, 4.354 corresponden a señalización mecánica y los 3.948 restantes a sistemas eléctricos, existiendo 672 Km. de línea con sistemas automáticos de control. No obstante la labor desarrollada, la proporción de líneas dotadas con dichos sistemas es muy reducida en comparación con otros países europeos.

Material de tracción y móvil

El parque de tracción se halla constituido por 3.635 locomotoras y 294 automotores. La presencia de 3.229 locomotoras de vapor, de las que 487 consumen fuel, indica el peso de aquel sistema de tracción, con incidencia desfavorable en la explotación de la RENFE.

La vejez de las locomotoras de vapor se pone de manifiesto al considerar que un 75 por 100 de este parque supera los treinta años de servicio, según puede observarse en el cuadro indicativo de la distribución porcentual del material motor por edades.

ANTIGUEDAD DEL MATERIAL MOTOR

(En tanto por ciento)

| Antigüedad | LOCOMOTORAS | | | AUTOMOTORES | |
|------------------------------|-------------|------------|----------|-------------|-------------------|
| | Vapor | Eléctricas | Diesel | Eléctricos | Diesel y gasolina |
| De 0 a 9 años | 10 | 61 | 95 | 41 | 44 |
| De 10 a 19 años | 11 | 12 | 3 | 19 | 12 |
| De 20 a 29 años | 4 | 2 | 2 | 14 | 44 |
| De 30 a 40 años | 27 | 23 | 0 | 26 | 0 |
| De más de 40 años .. | 48 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Edad media (años) ... | 39 | 14 | 6 | 17 | 16 |

La influencia de la tracción vapor en la explotación ferroviaria se manifiesta en el hecho de que en 1961 un 66 por 100 del tonelaje total remolcado se realizó con dicha tracción

El parque de material móvil se halla constituido por 4.016 unidades, de las que 3.483 corresponden a coches de viajeros, 333 automotores y 200 remolques de viajeros. En conjunto, el parque de coches de la RENFE es de baja calidad, tanto por su antigüedad—el 27 por 100 tiene más de treinta años—como por su envejecimiento técnico, toda vez que solamente un 37 por 100 del parque se halla constituido por coches metálicos.

ANTIGÜEDAD DEL MATERIAL MOVIL

(En tanto por ciento)

| | Coches | Furgones | Vagones |
|-----------------------|--------|----------|---------|
| De 0 a 9 años | 12 | 4 | 26 |
| De 10 a 19 años | 13 | 2 | 11 |
| De 20 a 29 años | 3 | 5 | 4 |
| De 30 a 40 años | 39 | 43 | 36 |
| De más de 40 años. | 33 | 46 | 23 |
| Edad media (años) | 33 | 40 | 28 |

El parque de furgones se compone de 2.925 unidades, caracterizándose por su vejez, aún más acusada que en los parques de locomotoras, coches y vagones, toda vez que un 89 por 100 supera los treinta años de servicio.

Para el transporte de mercancías existe un parque de 85.956 vagones, de los que un 59 por 100 supera los treinta años. Parque muy anticuado, que se caracteriza por taras excesivas, reducida capacidad de carga media y deficiente estado de conservación, que determinan bajos rendimientos y un riesgo considerable de accidentes.

El transporte en la RENFE

El tráfico ferroviario, que históricamente ofrecía una evolución creciente, en correlación con los niveles de renta, experimenta una fuerte contracción a partir del año 1959, atribuida a la elevación de tarifas ferroviarias y a la reducción de la actividad económica.

| Años | TRANSPORTE DE VIAJEROS | | TRANSPORTE DE MERCANCIAS | |
|------|------------------------|----------------------------------|--------------------------|---|
| | Viajeros (millones) | Viajeros/km. (miles de millones) | Toneladas (millones) | Toneladas/kilómetro (miles de millones) |
| 1942 | 108 | 7,5 | 24 | 4,5 |
| 1945 | 100 | 6,2 | 23 | 4,7 |
| 1950 | 107 | 7,1 | 25 | 4,4 |
| 1955 | 117 | 8,0 | 29 | 7,0 |
| 1956 | 123 | 8,6 | 29 | 7,6 |
| 1957 | 124 | 8,6 | 31 | 7,9 |
| 1958 | 128 | 8,7 | 33 | 8,0 |
| 1959 | 124 | 8,5 | 29 | 6,8 |
| 1960 | 109 | 7,3 | 26 | 5,3 |
| 1961 | 115 | 7,8 | 27 | 5,3 |

La densidad de tráfico—unidades de tráfico por kilómetro explotado—es muy baja en comparación con otros países europeos.

La contracción del tráfico se ha acusado con mayor intensidad en el transporte de mercancías, manteniéndose

se la disminución observada pese al aumento de la actividad económica y a la política iniciada últimamente de aplicación de tarifas preferenciales o conciertos especiales.

1.2.2. NUEVOS FERROCARRILES EN CONSTRUCCIÓN

En la actualidad los ferrocarriles en construcción son: Madrid-Burgos, Baeza-Albacete y Ferrol-Gijón.

La longitud del Madrid-Burgos, a partir de la estación de Fuencarral, donde terminan los enlaces ferroviarios de Madrid, es de 276 Km. En las secciones primera y segunda (Madrid-Aranda) están terminadas la explanación y viviendas, faltando la superestructura, líneas de comunicación, señalización, enclavamientos y energía. En la sección tercera (Aranda-Burgos) está realizada la explanación y, prácticamente, terminada la superestructura. Faltan las líneas de comunicación, señalización, enclavamientos y energía.

El ferrocarril Baeza-Albacete tiene una longitud de 251 Km. y es un tramo de la línea Baeza-Utiel, que tiene una longitud total de 866 Km. Se inició la construcción de la línea en 1927, pero con posterioridad a la Guerra de Liberación se interrumpieron las obras en el tramo Albacete-Utiel. En el tramo Baeza-Albacete está prácticamente terminada toda la infraestructura, trabajándose en la actualidad en la construcción de los edificios para las estaciones, cuya terminación se prevé en el año 1964. También se trabaja en la instalación de las vías de la sección tercera. Falta la vía en las secciones primera y segunda, así como diversas instalaciones en las tres secciones, entre las que destacan las de señalización y enclavamiento.

En el ferrocarril de El Ferrol del Caudillo a Gijón están en explotación los tramos de El Ferrol-Mera y Luarca-Avilés, que representan aproximadamente la mitad del recorrido total. En todos los tramos en construcción está prácticamente terminada la infraestructura.

1.2.3. ENLACES FERROVIARIOS, MEJORAS Y VARIANTES

Están en curso de ejecución, y en algunos casos se han terminado recientemente, obras correspondientes a los programas de enlaces ferroviarios de Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza, así como mejoras y variantes, entre las que destacan la reforma de la línea Madrid-Zaragoza (túnel de Horna), variante de la línea Castejón-Bilbao y nueva estación en Logroño, variante y estación terminal de Vigo (primera etapa), etc. En el caso de obras que se desarrollan en el casco urbano de las poblaciones, a su fin primordial de aumentar la eficacia de la explotación ferroviaria, se ha sumado con frecuencia el de resolver problemas urbanísticos.

1.2.4. LOS FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA

En la actualidad se encuentran en explotación 4.452 kilómetros de líneas de ferrocarril de vía estrecha—generalmente de un metro de anchura—, de los cuales 3.025 kilómetros corresponden a servicios de las compañías privadas y la diferencia, 1.427, constituye la red dependiente en su administración y explotación del Estado.

En el presente existen 40 compañías privadas de ferrocarriles de vía estrecha, número que viene disminuyendo

desde hace bastantes años como consecuencia de las dificultades económicas con que se enfrenta su explotación. En numerosos casos se ha autorizado por el Estado la suspensión del servicio y el levante de las vías, mientras que en otros, por interés general, han pasado a incorporarse a la explotación de los ferrocarriles por el Estado.

El estado de la vía es muy deficiente, estimándose que solamente un 30 por 100 de la red se halla en condiciones relativamente satisfactorias, presentando características similares respecto a tracción y material móvil.

La longitud electrificada es de 542 Km., siendo predominante la tracción a vapor y caracterizándose el equipo por su vejez. Un 55 por 100 de las locomotoras de vapor tienen más de cincuenta años y un 27 por 100 está comprendido entre los veinticinco y cincuenta. En tracción eléctrica, más del 90 por 100 de las locomotoras y más del 70 por 100 de los automotores tienen una edad comprendida entre los veinticinco y los cincuenta años. Solamente la tracción diesel, que representa un 10 por 100 del material motor, es moderna.

La falta de rentabilidad de una gran parte de estos ferrocarriles obedece a su reducida intensidad de tráfico. De las cuarenta compañías, solamente trece superaron en el año 1961 los 30 millones de Tm/Km. y 40 millones de viajeros/kilómetro, absorbiendo aquéllas el 87,2 por 100 del tráfico total correspondiente.

Los ferrocarriles explotados por el Estado comprenden los construidos por su cuenta y, principalmente, los adquiridos por reversión de las compañías privadas.

Prácticamente la totalidad de la vía existente es la correspondiente a las instalaciones primitivas, con carriles muy variados y de sección insuficiente. De los 1.427 kilómetros de recorrido, se hallan electrificados 279 Km.

El equipo de tracción vapor y el material móvil supera los treinta años de servicio, acercándose a esta edad gran parte de las locomotoras eléctricas. Únicamente las locomotoras diesel, los automotores eléctricos y diesel y los remolques son de reciente adquisición, no superando en ningún caso los cinco años de servicio.

1.2.5. EL TRANSPORTE URBANO

La posición relativa de cada uno de los medios de transporte colectivo de superficie—tranvías, trolebuses y autobuses—en el tráfico urbano, se indica a continuación:

| Medio de transporte | INDICES DEL TRAFICO BASE: 1957 = 100 | | PORCENTAJE SOBRE EL TRAFICO TOTAL | |
|---------------------|--------------------------------------|------|-----------------------------------|------|
| | 1957 | 1961 | 1957 | 1961 |
| Tranvía | 100 | 91 | 58,8 | 45,3 |
| Trolebús | 100 | 120 | 13,5 | 13,7 |
| Autobús | 100 | 175 | 27,7 | 41,0 |

Destaca la disminución del tranvía como medio de transporte urbano y la expansión del trolebús y del autobús. Las causas de esta mutación obedecen a las reducciones en los costes fijos y a una mayor flexibilidad para la circulación.

La distribución del tráfico urbano en las ciudades de Madrid y Barcelona es la siguiente:

DISTRIBUCION EN % DEL TRAFICO URBANO EN LAS CIUDADES DE MADRID Y BARCELONA

| Medios | MADRID | | BARCELONA | |
|----------------|--------|-------|-----------|-------|
| | 1957 | 1961 | 1957 | 1961 |
| Tranvía | 32,2 | 21,9 | 56,7 | 46,2 |
| Trolebús | 3,9 | 4,9 | 8,5 | 8,2 |
| Autobús | 14,3 | 20,6 | 8,0 | 16,7 |
| Metro | 49,6 | 52,6 | 26,8 | 28,9 |
| TOTAL | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

En Madrid, la participación del metropolitano absorbe más de la mitad del tráfico urbano, y en Barcelona un 29 por 100, aproximadamente.

1.2.6. LA INDUSTRIA DE FABRICACIÓN DE MATERIAL FERROVIARIO

Esta industria se halla prácticamente en condiciones de cubrir las necesidades nacionales, siendo su capacidad potencial de producción muy considerable. No obstante, se observa un deficiente desarrollo en la fabricación de motores para tracción diesel.

Al nacer estas industrias al amparo de las antiguas compañías ferroviarias, su localización se dispersa por el territorio nacional. La mayor concentración se halla localizada en las zonas con industrias de base y transformadora: Vizcaya, Guipúzcoa y Barcelona.

En explotación existen veintiuna empresas de tamaño grande o mediano, veinte factorías o talleres y un conjunto de empresas colaboradoras y auxiliares cuyo número no se conoce con exactitud.

Para el grupo citado en primer lugar la actividad ferroviaria es complementaria, variando su plantilla de personal entre 250 y 11.800, si bien, considerando solamente el personal afecto a las actividades ferroviarias, oscila de 200 a 3.700. Respecto al segundo grupo, la plantilla varía de 30 hasta 200 empleados.

Los efectivos de personal empleados en los dos primeros grupos citados son aproximadamente del orden de los 18.900, distribuidos de la siguiente forma:

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Grandes y medianas empresas | 17.800 |
| Pequeñas empresas | 1.100 |
| TOTAL | 18.900 |

Como ocurre en los países con ferrocarril nacionalizado, el Estado constituye prácticamente el único cliente. Los pedidos de la RENFE absorben más del 90 por 100 de la demanda total, según se deduce de la distribución de la producción:

| | Porcentaje |
|---|------------|
| RENFE. Nuevas construcciones y reparaciones | 86 |
| RENFE. Acopios de repuestos y accesorios | 6 |
| Particulares y compañías de vía estrecha | 5 |
| Metropolitanos y tranvías | 3 |
| | 100 |

La evolución de la producción en valores monetarios para el último quinquenio es la siguiente:

VALOR DE LA PRODUCCION

| Años | En millones de pesetas de cada año | En millones de pesetas de 1961 |
|----------------|------------------------------------|--------------------------------|
| 1957 | 1.994 | 2.243 |
| 1958 | 2.320 | 2.450 |
| 1959 | 2.640 | 2.706 |
| 1960 | 2.520 | 2.661 |
| 1961 (1) | 1.600 | 1.600 |

(1) Cifras provisionales

Puede estimarse que en el año 1961 la capacidad de producción del conjunto de las factorías dedicadas a la actividad ferroviaria no fue utilizada por encima del 50 por 100.

1.3. Transporte marítimo

La configuración geográfica de nuestra nación —3.144 kilómetros de costa— ofrece condiciones idóneas para la expansión del transporte marítimo. En relación con el comercio exterior este medio de transporte absorbe cuantitativamente la casi totalidad del tráfico, según se deduce al considerar que un 98,5 por 100 de las importaciones y un 93,5 por 100 de las exportaciones en tonelaje se transportan por vía marítima.

Al mismo tiempo, la concentración industrial en zonas periféricas, separadas entre sí por grandes distancias y con un acceso difícil terrestre por las condiciones orográficas, motiva condiciones óptimas para la expansión de la navegación en régimen de cabotaje que supone actualmente más de la mitad del movimiento portuario.

En la actualidad el transporte marítimo se ve obstaculizado por el fuerte déficit en calados y utillaje de los puertos, la vejez de gran parte de la flota y la multiplicidad de intervenciones y trámites administrativos que entorpecen el desenvolvimiento normal de la navegación en régimen de cabotaje.

1.3.1. PUERTOS

Los puertos españoles no se hallan suficientemente dotados para el despacho fluido del tráfico y presentan un acusado déficit, especialmente respecto a la capacidad y modernización de sus muelles y armamento, dragados de primer establecimiento, superestructura y material flotante. Por su administración se clasifican en autónomos y agregados.

Puertos autónomos

Se administran con autonomía los veintinueve más importantes bajo el aspecto del tráfico comercial. El siguiente cuadro resume sus condiciones límites de entrada y calados.

CONDICIONES GENERALES DE LOS PUERTOS

| PUERTO | LIMITACION DE ENTRADA | | | | Máxima corriente controlada nudos | Calado máximo buques entrados |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|--------------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| | CANAL | | BOCA | | | |
| | Ancho metros | Calado BMVE (1) metros | Ancho metros | Calado BMVE (1) metros | | |
| Algeciras | — | — | 740 | 10,00 | 3,00 | 9,75 |
| Alicante | — | — | 293 | 13,00 | — | 11,00 |
| Almería | — | — | 300 | 11,00 | — | 12,15 |
| Avilés | 90 | 9,00 | 100 | 12,00 | 2,0 | 8,75 |
| Barcelona | 174 | 12,00 | 700 | 12,00 | 2,00 | 11,12 |
| Bilbao | — | — | 570 | 10,14 | 1,0 | 9,75 |
| Cádiz | 770 | 9,00 | 1.000 | 10,00 | 2,0 | 10,00 |
| Cartagena | — | — | 250 | 10,70 | — | 10,95 |
| Castellón de la Plana | 60 | 8,00 | 300 | 8,00 | — | 6,70 |
| Ceuta | — | — | 300 | 17,70 | 1,0 | 10,60 |
| El Ferrol | 200 | 15,00 | 180 | 18,00 | 4,0 | 10,00 |
| Gijón-Musel (2) | 400 | 18,00 | 400 | 18,00 | — | 12,60 |
| Huelva | 250 | 6,00 | 500 | 8,12 | 4,0 | 8,55 |
| La Coruña | — | — | 1.000 | 20,00 | — | 10,40 |
| La Luz y Las Palmas | — | — | 720 | 10,00 | 1,0 | 14,61 |
| Málaga | — | — | 260 | 12,00 | — | 9,50 |
| Melilla | 90 | 10,00 | 625 | 9,80 | 2,0 | 9,45 |
| Palma de Mallorca | — | — | 1.000 | 15,00 | — | 9,50 |
| Pasajes | 120 | 10,00 | 180 | 20,00 | 0,5 | 8,40 |
| San Esteban de Pravia | 60 | 4,00 | 80 | 4,00 | 0,3 | 8,85 |
| Santa Cruz de Tenerife | — | — | 300 | 10,30 | 1,0 | 12,35 |
| Santander | 120 | 9,50 | 1.700 | 18,00 | 9,3 | 10,05 |
| Sevilla | 70 | 4,50 | 25 | 8,00 | 2,7 | 6,25 |
| Tarragona | 200 | 10,00 | 330 | 10,50 | 2,0 | 9,50 |
| Valencia | — | — | 492 | 13,50 | — | 10,50 |
| Vigo | — | — | 3.000 | 40,00 | 3,0 | 11,00 |
| Pontevedra (3) | — | — | 600 | 9,00 | — | 7,25 |
| Puerto de Santa María | 70 | 4,50 | 70 | 3,50 | 2,0 | 5,40 |
| Villagarcía de Arosa | 230 | 7,00 | 80 | 7,00 | — | 7,30 |

(1) Baja mar viva equinoccial.

(2) Datos del Musel.

(3) Datos del Puerto de Marín.

Según inventario de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, el valor de las instalaciones de los puertos autónomos ascendía en 1961 a 28.773 millones de pesetas.

Obras de abrigo

Los puertos españoles se hallan casi todos ellos bien dotados de este tipo de obras, siendo mínimas las necesidades, que casi siempre corresponden a ampliaciones exigidas por los nuevos muelles. Son excepción los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, Bilbao y Gijón; los diques de Málaga, así como la formación de la escollera para el encauzamiento del canal de entrada al puerto de Avilés.

Dragados de primer establecimiento

La escasez de equipo adecuado en los últimos treinta años, la tendencia al crecimiento de las dimensiones

de los buques y el natural aterramiento de los puertos hace que los calados sean en muchos casos insuficientes. En esta situación se encuentran los puertos de Avilés, Barcelona, Bilbao, La Coruña, Las Palmas, Málaga, Pasajes, Sevilla, Tarragona y Puerto de Santa María.

Muelles

La diferente época de la construcción de los puertos nacionales ha originado que actualmente los muelles sean de una gran variedad y respondan en sus características técnicas a las exigencias de la navegación en la época de su construcción, especialmente en lo que se refiere a sus calados. Los fuertes incrementos en las dimensiones de los barcos han ocasionado que parte de los muelles existentes sean inoperantes. El cuadro que sigue recoge las longitudes de muelles y las utilizables para operaciones comerciales, obtenidas deduciendo de las primeras las destinadas a pesca, industria naval, Armada y recreo.

LONGITUD DE LOS MUELLES EXISTENTES

(Año 1961)

| Puertos | Totales (m. lineales) | Comerciales (m. lineales) | Espigones y atraques aislados |
|---------------------------|--------------------------|------------------------------|---|
| Algeciras | 3.330 | 1.995 | — |
| Alicante | 4.720 | 3.080 | — |
| Almería | 2.099 | 1.529 | 2 espigones carga especializada graneles. |
| Avilés | 3.429 | 2.919 | — |
| Barcelona | 10.416 | 8.572 | — |
| Bilbao | 9.658 | 7.259 | 1 espigón fluidos. |
| Cádiz | 3.200 | 2.400 | — |
| Cartagena | 3.529 | 1.832 | 1 dique-muelle (320), 1 pantalán, 2 atraques. 1 espigón 200 m. a cada lado. |
| Castellón de la Plana .. | 1.200 | 900 | — |
| Ceuta | 4.271 | 4.029 | — |
| El Ferrol | 2.151 | 1.399 | — |
| Gijón | 5.213 | 2.895 | — |
| Huelva | 1.089 | 1.089 | 1 espigón fluidos, 2 espigones graneles, 1 espigón graneles semiespecializados. |
| La Coruña | 2.316 | 1.946 | — |
| Las Palmas | 4.352 | 3.053 | Dique para fluidos y pasajeros. |
| Málaga | 3.406 | 2.731 | — |
| Melilla | 1.705 | 1.420 | 1 espigón graneles especializados. |
| Palma de Mallorca | 7.637 | 3.672 | — |
| Pasajes | 3.856 | 2.344 | — |
| S. Esteban de P. | 1.040 | 950 | 1 atraque para graneles especializados. |
| Sta. Cruz de Tenerife ... | 2.131 | 2.131 | 2 espigones para fluidos. |
| Santander | 2.816 | 1.728 | 1 atraque con cargadero. |
| Sevilla | 4.228 | 2.158 | 5 atraques graneles especializados, 2 atraques fluidos. |
| Tarragona | 1.618 | 1.373 | — |
| Valencia | 4.651 | 4.509 | — |
| Vigo | 7.751 | 3.444 | — |
| Pontevedra | 2.540 | 1.635 | — |
| Pto. Sta. María | 1.511 | 983 | — |
| Villagarcía | 1.855 | 1.855 | — |

Contrastando los índices normales de utilización de los muelles con el tráfico actual, se deduce un déficit del orden de los 12.864 metros lineales. Los puertos que padecen este déficit son los siguientes:

| Puertos | Déficit en muelles (metros) |
|------------------------------|-----------------------------|
| Avilés | 571 |
| Barcelona | 613 |
| Bilbao | 4.462 |
| Gijón | 2.210 |
| La Luz y Las Palmas | 1.324 |
| Pasajes | 836 |
| Santa Cruz de Tenerife | 926 |
| Santander | 1.326 |
| Sevilla | 401 |
| Tarragona | 95 |
| TOTAL | 12.764 |

Existe, además, un déficit de tres espigones en Santa Cruz de Tenerife y dos unidades de atraque en Tarragona para graneles líquidos.

Superestructura

El déficit está en función de los nuevos muelles a construir y de la reconstrucción o mejora de los existentes. Dicho déficit es más acusado en las estaciones marítimas de Algeciras, Cádiz y Las Palmas; tinglados y almacenes en diez de los principales puertos nacionales, estaciones de clasificación de vagones en Avilés y Gijón así como el acceso ferroviario por el sur de este último puerto.

(Continuará.)

MINISTERIO DE HACIENDA

RESOLUCION de la Direccion General del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas por la que se dictan normas para la aplicación, a efectos pasivos, de lo dispuesto en la Ley 1/1964, de 29 de abril, y Decreto 1367/1964, de 6 de mayo, sobre devengos del personal de los Ministerios militares.

Ilustrísimos señores:

En uso de la facultad que confiere al artículo noveno del Decreto número 1367/1964, de 6 de mayo, dictado para la aplicación de la Ley número 1, de 29 de abril último,

Esta Dirección General ha resuelto que para llevar a efecto los aumentos de haberes pasivos que procedan, de acuerdo con ambas disposiciones, se tengan en cuenta las siguientes instrucciones:

1.ª Las Intervenciones de esta Dirección General y de las Delegaciones y Subdelegaciones de Hacienda practicarán, de oficio, el incremento del 25 por 100 de las pensiones, estén o no actualizadas, comprendidas, en los conceptos de «Retirados» y de «Montepío Militar», cuya concesión sea anterior a 1 de mayo actual, teniendo en cuenta las excepciones a que se refiere la tercera de estas instrucciones.

2.ª Habida cuenta de la dificultad de su identificación en las nóminas de «Jubilados» y de «Montepío Civil», las mejoras de pensiones causadas en su favor o en el de sus familias por el personal civil de los Ministerios militares, sólo podrán practicarse a instancia de parte legítima presentada a la oficina de Hacienda en la que hagan efectiva su pensión, especificando el empleo y Ministerio militar donde el causante prestó sus servicios.

Dicha oficina, a la vista del expediente personal del pensionista, y, en su caso, previa consulta a esta Dirección General, decidirá sobre la procedencia de practicar el aumento solicitado. Estos pensionistas civiles, cuando sean mejorados, figurarán con independencia en la nómina respectiva.

3.ª No serán objeto de aumento cualquiera que sea la nómina en que figuren:

a) Las pensiones concedidas por Ley especial o persona determinada, aunque el causante hubiera prestado servicio en Ministerios militares.

b) Las de cesantía o de familia de ex Ministros, cualquiera que sea la profesión del causante.

c) Las cantidades que se satisfacen a los ex combatientes de las campañas coloniales.

d) Las pensiones anexas a la Cruz Laureada de San Fernando, Real y Militar Orden de San Hermenegildo; Cruz de Constancia; Cruces de Guerra y, en general, cualquier haber que no sea el estricto de la pensión. No obstante, en las pensiones de Montepío militar servirá de base al aumento la totalidad del haber pasivo.

4.ª Los aumentos de pensión a practicar por las oficinas pagadoras del Ministerio de Hacienda se limitarán a las pensiones cuya fecha de concesión sea anterior a 1 de mayo en curso, se hallen o no actualizadas.

5.ª El efecto económico de la mejora será el de 1 de abril último, excepto cuando se trate de haberes pasivos cuya fecha de arranque sea posterior a la misma y anterior a 1 de mayo, casos en los que la mejora se aplicará desde la fecha de arranque de la pensión.

En las altas en nómina por actualización de pensiones concedidas con anterioridad a 1 de mayo, el efecto económico será el que determine la respectiva orden de pago.

La mejora del 25 por 100 se girará sobre la pensión actualizada, pero solamente con efectos económicos desde 1 de abril, con deducción de las cantidades liquidadas con anterioridad a la fecha del alta por actualización.

6.ª Con arreglo a lo dispuesto en el artículo quinto de la Ley y quinto del Decreto para su aplicación, cuando el haber pasivo fuera de la cuantía establecida como mínimo de percepción (750 pesetas mensuales para jubilados y retirados y 500 pesetas para pensiones familiares), el incremento se girará sobre las cantidades mínimas.

7.ª Los Habilitados profesionales de Clases Pasivas que formulen por sí nóminas para el percibo de haberes pasivos, practicarán las liquidaciones oportunas con observancia de lo que en estas instrucciones se previene, figurando en el «Resumen general» de la primera nómina que formulen los correspondientes aumentos y hojas nominales, llevando al concepto de «Liquidación de atrasos» las diferencias comprendidas en nómina especial correspondientes al periodo anterior.

Las nóminas formuladas por los Habilitados, tanto la primera ya incrementada como la de atrasos, serán comprobadas por la Intervención de Hacienda correspondiente, que hará constar su conformidad por diligencia estampada en el original y en la copia de cada nómina.

8.ª Como justificación de la inclusión en nómina de los nuevos haberes pasivos, se acompañará al original de las nóminas, tanto las de perceptores directos como las de Habilitados, un ejemplar de los documentos cuyos modelos se publican como anexos a estas instrucciones, según se trate de nómina de «Retirados» o de «Montepío militar». Los mismos impresos se utilizarán cuando se trate de aumentos correspondientes a jubilados de Ministerios militares o sus familias.

En todo caso se unirá otro ejemplar del impreso al expediente personal del pensionista, y un tercer ejemplar, que se entregará al mismo para su unión al título o documento justificativo de su derecho a pensión.

9.ª Conforme a lo dispuesto en la vigente Ley del Timbre del Estado, el reintegro de los títulos del pensionista se hará por la diferencia entre el reintegro que corresponda a la totalidad del nuevo haber pasivo y el que ya figure adherido en el título que obra en poder del pensionista.

10. Cuando se soliciten a través de Habilitado de Clases Pasivas las mejoras que, con arreglo al número dos de estas instrucciones, deban practicarse a instancia de parte, el Habilitado podrá percibir, únicamente en estos casos, los honorarios determinados en el epígrafe octavo del arancel aprobado por Orden de 23 de junio de 1945, entendiéndose que en tales honorarios están ya incluidos los correspondientes a la realización de cualquier trabajo o confección de documentos que la Administración pueda exigir en relación con este servicio.

11. En ningún caso se sumarán a la base para aplicar las mejoras sucesivas las cantidades que resulten de aplicar los porcentajes de incremento determinados en la Ley 1/1964.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 11 de mayo de 1964.—El Director general, Juan José Espinosa.

Ilmos. Sres....