

cionan, depositen también por cada contrato que tuviesen en vigor antes del 1 de agosto del corriente año los salarios diferidos correspondientes a las mensualidades anteriores a dicha fecha. Para ello las entidades mencionadas habrán de conceder a sus asociados un plazo que no podrá expirar antes del 31 de diciembre del corriente año.

Art. 7.º Cuando las entidades patronales que se mencionan en la presente disposición lo estimasen pertinente, los depósitos a metálico a que se alude en los tres artículos anteriores podrán ser sustituidos por aval bancario u otro medio de fianza que aquéllas estimaran suficiente.

Art. 8.º Las Asociaciones Patronales podrán dar cuenta a la Delegación del Trabajo, a efectos de las sanciones y demás medidas que fuesen pertinentes, de aquellos empresarios que dentro de los cinco primeros días del mes siguiente al en que se haya devengado el salario no efectúen el depósito a que se refieren los artículos precedentes.

Art. 9.º Las presentes normas entrarán en vigor el 1 de agosto del año actual.

Disposición transitoria.—El actual «Fondo de Anticipo de Liquidaciones» existente en la Caja de Seguros Sociales de Guinea continuará atendiendo los casos de insolvencia patronal que pudieran presentarse hasta el 1 de septiembre del corriente año.

Disposición adicional.—A partir de la fecha indicada en la disposición transitoria se considerará extinguido el «Fondo de Anticipo de Liquidaciones» y el posible superávit que el mismo pudiera arrojar pasará a incrementar los Fondos de Reserva de la Caja de Seguros Sociales.

Igual aplicación se dará a las cantidades que posteriormente cobrase la Magistratura de Trabajo en los expedientes de apremio que, a instancia del «Fondo de Anticipo de Liquidaciones» estuvieren en trámite en la fecha de su desaparición.

Lo comunico a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 10 de julio de 1964.

CARRERO

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

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

CUADRO 23

LA RED VIAL CANARIA

	Superficie — Km²	Población en 1960 — Habitantes	LONGITUD (KILOMETROS)			Densidad — Km/Km²
			Carreteras	Caminos vecinales	TOTAL	
Gran Canaria .....	1.532,	400.837	539	321	860	0,561
Fuerteventura .....	1.726,450	18.138	95	76	171	0,098
Lanzarote .....	794.700	34.818	115	204	319	0,401
Provincia .....	4.053,150	453.793	749	601,	1.350	0,333
Tenerife .....	2.057	387.767	532,100	334,400	866,500	0,421
La Palma .....	730	67.141	157,800	92,700	250,500	0,343
Gomera .....	378	27.790	49,400	62,400	111,800	0,296
Hierro .....	277	7.957	41,600	46,700	88,300	0,319
Provincia .....	3.442	490.655	780,900	536,200	1.317,100	0,333
Canarias .....	7.495,150	944.448	1.529,900	1.137,200	2.667,100	0,359

CUADRO 24

CLASIFICACION DE LAS CARRETERAS

	COMARCALES (KILOMETROS)			Locales (kilómetros)
	Red azul	Otras	TOTAL	
Gran Canaria .....	106,900	310,244	417,144	121,856
Fuerteventura .....	—	—	—	95
Lanzarote .....	—	—	—	115
Provincia de Las Palmas ...	106,900	310,244	417,144	331,856
Tenerife .....	148,100	212,400	360,500	171,600
La Palma .....	—	133,800	133,800	24
Gomera .....	—	—	—	49,400
Hierro .....	—	—	—	41,600
Provincia de Santa Cruz de Tenerife .....	148,100	346,200	494,300	286,600
Canarias .....	255.000	656,444	911,444	618,456

En las islas menores, la configuración de la red viaria es menos ordenada y se orienta a cubrir las imprescindibles necesidades de comunicación de la capital con aquellas zonas que tienen un interés vital en la economía isleña. En consecuencia, son muchas las que no están unidas con Arrecife, Puerto del Rosario, San Sebastián o Valverde, sino por caminos vecinales o rurales, y aun «de herradura».

En otro orden de cosas, es común a las siete islas la inadecuación de los trazados de sus carreteras y caminos a las actuales necesidades del comercio y del turismo; hay superabundancia de curvas (unas 600 en 24 kilómetros de ruta en el tramo Playa de Mogan-Arguineguin— isla de Gran Canaria—); el firme es malo en general; la señalización, insuficiente o nula; la anchura de vía, y aun la de plataforma, desproporcionada con la I. M. D. (intensidad media diaria); la visibilidad, escasísima a partir de los 200 metros de altitud que, en cualquier trayecto se rebasan con creces a los pocos kilómetros de camino, etc.

En la aplicación de las inversiones se ha dado preferencia a las obras de modernización y mejora y a las de señalización, sobre las de terminación de la red.

Serán principal objeto de las primeras—es decir, de las de modernización y mejora— las carreteras comarcales del archipiélago y la autopista que une el aeropuerto de Los Rodeos con Santa Cruz de Tenerife.

Las de señalización comprenderán a toda la red regional de carreteras: 1.529,9 kilómetros, y las de terminación de la red suplirán deficiencias insostenibles y redistribuirán el tráfico, con lo que en ciertos trayectos se alejará el peligro de la saturación, hoy cercana.

Partida también importante del programa de inversiones en Santa Cruz de Tenerife es la de accesos a poblaciones y redes arteriales. Varias ciudades y pueblos, entre los que figuran la misma capital de la provincia y Santa Cruz de la Palma, precisan obras de esta índole.

Con referencia a nuevas carreteras, son varias las incluidas en el Plan, entre las que destacan:

En la isla de La Palma queda incluida la terminación de la TF-812 de Santa Cruz a los Llanos de Aridane, con la construcción del tramo Buenavista-Barranco de Hermosilla.

En Las Palmas es de excepcional importancia la construcción del tramo Arguineguin-Mogan de la C-812, tanto porque supone el encuentro de los sistemas varios del norte y del sur como por la futura significación de Maspalomas en lo turístico, y la presente de Arguineguin en lo industrial. En la Gomera se prevé la terminación de la carretera TF-713 que une a San Sebastián con Arure.

En la C-810 se invertirán 120 millones de pesetas para construir el tramo Puerto de la Luz-Bañaderos. E igual cantidad supondrá el acceso a la ciudad de Las Palmas por el centro de la isla; es decir, desde la carretera C-811, Las Palmas a Mogán.

Capítulo aparte forman las asignaciones anuales administradas por las respectivas Juntas administrativas de Obras Públicas, asignaciones de parcial aplicación en la conservación de las vías existentes. La cuantía de una y otra son de 26 millones de pesetas en Santa Cruz de Tenerife y 25,5 en Las Palmas.

Los gastos de conservación son cada vez más cuantiosos como consecuencia del aumentado parque regional de vehículos. Su composición en 1961, en el cuadro 25.

PARQUE DE VEHICULOS NACIONAL Y DE CANARIAS

CUADRO 25

Area geográfica	AUTOBUSES		TURISMOS		MOTOS		CAMIONES		TOTAL
	Unidades	Porcentaje sobre el total	Unidades	Porcentaje sobre el total	Unidades	Porcentaje sobre el total	Unidades	Porcentaje sobre el total	
Las Palmas .....	343	2,20	7.720	50,80	2.495	16,40	4.606	30,30	18.164
Santa Cruz de Tenerife .....	464	3,20	7.547	53,10	705	5,07	5.475	38,57	14.191
Canarias .....	807	2,50	15.267	47,50	3.200	9,90	10.081	31,15	32.355
Nacional .....	12.728	1,04	355.387	29,20	676.130	55,66	172.823	14,10	1.217.068

#### 4.6.2. LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

La condición insular del territorio determina la importancia del transporte marítimo por haber sido hasta época reciente—expansión del transporte aéreo— la única forma de comunicación entre las distintas islas que constituyen el archipiélago y de éstas con el mundo exterior.

Ello obliga a prestar una especial atención a este medio de transporte, con el fin de evitar cualquier estrangulamiento que pudiera producirse por esta causa, cuyas consecuencias serían funestas para el desenvolvimiento armónico del Plan de Desarrollo.

##### a) Canarias y sus puertos

Por las razones expuestas, no es de extrañar la gran atención que todos los canarios prestan a sus puertos, nor considerarlos como las válvulas vitales de su economía

regional; por ellos fluyen las corrientes comerciales, gracias a las cuales vive y prospera todo el ente económico. En Canarias, los puertos no son sólo punto de partida y arribada del tráfico marítimo, sino que por su excepcional situación geográfica son el más firme sustento de una economía proyectada hacia el exterior, como es la canaria.

En la clasificación nacional de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, los de La Luz y Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife están incluidos en el primer grupo, juntamente con los de Barcelona, Bilbao, Cartagena y Gijón.

Las características de los siete puertos correspondientes a cada una de las islas que constituyen el archipiélago, en lo que a línea de atraque y superficie de los muelles se refiere, son las que se describen en el cuadro 26, y en el 27 se relaciona el armamento y material flotante de cada puerto.



CUADRO 28

## EVOLUCION DEL MOVIMIENTO DE BUQUES EN LOS PUERTOS CANARIOS DURANTE EL QUINQUENIO 1957-61

(Base 1958 = 100)

PUERTOS	1957			1958			1959			1960			1961		
	Número	TRB Miles	Indice TRB	Número	TRB Miles	Indice TRB	Número	TRB Miles	Indice TRB	Número	TRB Miles	Indice TRB	Número	TRB Miles	Indice TRB
La Luz y Las Palmas .....	9.369	38.628	—	8.543	28.063	100	8.409	28.583,7	101,8	10.274	29.072,7	103,5	11.295	29.295	104,3
Santa Cruz de Tenerife .....	5.437	17.159	—	5.084	15.052,8	100	5.396	16.199,8	107,6	5.995	16.935,3	112,5	6.228	17.045	113,2
Santa Cruz de la Palma .....	—	642	—	635	795,5	100	709	1.010	126,9	720	1.066,3	134,0	797	1.192	149,8
Arrecife .....	—	s. d.	—	1.117	206,9	100	1.491	282,7	136,6	548	324,8	157,0	473	294,7	142,4
Puerto del Rosario .....	—	—	—	417	137,6	100	508	92,9	67,5	595	218,2	158,5	601	237,5	172,6
San Sebastián .....	—	222,9	—	2.783 (1)	322,3	100	2.211 (1)	342,5	106,2	1.673	487,2	151,1	1.528	530,9	164,7
La Estaca .....	—	95,4	—	176	97,2	100	200	100,2	103,1	292	191,8	197,3	272	206,8	212,7

(1) Incluidos un elevado número de veleros y falúas.

El crecimiento del tráfico es incesante, según puede apreciarse en lo que respecta a movimiento de buques en el cuadro 28, y a mercancías en el cuadro 29.

**MOVIMIENTO TOTAL DE MERCANCIAS EN LOS PUERTOS CANARIOS  
DURANTE EL QUINQUENIO 1957-61**

CUADRO 29

(Base 100 = 1958)

PUERTOS	1957		1958		1959		1960		1961	
	Tm.	Indice								
La Luz y Las Palmas .....	3.261.024	119,4	2.730.086	100	2.854.060	104,5	2.831.795	103,7	3.205.428	117,4
Santa Cruz de Tenerife .....	5.135.654	94,8	5.415.738	100	5.553.103	102,5	5.893.252	108,8	6.170.107	113,9
Santa Cruz de La Palma .....	60.514	69,9	86.531	100	110.107	127,2	110.138	127,3	134.471	155,4
Arrecife .....	s. d.	—	54.468	100	66.960	122,9	67.096	123,2	78.946	144,9
Puerto del Rosario .....	s. d.	—	95.369	100	96.261	100,9	88.406	92,7	87.517	91,7
San Sebastián .....	20.937	75,0	27.908	100	29.033	104,0	31.104	111,4	32.763	117,4
La Estaca .....	7.953	87,3	9.105	100	10.151	111,5	10.898	119,7	9.330	102,8

El grado de utilización—adoptando los índices de la I. C. H. C. A.—expresados en porcentajes sobre los calculados como normales en las condiciones mínimas, son los que a continuación se indican:

PUERTOS	GRADOS DE UTILIZACION			
	TRB/línea de atraque	Toneladas comerciales/línea de atraque	Toneladas comerciales/superficie muelles	Déficit grúas
	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	
La Luz y Las Palmas .....	212,10	84,60	174,10	28
Santa Cruz de Tenerife .....	321,70	134,30	388,50	15
Santa Cruz de La Palma .....	220,70	124,50	507	3
Arrecife .....	49,10	65,70	65,70	2
Puerto Rosario .....	79,10	145,80	162	2
San Sebastián .....	102,80	31,70	63,70	—
La Estaca .....	39,10	8,80	36,70	—

Como consecuencia de los porcentajes transcritos, los puertos que en la actualidad acusan una situación más deficitaria, en su conjunto, son los de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma y Puerto del Rosario.

Al hacer las previsiones de tráfico para 1967, sobre la

base de la correlación existente entre la renta y el movimiento comercial de los puertos, y de acuerdo con las elasticidades obtenidas, se obtienen los siguientes déficit para cada puerto en el supuesto de mantenerse la situación actual de capacidad y armamento.

**NECESIDADES DE LOS PUERTOS CANARIOS EN 1967**

PUERTOS	Longitud muelles comerciales m. l.	Longitud muelles productos petrolíferos m. o.	Superficie muelles m <sup>2</sup>	Grúas
Las Palmas .....	3.686	—	250.529	97
Santa Cruz de Tenerife .....	1.375	1.090	105.000	39
Santa Cruz de La Palma .....	380	—	24.800	7
Arrecife .....	80	—	—	4
Puerto del Rosario .....	70	—	4.000	3
San Sebastián .....	—	—	—	1
La Estaca .....	—	—	—	—

Respecto al puerto de Las Palmas, hay que considerar diversas circunstancias que podrían minorar enormemente sus necesidades, como son:

- el aumento de utillaje
- el futuro de las provincias africanas en cuanto a su actividad minera, una de las causas de la expansión del tráfico comercial actual del puerto por

realizarse casi todo el transporte de las mencionadas provincias a través de él

- el establecimiento de escala en los puertos menores por los servicios marítimos con la Península.

No puede pretenderse hacer desaparecer estos déficit calculados, ni se considera aconsejable, mientras no se

vaya comprobando la evolución real del tráfico. Ello determina la necesidad de establecer un criterio general de prioridades en las inversiones a realizar, cuyos puntos fundamentales son los que a continuación se indican.

— Forzar las inversiones en armamento a sus límites máximos

— Empezar las obras de infraestructura, en primer lugar, en aquellos puertos que acusan un déficit en la actualidad.

— Acometer a continuación, o en parte simultáneamente, la ejecución de las ampliaciones proyectadas en aquellos puertos cuyas necesidades futuras son más acentuadas

— Realizar aquellas inversiones en superestructuras

de carácter urgente—tinglados e instalaciones frigoríficas— a cuya ejecución no acuda la iniciativa privada.

— Redactar los proyectos de las ampliaciones que serían necesarias si la marcha ascendente del movimiento de buques y mercancías proyectado va confirmándose en los primeros años del Plan

De acuerdo con estos criterios, se han programado las inversiones. A excepción del Puerto de Las Palmas, sobre el cual se realizan en la actualidad estudios para decidir la solución a elegir—ampliación interna o externa—, cuestión que no obstruye el ensanche del muelle del Generalísimo y la construcción del muelle de Ribera, las ampliaciones previstas para cada puerto son las relacionadas a continuación:

#### AMPLIACIONES

PUERTOS	LONGITUD MUELLES		SUPERFICIE MUELLES	
	m. l.	Porcentaje sobre la actual	m <sup>2</sup>	Porcentaje sobre la actual
La Luz y Las Palmas .....	1.090	41,8	109.000	172,1
Santa Cruz de Tenerife .....	656	37,1	53.400	72,4
Santa Cruz de la Palma ...	320 (1)	177,7	13.850 (1)	626,6
Arrecife .....	100	50	6.000	75
Puerto del Rosario .....	100	100	3.000	66,6
San Sebastián .....	—	—	—	—
La Estaca .....	—	—	—	—

(1) Incluyendo las obras en fase de terminación

Con las mencionadas ampliaciones se habrá conseguido el equilibrio en los puertos menores y en los dos grandes puertos habrá que estar atento al desarrollo virtual del tráfico.

#### b) Las comunicaciones marítimas

Es conveniente estudiar por separado las interinsulares de las establecidas entre el archipiélago y el resto del territorio nacional.

— Las comunicaciones marítimas interinsulares.

En lo referente a pasajeros, se efectúan a través de los servicios prestados por la compañía concesionaria de las líneas de soberanía; el transporte de mercancías se realiza en los buques de los servicios regulares y otros pequeños barcos, e incluso en gabarras o barcazas.

Los problemas planteados son diversos, entre los cuales se procede a destacar los siguientes:

- El número insuficiente de servicios.
- La antigüedad de la flota dedicada a estas líneas.
- La escasez de plazas de tercera clase.
- Las deficientes condiciones de los buques para efectuar el transporte de los productos agrícolas.

En este aspecto se fijan como objetivos a alcanzar en el cuatrienio:

- La intensificación de los servicios, en especial entre aquellas que aún no cuentan con comunicación aérea.
- La modernización de la flota con buques de mayores velocidades, mejores condiciones técnicas para el transporte de frutos y mayores comodidades para el pasaje.

c) Hacer llegar, en los límites máximos permitidos, los servicios directos con la Península a la mayor parte de las islas.

Las medidas que se consideran más idóneas para la consecución de los objetivos señalados son las que a continuación se indican:

a) Fomentar y facilitar la modernización de la flota, dándole carácter preferente, para poder contar con tres buques tipo «Santa María del Pino» y otros dos de mayor capacidad.

b) Promover y estimular la consolidación de una flota frutera canaria.

c) Mantener a través de primas o subvenciones el sistema actual de precios políticos en lo concerniente a las tarifas, por su acentuado matiz político y social.

(Continuará.)

## MINISTERIO DE HACIENDA

ANEXOS de declaración a que hace referencia la norma 1.ª del apartado 2 de la regla 13.ª de las contenidas en el artículo 8.º del Decreto 1815/1964, de 30 de junio, sobre aplicación de la Ley de Reforma Tributaria al Impuesto sobre el Tráfico de Empresas.

Se publican a continuación los modelos 1-A, 1-B, 1-C y 1-D, correspondientes a las declaraciones de los industriales o fabricantes, comerciantes mayoristas, empresas de servicios y para ejecuciones de obras y arrendamientos de bienes a que hace referencia la norma 1.ª del apartado 2 de la regla 13.ª de las contenidas en el artículo 8.º del Decreto 1815/1964, de 30 de junio.