

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

LEY 80/1964, de 16 de diciembre, sobre canal de navegación Sevilla-Bonanza.

Andalucía, región felizmente dotada de recursos naturales y con grandes posibilidades de crecimiento, cuenta en Sevilla con el único puerto verdaderamente interior del país y con un polo de desarrollo industrial de extraordinaria trascendencia en la vida económica nacional, que naturalmente ha de tener una inmediata y beneficiosa repercusión social en la propia zona.

Las obras de gran envergadura realizadas para mejorar la navegación del Guadalquivir han permitido la utilización del puerto y el continuo incremento de su tráfico, ya que su situación excepcional, a un centenar de kilómetros del mar, podía hasta ahora compensar la insuficiencia de sus calados y la frecuencia con que la navegación se interrumpe o encuentra graves dificultades. Pero ya la desproporción entre los calados que pueden conservarse con los dragados ordinarios y los necesarios para los buques hoy normales y el coste de las demoras y los falsos fletes que ello representa hacen temer que, de no resolverse radicalmente, estas dificultades, la desaparición de Sevilla como puerto de importancia nacional e internacional sea segura en plazo breve.

Para tratar de evitar esta situación, los servicios técnicos correspondientes han procedido a los estudios precisos, que cristalizaron en un anteproyecto, el cual, tras una información pública favorable, mereció la aprobación técnica. Por otra parte, el Consejo de Ministros acordó que al ser aprobada en su día esta obra, se ejecutara, llegado el caso, por concurso de proyectos.

Ultimados aquellos estudios, cristalizaron en la redacción de un anteproyecto, que fué aprobado, con el fin de que pudiera servir de base al concurso; redactado igualmente el pliego de bases para dicho concurso de proyectos y ejecución, la obra ha sido incluida en el Plan de Desarrollo Económico y Social, para ser iniciada en el presente cuatrienio.

La importancia de la obra aconseja que las empresas nacionales y extranjeras que participen en el concurso puedan conocer, antes de que éste se resuelva, la posibilidad de importar los medios de ejecución que en sus propuestas hayan estimado necesarios para la obra y repatriar, en su caso, en moneda extranjera parte de las certificaciones.

Por último, dadas las especiales características de la obra a realizar, que requiere una dirección e inspección constante, se considera conveniente crear un Organismo autónomo adscrito al Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, que actúe tanto en los trabajos previos como en la ejecución y liquidación de las obras.

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

DISPONGO:

Artículo primero.—Se autoriza la ejecución, por el sistema de concurso, de las obras del Canal de Navegación Sevilla-Bonanza.

Artículo segundo.—El concurso versará sobre el proyecto y la ejecución de las obras, y en su adjudicación se tendrá en cuenta, además del coste de las mismas, su menor plazo de ejecución y las facilidades económicas concedidas para realizar el pago en relación con las restantes condiciones técnicas, de garantía y de calidad de la ejecución y, en su caso, el menor empleo de divisas necesarias tanto para la importación de maquinaria y dispositivos especiales que hayan de quedar incorporados a las obras, como para la exportación de capital consecutiva de la operación financiera planteada por el concursante.

Artículo tercero.—La adjudicación de las obras se realizará por Orden acordada en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previos los informes de los Ministerios de Hacienda, de Industria y de Comercio y en ella se harán figurar, en su caso, las autorizaciones necesarias para la

importación de la maquinaria y medios de ejecución previstos para la construcción y de los dispositivos y elementos que hayan de quedar definitivamente incorporados a las obras, así como para la conversión en moneda extranjera de parte de las certificaciones de obra.

Artículo cuarto.—Se crea un Organismo autónomo denominado «Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza», que tendrá a su cargo la dirección e inspección de las obras y su liquidación, así como todo lo relacionado con la gestión de las mismas y la ordenación y uso de la zona industrial durante la ejecución de las obras. Este Organismo quedará adscrito al Ministerio de Obras Públicas y su organización será análoga a la establecida para las Juntas de Obras de Puerto y su Presidente, Director y Vocales serán nombrados por el Ministerio de Obras Públicas. Cuando las obras se pongan en servicio se disolverá la Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza y su Patrimonio se integrará en el de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla.

Artículo quinto.—La Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza atenderá a sus necesidades financieras con las subvenciones específicas que se consignen en los presupuestos del Estado y mediante el rendimiento de los impuestos, arbitrios, tasas, recargos y exacciones que legalmente establecidas les sean de aplicación.

Artículo sexto.—Además de los terrenos precisos para los servicios portuarios propiamente dichos y para el establecimiento de vías de comunicación podrán expropiarse en la extensión que por acuerdo del Gobierno se determine otros terrenos para zona industrial del canal. Estos últimos podrán ser cedidos en venta o en concesión. En el primer caso, los ingresos que se obtengan se destinarán a la financiación de las obras, y en el segundo se ingresarán en la caja de la Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza o de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, con destino a la explotación y conservación del canal.

Artículo séptimo.—Se faculta al Gobierno para que, en su día, establezca una tarifa a la navegación por utilización del Canal.

Artículo octavo.—Se faculta al Ministerio de Obras Públicas para dictar las disposiciones complementarias para el desarrollo y cumplimiento de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a dieciséis de diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

LEY 81/1964, de 16 de diciembre, de mejora de pensiones de las Clases Pasivas del Estado.

La disposición transitoria segunda de la Ley ciento nueve, de veinte de julio de mil novecientos sesenta y tres, dispone la presentación a las Cortes antes del uno de enero de mil novecientos sesenta y cinco de un proyecto de Ley de Retribuciones de los Funcionarios Civiles del Estado.

Promulgado el Decreto número trescientos quince, de siete de febrero del año en curso, aprobando la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, y determinados en sus artículos noventa y cinco a ciento uno los derechos económicos del funcionario con especificación de los diversos conceptos de percepción, es evidente que, con independencia de las cuantías, se producirá un sustancial cambio en la naturaleza de los devengos, con la consiguiente repercusión en lo que haya de ser el regulador de los derechos pasivos.

Ante ello, habida cuenta de la situación de las Clases Pasivas del Estado y además que por la Ley una, de veintinueve de abril último, se ha dispuesto un incremento gradual en favor del sector más numeroso de las Clases Pasivas del Estado—unas dos terceras partes de su censo total—, resulta procedente la aplicación de un criterio paralelo que afecte al tercio restante de los pensionistas, de manera que sus haberes pasivos experimenten una adaptación proporcional hasta que definitivamente se determine los que procedan cuando alcance pleno vigor la

repercusión a efectos pasivos de la Ley de Retribuciones de los Funcionarios Civiles del Estado

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

DISPONGO

Artículo primero.—Con efectos de uno de abril de mil novecientos sesenta y cuatro o, en su caso, desde la fecha posterior en que haya nacido el derecho, y durante los años siguientes hasta mil novecientos sesenta y ocho inclusive, la determinación de las pensiones de Clases Pasivas del Estado se efectuará incrementando cada año los sueldos reguladores a razón de un veinticinco por ciento de su importe actual.

Los reconocimientos de haber pasivo que se efectúen a partir de la publicación de esta Ley se harán incrementando el porcentaje que proceda por los años transcurridos desde mil novecientos sesenta y cuatro inclusive, aunque con el efecto económico que en cada caso corresponda.

En los acuerdos de actualización que se adopten a partir de la publicación de esta Ley por aplicación del artículo segundo de la Ley ochenta y dos/mil novecientos sesenta y uno el incremento se girará sobre el nuevo regulador, si bien con los efectos económicos que correspondan en cada caso.

Artículo segundo.—Las pensiones reconocidas a los actuales pensionistas con anterioridad a la publicación de la presente Ley, y que se satisfacen con cargo a la Sección sexta de las Obligaciones Generales del Estado, se incrementarán igualmente en un veinticinco por ciento en los periodos comprendidos en el artículo anterior.

Artículo tercero.—Cuando el haber pasivo sea el mínimo de percepción establecido en el artículo primero de la Ley de veintidós de diciembre de mil novecientos sesenta el citado porcentaje se aplicará sobre dicha cuantía mínima.

Artículo cuarto.—Lo que se dispone en la presente Ley no será de aplicación al personal a que alcanza el aumento establecido en el artículo quinto de la Ley número uno, de veintinueve de abril de mil novecientos sesenta y cuatro.

Artículo quinto.—Se autoriza al Ministerio de Hacienda para habilitar los créditos precisos y para dictar cuantas disposiciones convengan al mejor cumplimiento de lo que en esta Ley se establece.

Dada en el Palacio de El Pardo a dieciséis de diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

LEY 82/1964, de 16 de diciembre, sobre integración del Cuerpo Técnico a extinguir de Interventores Civiles procedentes de la Administración del antiguo Protectorado de España en Marruecos.

Finalizado el Protectorado de España en Marruecos se dictó la Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis, que dispuso la integración en la Administración española, con carácter «a extinguir», del Cuerpo Técnico de Interventores Civiles procedentes de la Administración del antiguo Protectorado de España en Marruecos. En desarrollo de la citada Ley se dictaron posteriormente los Decretos de catorce y veintiocho de marzo de mil novecientos cincuenta y siete, que dispusieron la utilización de este personal en funciones adecuadas a su capacitación y similares en lo posible a las que habían venido desempeñando.

Ha de observarse, sin embargo, que el acoplamiento de estos funcionarios en la Administración española se ha realizado preferentemente a través de concursos en que las vacantes convocadas han sido las propias de los extinguidos Cuerpos Técnico-administrativos dependientes de los diversos Ministerios Civiles; de ahí la efectiva equiparación entre las funciones realizadas por unos y otros. Por otra parte, la titulación exigida para el ingreso en este Cuerpo también es equiparable a la de los citados Cuerpos Técnico-administrativos extinguidos a la entrada en vigor de la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado de siete de febrero de mil novecientos sesenta y cuatro.

Establecidos por la repetida Ley articulada los criterios de integración de los Cuerpos que han de quedar extinguidos, en los Cuerpos Generales creados por la nueva legislación sobre funcionarios, se hace necesario extender los mismos criterios al Cuerpo Técnico de Interventores Civiles, siendo ésta la finalidad que se propone la presente Ley, al pretender dar solución al problema que la situación actual de este Cuerpo había planteado, tanto a los funcionarios a él pertenecientes, como a la propia Administración del Estado.

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

DISPONGO:

Artículo primero.—El Cuerpo Técnico a extinguir de Interventores Civiles procedentes de la Administración del antiguo Protectorado de España en Marruecos queda asimilado a los Cuerpos Técnico-administrativos de los Departamentos ministeriales, por lo que será de aplicación lo dispuesto en la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado, aprobada por Decreto trescientos quince/mil novecientos sesenta y cuatro, de siete de febrero, y quedará extinguido a la entrada en vigor de dicha Ley.

Artículo segundo.—Con arreglo a la disposición transitoria primera de la Ley ciento nueve/mil novecientos sesenta y tres, desarrollada por la disposición transitoria segunda de la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado, se declara el carácter mixto, técnico y administrativo, del Cuerpo de Interventores Civiles procedentes de la Administración del antiguo Protectorado de España en Marruecos.

La integración de los funcionarios pertenecientes al mismo en los correspondientes Cuerpos Generales creados por la citada Ley ciento nueve/mil novecientos sesenta y tres, y su texto articulado, se realizará por la Presidencia del Gobierno, a propuesta de la Comisión Superior de Personal, de acuerdo con los criterios establecidos en el número dos de la disposición transitoria segunda del citado texto articulado, siéndoles de aplicación lo dispuesto en el Decreto-ley diez/mil novecientos sesenta y cuatro, de tres de julio.

Artículo tercero.—Una vez extinguido el Cuerpo Técnico de Interventores Civiles quedarán derogadas todas aquellas disposiciones específicas reguladoras del mismo, así como cuantas normas se hayan dictado en relación con dicho Cuerpo.

Artículo cuarto.—La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en el Palacio de El Pardo a dieciséis de diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

LEY 83/1964, de 16 de diciembre, sobre Plan Decenal de Modernización de RENFE.

El Plan de Desarrollo Económico y Social para el período mil novecientos sesenta y cuatro/mil novecientos sesenta y siete, aprobado por la Ley ciento noventa y cuatro/mil novecientos sesenta y tres, de veintiocho de diciembre, al referirse en su capítulo veintidós a los Transportes, se propone la finalidad de conseguir que este sector de la economía española alcance para mil novecientos sesenta y siete el nivel de servicio adecuado al tráfico que se estima previsible para aquella fecha, sobre bases fundamentalmente económicas, sin que ello suponga olvido de los aspectos políticos y sociales del problema. Pretende el máximo rendimiento 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, y estima que las inversiones de transporte han de llevarse a cabo de un modo dinámico, mediante una proyección a largo plazo del tráfico y la adecuación a él de los distintos medios para que la inversión se efectúe de manera que satisfaga la demanda prevista; y al referirse concretamente a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, después de analizar su situación actual y sus necesidades, deja sentado que las previsiones del Plan cuatrienal de Desarrollo han de quedar comprendidas en un Plan de Modernización de RENFE para un período de diez años.

Los objetivos que se fijan son:

Primero. Adecuar la RENFE a fin de que constituya un sistema ferroviario moderno para que pueda asumir, con plena eficacia, el importante papel que tiene encomendado dentro del conjunto de los transportes españoles.

Segundo. Tratar de que RENFE consiga atender a sus necesidades financieras y obtener una rentabilidad razonable de su capital, objetivo que ha de alcanzarse en tres etapas: Consiguiendo el equilibrio de ingresos y gastos, incluidos intereses de créditos, en la primera; incluyendo las amortizaciones técnicas, en la segunda, y obteniendo una razonable rentabilidad a sus activos, en la tercera. Para ello establece un programa en el que se han de tener en cuenta, entre otros, los siguientes criterios de propiedad: Reconstrucción y mejora de las instalaciones y equipo de la Red Nacional, deterioradas y envejecidas por el uso y por el tiempo, faltos además de reposición oportuna por retra-