

LEY DE 18 DE DICIEMBRE DE 1950 por la que se aprueba el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas.

Es necesidad unánimemente sentida, y cada día más apremiante, el deseo de ver mejorada nuestra Red de Carreteras; ésta tan justificada aspiración se exalta al recordar que España logró bajo el mandato del General Primo de Rivera una singular perfección en este servicio estatal, de transcendental importancia para la vida y desenvolvimiento económico de la Nación, y observar que, debido a una serie de desgraciadas circunstancias por las que atravesó nuestra Patria, el estado de gran parte de estas vías de comunicación ha sufrido un considerable decaimiento, especialmente en lo que afecta a los pavimentos, cada día con mayores y más graves deficiencias por carencia de medios bastantes para la indispensable reparación a fondo y necesaria conservación.

Y como, por otra parte, vemos acrecentar el tráfico como consecuencia del rápido progreso en la técnica del automotor, que da a la carretera una preponderancia en el transporte cuyo alcance no se puede prever, resulta una necesidad en la actualidad, y una obligada previsión para el futuro, dictar las medidas adecuadas para que la carretera cumpla el fin que el progreso del transporte le ha reservado, para lo cual ha sido estudiado el presente Plan de Modernización de la Red, dentro de un marco de austeridad compatible con las posibilidades económicas de la Nación, de manera que las carreteras españolas alcancen el nivel de viabilidad preciso para el transporte moderno.

El programa de modernización del Plan puede resumirse así:

- a) Obras que afectan a la superficie de rodadura de la calzada.
- b) Obras que se relacionan con la capacidad de tráfico de la carretera.
- c) Obras destinadas a la supresión de obstáculos o dificultades en la circulación.
- d) Señales de situación y orientación.
- e) Servicios complementarios, obras auxiliares, arbolado.

El plazo de ejecución del Plan se divide en tres etapas, de las cuales la primera, que habrá de ser llevada a cabo en un plazo de cinco años, afectará a los itinerarios de mayor circulación, quedando para una segunda etapa los itinerarios de circulación media, y para una tercera, los de circulación reducida.

Para habilitar los recursos económicos necesarios a este fin se prevé la creación de una Deuda del Estado o del Tesoro en la cantidad suficiente para satisfacer las anualidades precisas para el desarrollo del Plan en el plazo señalado.

Al objeto de asegurar la mayor eficiencia a la ejecución del Plan y lograr una labor armónica y conjunta en su realización, se establece una especial ordenación de los Servicios que actualmente tienen a su cargo la construcción y conservación de las carreteras, o sean las Jefaturas de Obras Públicas y, en Canarias, las Juntas Administrativas de Obras Públicas de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, creándose una Comisión de Enlace encargada del desarrollo del Plan.

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

DISPONGO:

Artículo primero.—Se aprueba el Plan de Modernización de la Red de Carreteras españolas formulado por el Ministerio de Obras Públicas; a sus directrices deberán ajustarse las normas de carácter sistemático a cumplir en los proyectos y trabajos que se redacten o se lleven a cabo en la realización del Plan.

Artículo segundo.—El Plan se dividirá en su ejecución en tres etapas, viniendo integrada la primera por las obras y trabajos a efectuar en los itinerarios de más intensa circulación, que son los siguientes:

Itinerarios radiales:

- Madrid a Francia por Irún.
- Madrid a Francia por La Junquera.
- Madrid a Valencia.
- Madrid a Cádiz por Córdoba y Sevilla.
- Madrid a Portugal por Badajoz.
- Madrid a La Coruña y El Ferrol del Caudillo.

Itinerarios subradiales:

- (Madrid) - Burgos - Santander.
- (Madrid) - Pancorbo - Bilbao.
- (Madrid) - Medinaceli - Pamplona.
- (Madrid) - Zaragoza - Huesca.
- (Madrid) - Barcelona - Puigcerdá.
- (Madrid) - Ocaña - Albacete - Alicante.
- (Madrid) - Ocaña - Albacete - Cartagena.
- (Madrid) - Bailén - Motril.
- (Madrid) - (Bailén) - Córdoba - Málaga, por Antequera, con ramal de Colmenar a Loja.
- (Madrid) - Sevilla - Huelva - Frontera portuguesa.
- (Madrid) - Villacastín - Ávila - Salamanca.
- (Madrid) - Ponferrada - Vigo.
- (Madrid) - Adanero - Valladolid - León - Gijón.

Itinerarios periféricos:

- San Sebastián - Bilbao - Santander, con ramales de Sestao al Puerto exterior y a Róntegui.
- Santander - Oviedo - La Coruña.
- La Coruña - Santiago - Tuy - Frontera portuguesa.
- León - Zamora - Salamanca.
- Salamanca - Cáceres - Mérida - Sevilla.
- Cádiz - Málaga - Motril.
- Motril - Almería - Murcia.
- Murcia - Alicante - Valencia, por Alcoy y Játiva.
- Valencia - Castellón - Tarragona - Barcelona.
- Tarragona - Lérida - Huesca - Pamplona - San Sebastián.

Itinerarios complementarios:

- (Irún) - Burgos - Salamanca - Frontera portuguesa.
- (Valencia) - Sagunto - Teruel - Calatayud - Burgos.
- Zaragoza - Miranda.
- Sevilla - Granada.
- Sevilla - Portugal, por Rosal de la Frontera.
- Madrid - Toledo.

León - Astorga.
San Rafel - Segovia.
Palencia - Magaz.

Itinerarios insulares:

Palma - Puerto de Alcudia - Puerto de Pollensa (Baleares).
Las Palmas a Mogán (Canarias).
Santa Cruz a Icod (Canarias).

La longitud de las carreteras que integran estos itinerarios suma un total de once mil tres kilómetros quinientos nueve metros.

El plazo de ejecución de las obras de modernización de estos itinerarios se fija en cinco años.

Los grupos de carreteras que forman parte de los itinerarios expresados podrán ser objeto de ampliación o modificación, a los efectos de su modernización, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y mediante el oportuno Decreto acordado en Consejo de Ministros.

Artículo tercero.—Las etapas segunda y tercera de ejecución del Plan comprenderán, respectivamente, los itinerarios de circulación media y los de circulación reducida, debiendo aprobarse en su día, mediante Ley, el índice de obras a ejecutar y sus correspondientes presupuestos.

Artículo cuarto.—Las obras a realizar en los itinerarios que integran la primera etapa de trabajos, y cuyo resumen detallado figura en la Memoria del Plan, se distribuirán en dos grupos: primero, de carácter preferente, comprensivo de los de reparación de los pavimentos con riegos asfálticos firmes especiales y ensanche de la zona afirmada hasta el mínimo normal de siete metros, y segundo, las restantes obras comprendidas en dicho Plan.

El Ministerio de Obras Públicas propondrá al Gobierno las obras de dichos grupos que han de realizarse en cada ejercicio, respetando la preferencia de las comprendidas en el primero, salvo que por circunstancias especiales conviniese anticipar algunas de las demás, y dictará las oportunas disposiciones de orden técnico y constructivo precisas para el debido desarrollo de las obras.

Artículo quinto.—La preferencia de las obras de modernización en los distintos itinerarios, dentro del orden de prelación señalado en el artículo anterior, vendrá determinada por la importancia y estado actual de las respectivas carreteras y por la debida ordenación de los trabajos. En todo caso, las propuestas de preferencia serán incluidas en los planes anuales de obras, que se elevarán por el Ministerio de Obras Públicas a la aprobación del Consejo de Ministros.

Artículo sexto.—Para conseguir la necesaria armonía de criterio y unidad de acción que debe presidir la ejecución del Plan de Modernización de la Red de Carreteras españolas, se agruparán en Zonas, a estos efectos, las Jefaturas de Obras Públicas, y en Canarias, las Juntas Administrativas de Obras Públicas.

La alta dirección del Servicio competirá a una Comisión de Enlace, compuesta por el Ingeniero Director de la Red, los Ingenieros Jefes de Zona y un Ingeniero Jefe de los Servicios Centrales de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales designado por el Ministro.

Artículo séptimo.—La Comisión de Enlace dependerá directamente de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales. Tendrá como Presidente al Ingeniero Director de la Red, y actuará como Secretario el Jefe de los Servicios Centrales que haya sido designado con arreglo al artículo anterior.

Artículo octavo.—El Ingeniero Director de la Red, que asumirá la dirección facultativa del Servicio, será nombrado por Decreto aprobado en Consejo de Ministros, y habrá de ser de categoría de Ingeniero Jefe de primera clase o Superior del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos.

Artículo noveno.—A las inmediatas órdenes del Ingeniero Director de la Red actuarán los Ingenieros Jefes de Zona, en número de siete, teniendo seis de ellos, como eje de su sección, las seis carreteras radiales, y el séptimo una Zona central, con capitalidad en Madrid, agrupándose bajo su mando respectivo, en todo lo que concierne al desarrollo del Plan, los servicios de las actuales Jefaturas de Obras Públicas comprendidas en su demarcación, así como los de las Juntas Administrativas de Obras Públicas de Canarias, a que se refiere el artículo sexto.

En el Reglamento que se formulará para la aplicación de esta Ley se determinarán las provincias que hayan de integrar cada Zona, así como las capitales donde deban radicar los centros de las seis primeras, quedando las Provincias Canarias, a los efectos de esta Ley, adscritas a la Zona Central.

Artículo diez.—La Comisión de Enlace redactará los planes anuales de obras y propuestas para su desarrollo, de carácter general, así como aquellas medidas que considere precisas para una mayor eficacia de la organización que se crea.

Las propuestas serán elevadas a resolución ministerial, y los planes anuales se someterán a la aprobación del Consejo de Ministros.

Los proyectos de las obras incluidas en los planes anuales se formularán por las Zonas correspondientes y serán elevados por los Jefes de éstas, con su informe, al Ingeniero Director de la Red, y éste, con su propuesta, al Ministerio de Obras Públicas, para su resolución.

Artículo once.—En los Presupuestos generales del Estado se consignará anualmente la cantidad necesaria para la ejecución del Plan correspondiente al ejercicio económico respectivo, a los fines del desarrollo de aquél en los cinco años previstos, para lo cual el Ministro de Hacienda arbitrará, con arreglo a la Ley, los recursos necesarios para figurar en los Presupuestos generales del Estado la cifra correspondiente a la anualidad.

Artículo doce.—El Gobierno queda autorizado para crear Deuda del Estado o del Tesoro en la cantidad necesaria para cubrir el gasto de ejecución del Plan de Modernización de Carreteras, incluyendo en Presupuesto las cifras correspondientes a intereses y amortización.

Artículo trece.—Los gastos de funcionamiento del Servicio serán incluidos en el Presupuesto del Estado, distribuyéndolos, según su naturaleza, en los diversos capítulos y agrupaciones del mismo.

Artículo catorce.—La Comisión de Enlace someterá, en plazo de dos meses, al Ministerio de Obras Públicas, el Reglamento para la aplicación de esta Ley, y propondrá la plantilla de personal facultativo, técnico-administrativo y auxiliar que haya de quedar adscrita al mismo, y que se nutrirá del personal de los Cuerpos correspondientes del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo quince.—Se autoriza a los Ministros de Obras Públicas y Hacienda para dictar las disposiciones necesarias para el cumplimiento de la presente Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a dieciocho de diciembre de mil novecientos cincuenta.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 18 DE DICIEMBRE DE 1950 por la que se modifican ciertos devengos del personal dependiente de los tres Ejércitos y de los Cuerpos de la Guardia Civil y Policía Armada y de Tráfico.

A fin de acomodar a las exigencias actuales las dotaciones del personal perteneciente a los diferentes Cuerpos Armados del Estado, de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,