

tos cuarenta y cuatro, y establecer la misma norma para las vacantes que se produzcan sucesivamente en el personal procedente de eventuales y temporeros, incluido en la Sección de Obligaciones a extinguir del Presupuesto de Gastos vigente, principalmente constituido por el adscrito a los Servicios de Obras Hidráulicas, cuya situación se consolida integrándole en el nuevo «Cuerpo a extinguir de Auxiliares de Servicios de Obras Hidráulicas», que no requiere incremento de créditos.

Por último se satisface el deseo de los actuales funcionarios de la Escala Auxiliar de Administración Civil que, invocando los precedentes del Real Decreto-ley de veintiséis de abril de mil novecientos veintinueve, y Decreto de dieciocho de octubre de mil novecientos treinta y tres, aspiraban a que se les permitiese cubrir vacantes en la Escala técnica, previa comprobación de su aptitud; aumentándose, como consecuencia de ello, el número de plazas de la Escala auxiliar, que han de proveerse en gran parte con personal eventual y temporero, en virtud de lo anteriormente expuesto.

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

DISPONGO:

Artículo primero.—Se reconoce a los actuales Auxiliares del Cuerpo de Administración Civil del Ministerio de Obras Públicas, ingresados por oposición, y que voluntariamente lo soliciten, el derecho a ocupar la cuarta parte de las vacantes de Jefes de Negociado de tercera y las de Oficiales de la Escala técnica de dicho Cuerpo, mediante declaración de aptitud realizada por el Director general de los Servicios a que estén afectos, a propuesta de su Jefe inmediato y en el mismo orden de antigüedad en que figuran en la Escala auxiliar.

En el caso de que el sueldo correspondiente a su categoría en la Escala técnica sea inferior al que venían percibiendo con arreglo a su categoría en la Escala auxiliar, tendrán derecho al abono de la diferencia entre ambos hasta tanto que, mediante los reglamentarios ascensos, lleguen a percibir el mismo haber que disfrutaban en la Escala auxiliar en la fecha de su incorporación a la primera de dichas Escalas, siempre que exista remanente de crédito suficiente en la partida consignada para el pago de haberes del personal técnico-administrativo y auxiliar, que figura en la Sección correspondiente al Ministerio de Obras Públicas de los Presupuestos Generales del Estado.

Las vacantes que resten en la Escala técnica se cubrirán con arreglo a lo prevenido en las disposiciones vigentes, convocando oposiciones libres, a las que podrán concurrir, cuando se trate de plazas de la categoría de Oficial, además de quienes ostenten título facultativo de Enseñanza Superior, los funcionarios del Cuerpo de Auxiliares a extinguir de Obras Públicas que, con arreglo a esta Ley, pasen a integrar la Escala auxiliar del Cuerpo de Administración Civil y reúnan cuatro años de servicios en el primero de dichos Cuerpos.

En lo sucesivo la provisión de vacantes en la Escala técnica y el ascenso dentro de la misma se verificarán siempre conforme a la legislación general vigente.

Artículo segundo.—Los empleados que actualmente constituyen la plantilla del Cuerpo, a extinguir, de Auxiliares de Obras Públicas pasarán a formar parte de la plantilla de la Escala auxiliar del Cuerpo de Administración Civil del Ministerio de Obras Públicas, con todos los derechos correspondientes y en la misma categoría que actualmente disfrutaban, quedando totalmente extinguido el Cuerpo de Auxiliares de Obras Públicas citado y aplicándose la totalidad del crédito sobrante a dotar las plazas de la misma categoría que se crean en la citada Escala auxiliar.

Se declara con fuerza de ley y con aplicación a todo el personal del actual Cuerpo a extinguir de Auxiliares del Ministerio de Obras Públicas el artículo cuarto del Decreto de trece de junio de mil novecientos treinta y dos, que dispuso fueran de abono, a los efectos pasivos, los años de servicios prestados por el personal temporero que pasó a constituir el citado Cuerpo.

Una vez incrementada la plantilla de esta última Escala en la forma prevenida en el párrafo primero de este artículo, se proveerán las vacantes existentes en las distintas categorías de la misma en la fecha de la promulgación de esta Ley y de las que resulten como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el artículo primero, después de corridas las escalas, con eventuales y temporeros pertenecientes a las distintas Dependencias del Ministerio de Obras Públicas, designados por riguroso orden de antigüedad, previo examen de aptitud, entre los que cuenten diez años de servicio y tengan acreditados su celo y eficacia en el mismo.

Para cubrir las vacantes que normalmente se vayan produciendo con posterioridad, se establecerán dos turnos: uno reservado a eventuales y temporeros adscritos al Ministerio de Obras Públicas, que serán nombrados en la misma forma anteriormente indicada, y otro de libre oposición, en la que se otorgará al personal citado que concurra a ella, si reúne un mínimo de cuatro años de servicios, el beneficio de un 10 por 100 de aumento sobre la puntuación que obtenga en los ejercicios por cada cuatrienio de antigüedad.

Mientras existan empleados temporeros y eventuales nombrados antes del día primero de enero de mil novecientos cincuenta y dos, subsistirán los dos turnos de ingreso en la Escala auxiliar del Cuerpo de Administración Civil anteriormente regulados; ratificándose de modo expreso y terminante, para lo sucesivo, la prohibición de realizar nombramientos de esta clase de personal, establecida en las leyes vigentes.

Artículo tercero.—Se constituye el Cuerpo a extinguir de Auxiliares de Servicios de Obras Hidráulicas, con las mismas obligaciones y derechos que corresponden a los funcionarios de los demás Cuerpos de la Administración Pública.

Dicho Cuerpo estará integrado por el personal administrativo y auxiliar facultativo que actualmente percibe sus haberes con arreglo al capítulo primero, artículo primero, grupo once, concepto segundo, de la Sección dieciséis, Obligaciones a extinguir de los Departamentos ministeriales, del vigente presupuesto de gastos, y los doce empleados de la extinguida Junta de Obras del Pantano del Chorro, y se incluirá en él a dicho personal por orden de antigüedad y con arreglo a los haberes que actualmente disfruta.

Las vacantes que se produzcan en el Cuerpo a extinguir de Auxiliares de Servicios de Obras Hidráulicas serán amortizadas, previa corrida de escalas, y los créditos correspondientes se utilizarán para incrementar plazas en la Escala auxiliar de Administración Civil. La misma aplicación se dará a los créditos sobrantes por amortizaciones de las vacantes que causen los empleados de las Jefaturas de Estudios y Construcción de Ferrocarriles y Auxiliares eventuales de los Servicios Generales de Obras Públicas, comprendidos en el capítulo primero, artículo primero, grupo once, conceptos tercero y cuarto de la Sección dieciséis del presupuesto de gastos vigente.

Artículo cuarto.—El Ministerio de Obras Públicas dictará las disposiciones pertinentes para el desarrollo y ejecución de lo anteriormente establecido.

Dada en el Palacio de El Pardo a siete de abril de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 7 DE ABRIL DE 1952 sobre ordenación de las edificaciones contiguas a las carreteras.

Las poblaciones, en general, prefieren para su desarrollo elegir para la formación de los núcleos urbanos las inmediaciones de las carreteras, que así se convierten en calles por las que la circulación rápida de tránsito se dificulta grandemente por el tráfico local con su secuela de estacionamientos y la invasión de peatones.

El problema planteado por este desarrollo lineal de la población ha obligado al Ministerio de Obras Públicas

a realizar obras costosas en algunas variantes para suprimir travesías, vías de ronda y nuevos accesos. Pero esta labor queda inutilizada si no se adoptan las precauciones oportunas para contener y ordenar el desarrollo de edificaciones, estimulado y atraído no sólo por la importancia de las nuevas arterias de tráfico, sino porque las mismas revalorizan los terrenos contiguos.

Para emancipar el tráfico de carácter general de las perturbaciones producidas por el tráfico local es preciso separar ambos tráficos, dándoles cauces distintos y llevando su confluencia a lugares donde puedan establecerse el acceso y cruce en condiciones de seguridad. Por otra parte, las calzadas que se destinen a tráfico local sirven de contención en las edificaciones contiguas, impidiendo que lleguen a la utilización directa de la carretera.

Estas previsiones no deben limitarse a las proximidades de núcleos urbanos, sino atender también a una defensa de la carretera con carácter general para impedir el origen de zonas peligrosas y garantizar la mayor seguridad y visibilidad de la circulación veloz en zonas escasamente pobladas.

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

DISPONGO:

Capítulo I.—Ordenación del tráfico en las carreteras del Estado en las proximidades de las poblaciones

Artículo primero.—No se construirá por el Estado, en las carreteras de las proximidades de las poblaciones o en travesías, rondas, nuevos accesos, o en casos especiales que lo requieran, variante alguna que no lleve aparejada la construcción de calzadas laterales a la carretera para el tráfico local y de peatones, separadas de ésta y al margen de las cuales deberán levantarse las edificaciones.

Artículo segundo.—La nueva construcción ha de comprender, por lo menos, no sólo el trozo objeto de la variante, ronda o nuevo acceso, sino, además, la longitud correspondiente a la zona urbanizable. Se considera ésta la existente en los planes de ensanche y urbanización aprobados con anterioridad por los Ayuntamientos y cuya ejecución se considera inmediata o realizable en un plazo de veinticinco años. Si dichos planes no existiesen, se tendrá en cuenta el posible ensanche de la población durante ese plazo a lo largo de la carretera.

Artículo tercero.—La sección transversal completa y mínima será de treinta y un metros en las carreteras del Plan aprobado por la Ley de dieciocho de diciembre de mil novecientos cincuenta y en las demás nacionales, y comprenderá una calzada central de diez metros y medio (para tres circulaciones de tres metros y medio), calzadas laterales de seis metros, pudiendo ser en ésta el firme ordinario y de macadam; será el andén de separación entre las calzadas laterales y la carretera de dos metros setenta y cinco centímetros (para un posible ensanchamiento de ésta) y las aceras junto a las edificaciones de un metro cincuenta centímetros.

En las comarcas, se disminuye únicamente la calzada central de la carretera a nueve metros (para tres circulaciones de tres metros) y, por tanto, la sección completa y mínima será de veintinueve metros cincuenta centímetros.

Y en las locales, conservándose las calzadas laterales de seis metros, la central se reduce a siete metros cincuenta centímetros (dos circulaciones a tres y uno y medio más) y los andenes de separación a dos metros y las aceras a un metro veinticinco centímetros, resultando la sección completa de veintiséis metros.

En los casos en que se considere necesario adoptar mayores secciones o avenidas, o ampliaciones, se justificarán debidamente, al igual que el trazado de calzadas laterales no paralelas a la carretera general.

Artículo cuarto.—El acceso de las calzadas laterales a la carretera se efectuará mediante enlaces viarios espaciados entre sí por lo menos doscientos metros en pueblos y quinientos en capitales o poblaciones asimiladas y adoptando las disposiciones del Código de la Circulación.

Los servicios municipales, así como los tranvías y trolebuses, se establecerán fuera de la carretera de modo que hagan posible su ensanche.

Artículo quinto.—Solamente se podrá prescindir de las calzadas laterales en defensa de las carreteras, en rondas, travesías y nuevos accesos a las poblaciones, cuando evidentes razones de orden topográfico, estético, constructivo, etc., lo impidan, siendo preciso para ello acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, previos los informes y proyectos que reglamentariamente procedan.

No será este acuerdo obstáculo para que se mantengan y propongan en el proyecto de modo preceptivo cuantas otras disposiciones defensivas de la carretera quepa establecer en el caso excepcional de que se trata.

Capítulo II.—Desarrollo del Plan de ordenación anterior

Artículo sexto.—Por la Jefatura del Servicio a cuyo cargo se encuentra la carretera se redactará el correspondiente proyecto con arreglo a las normas anteriores, en forma reglamentaria, y con propuesta sobre los tramos de carretera que se sustituyen, separando en el presupuesto la parte correspondiente al Estado y al Ayuntamiento, según se regula en el artículo once.

Artículo séptimo.—Dicho proyecto será sometido a información pública durante el período de treinta días, debiendo informar el Ayuntamiento y demás Organismos competentes, elevando la Jefatura del Servicio el expediente completo al Ministerio de Obras Públicas con su informe. El Ministerio resolverá definitivamente, salvo en los casos en que existan planes de ensanche aprobados por la Comisión Central de Sanidad y en los que el informe del Ayuntamiento se oponga al proyecto presentado. En este caso se elevará el proyecto a informe de la Comisión Central de Urbanismo, que lo emitirá en un plazo máximo de treinta días. Si dicho informe fuera aceptado por el Ministerio de Obras Públicas, dará éste la aprobación definitiva al proyecto, y en caso contrario será sometido al conocimiento y resolución del Consejo de Ministros. La aprobación definitiva llevará aneja la declaración de utilidad pública de la obra, así como la necesidad de la ocupación, no sólo de los terrenos e inmuebles enclavados en el trazado de las vías, plazas, etc., sino también de las zonas laterales de influencia, e incluso sectores completos a lo largo de la carretera.

La declaración de utilidad pública deberá publicarse en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

Artículo octavo.—Las obras a que se refiere el artículo primero, una vez declaradas de utilidad pública, gozarán del procedimiento de urgencia a los efectos de la expropiación forzosa, con arreglo a lo dispuesto en la Ley de siete de octubre de mil novecientos treinta y nueve.

Servirán de base para la expropiación de los terrenos e inmuebles los tipos existentes el día de la publicación en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de la declaración de utilidad pública de la obra. La vigencia de estos tipos de valoración será de seis años.

Artículo noveno.—Desde este momento queda prohibido realizar obra o construir edificio alguno en los terrenos que han de ocuparse para la ejecución de las obras proyectadas; pero las edificaciones existentes en los mismos podrán conservarse hasta el momento de la ocupación, si bien en ellas no se podrán ejecutar obras de consolidación ni mejora que puedan dar lugar a un aumento de precio para la expropiación.

Artículo diez.—Los que comiencen obras sin la debida autorización en la zona afectada por el proyecto aprobado, serán sancionados por la Jefatura del Servicio con multa hasta de quinientas pesetas, más otra de veinticinco pesetas por cada día que subsistan las obras y obligándose a restituir el terreno a su forma primitiva. De no hacerlo, lo realizará por su cuenta el Servicio de la carretera, quedando el coste producido como una deuda que se satisfará

a aquél por quien cometió la falta. Tanto el importe de las sanciones, como el de la restitución del terreno a su forma primitiva, serán exigidos por la vía de apremio. La demolición no podrá realizarse sino después del plazo de treinta días a partir de la notificación.

Contra dichas resoluciones podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo once.—Es de la incumbencia del Estado la ejecución de la obra correspondiente a la carretera y de los andenes de separación y del Ayuntamiento u Organismo competentes la de las calzadas y aceras, en el caso que se construyan. Los accesos a la carretera. La adquisición de los terrenos necesarios para las obras corresponderá a cada uno de ellos en la parte concerniente a su obra respectiva.

La totalidad de los terrenos podrá ser adquirida por los Ayuntamientos respectivos y entregados al Estado los que necesite para la ejecución de la obra, gratuitamente y libres de cargas. Esta aportación no dará carácter preferente a la ejecución de la obra, la cual será regulada por la urgencia de la misma, y, dentro de esta urgencia, será preferente aquella cuyo respectivo Ayuntamiento haya efectuado la aportación gratuita y libre de cargas de los terrenos.

Artículo doce.—El Ayuntamiento u Organismos competentes ejecutarán la obra a su cargo, a más tardar a medida que las edificaciones y el tráfico local lo exijan y a juicio del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo trece.—La reglamentación de la circulación dependerá de la zona a que afecte, pero en los accesos de las calzadas laterales a la carretera corresponderá al Estado.

Artículo catorce.—Los Ayuntamientos interesados podrán expropiar todas las fincas, total o parcialmente, comprendidas en las zonas de veinticinco metros, en el caso de poblaciones inferiores a cien mil habitantes, y de cincuenta metros en las restantes, situadas a ambos lados de la carretera, para ser ocupados los necesarios para la realización de la obra total proyectada. El resto podrá ser objeto de parcelación para una ordenada y normal edificación.

Artículo quince.—Mientras no se efectúe la ocupación de los terrenos, éstos pueden continuar en su misma situación, así como las concesiones o autorizaciones otorgadas sobre los terrenos de dominio público o del Estado; pero en cuanto éste o el Ayuntamiento los ocupen para realizar a su cargo la obra correspondiente, queda anulada la situación antedicha, modificándose las concesiones o autorizaciones y siendo de cuenta de los Servicios o de los concesionarios y titulares respectivos la realización de las variantes que afecten a líneas eléctricas, telefónicas o telegráficas, al igual que de todo cuanto sea objeto de la concesión o autorización en aquella parte que ocupen los terrenos afectados por las obras de referencia y que puedan perturbar la ejecución de éstas.

Capítulo III.—Ordenación y Plan de tráfico a lo largo de las carreteras fuera de las poblaciones

Artículo dieciséis.—Las edificaciones o construcciones que se pretenda ejecutar a lo largo de las carreteras se establecerán, como mínimo, a ocho metros del borde exterior de la sección tipo de carretera, construyéndose por los interesados un bordillo elevado de separación junto a la carretera y enfrente de cada construcción.

Artículo diecisiete.—Cuando el desarrollo de las construcciones lo aconseje, deberá procederse, en la zona frontal de las mismas, a la construcción de una calle colectora del tráfico local, cuyos accesos a la carretera deberán establecerse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo cuarto.

Artículo dieciocho.—Queda ampliada a cincuenta metros la servidumbre en las zonas contiguas a la carretera que determina el apartado a) del artículo treinta y ocho del vigente Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras, aprobado por Real Decreto de veintinueve de octubre de mil novecientos veinte.

Artículo diecinueve.—En tanto no se expropian por los Ayuntamientos u Organismos competentes los terrenos particulares existentes entre el borde de la carretera y las edificaciones, para el establecimiento de calzadas laterales o de lo necesario para defensa de la carretera, se podrá autorizar por la Jefatura del Servicio la instalación dentro del terreno de propiedad particular de cercas provisionales a título precario y sin indemnización alguna, de forma que no quiten la visualidad de la carretera.

Artículo veinte.—Los que comiencen, sin la debida autorización, obras en la zona de servidumbre de la carretera, serán sancionados por el Servicio correspondiente con la multa hasta de quinientas pesetas, que se podrá hacer efectiva por la vía de apremio; y si dichas obras se ejecutan, además, en la zona posible de la calzada lateral, será de aplicación lo dispuesto en el artículo diez.

Contra dichas resoluciones podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministerio de Obras Públicas.

Capítulo IV.—Disposiciones transitorias

Artículo veintiuno.—Las obras que en la actualidad se están realizando y las ya realizadas de las características indicadas en esta Ley deberán adaptarse en lo posible a las normas establecidas, redactándose, en su caso, los correspondientes proyectos reformados, que se someterán a los trámites prescritos anteriormente.

La fecha a tener en cuenta para la valoración de los terrenos será la de la publicación de la Ley.

Artículo veintidós.—Esta Ley es de aplicación también a las carreteras provinciales a cargo de las Diputaciones Provinciales, pero no para los caminos vecinales a su cargo, a no ser que los Ayuntamientos respectivos los consideren necesarios, previa justificación y conformidad de la Diputación Provincial respectiva, en cuyo caso la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, a propuesta del Jefe de Obras Públicas como Inspector de dicho Servicio, podrá autorizar la aplicación de esta Ley a los caminos vecinales.

Artículo veintitrés.—Por el Ministerio de Obras Públicas se dictarán las oportunas disposiciones para el cumplimiento de esta Ley, y entre ellas, la reforma del Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales, aprobado por Real Decreto de veintinueve de octubre de mil novecientos veinte, acoplándolo a lo dispuesto en la misma e incluyendo en él las normas para la Ordenación de edificaciones y defensa de la carretera.

Artículo veinticuatro.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a siete de abril de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 7 DE ABRIL DE 1952 por la que se suprime del Plan adicional de Obras Públicas, aprobado por Ley de 18 de abril de 1941, el pantano de Montblanch, en el río Francolí, y se dispone la incorporación al Plan general de Obras Públicas del pantano de Francolí.

Por Ley de dieciocho de abril de mil novecientos cuarenta y uno se aprobó la adición al Plan general de Obras Públicas de once de abril de mil novecientos treinta y nueve de las correspondientes a las provincias no incluidas en éste. Entre las de aprovechamientos hidráulicos de las cuencas pertenecientes a la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental figuraba, en el río Francolí, el pantano de Montblanch, situado en el término municipal del pueblo del mismo nombre, provincia de Tarragona.

Los detenidos estudios geológicos y los sondeos realizados posteriormente han demostrado la conveniencia de sustituir el referido pantano por el que se denominará de Francolí en otro emplazamiento del mismo río, reservándose, además, a este embalse la regulación de los caudales de su afluente el río Brugent.