

Dirección General de Carreteras
y Caminos Vecinales

ORDEN CIRCULAR Nº 84 - 1960

ASUNTO: PLAN DE REPARACIÓN DE CARRETERAS PARA 1961

El Plan de Reparación de Carreteras para 1961 se ajustará a la cifra global disponible de quinientos millones de pesetas. En esta cifra están incluidas las partidas que, a razón de diez mil pesetas por kilómetro, se enviaban para la antigua red de Modernización, así como las anualidades que durante el ejercicio de 1960 se han comprometido para el de 1961 en exceso sobre la asignación que se fijó para esa Jefatura en 1960.

Se entenderá por Reparación, a los efectos de este Plan, todas las obras cuya finalidad sea conservar o reparar la carretera en las condiciones en que fue construída. Incluye, por tanto, drenajes, bacheos, recargos, riegos de sellado, arreglo de arcenes, cunetas y taludes, reparación de pequeñas obras de fábrica, conservación de la señalización y balizamiento, etc.. No incluye aquellas obras que signifiquen una mejora de las condiciones geométricas o una transformación del tipo de firme existente, salvo la reparación de un firme de macadam con riego bituminoso cuando la conservación del mismo en las condiciones actuales sea económicamente intolerable por la calidad del terreno, los materiales existentes y la intensidad del tráfico que soporta.

Incluye también la reparación de los daños por temporales producidos en la explanación, en cuyo caso podrá figurar en el mismo proyecto la reconstrucción o reparación del firme afectado.

La imposibilidad de atender, con los créditos disponibles, a toda la red en la medida de sus necesidades, obliga a concentrar el esfuerzo sobre la de gran tráfico en primer lugar, so-

bre el resto de la red principal en segundo lugar y finalmente atender los tramos más necesitados del resto de la red.

Con este criterio se ha distribuido la cifra disponible entre las diferentes provincias.

Se extremará al máximo la conservación y reparación de los tramos de IMD > 2.000 vehículos. Deberá dotarse a estos tramos con los créditos necesarios para alcanzar el máximo nivel de vialidad -salvo en lo que precisen de sustitución total del firme- atendiendo, incluso, a una alta conservación de los elementos complementarios de la carretera, especialmente la señalización y el balizamiento.

En los restantes tramos de la red principal deberá lograrse un pavimento sin baches ni irregularidades importantes y un aspecto general decoroso.

Conseguido esto, podrá dedicarse el resto de la consignación a atender a las restantes carreteras.

Con este criterio como base, los servicios provinciales podrán, sin embargo, proponer los proyectos por el orden de preferencia que estimen más conveniente, sin ajustarse -si así lo estimasen aconsejable- a las cifras globales que para cada grupo de carreteras se indican a continuación.

En hoja adjunta se relacionan las carreteras incluídas en la Red Principal, clasificada en los dos grupos indicados y el número de kilómetros del resto de la red.

Los créditos globales asignados a esa provincia son:

Red Principal

IMD > 2.000

IMD < 2.000

Resto de la Red

Asignación de 1961
A descontar compromisos con cargo a 1961 contraídos con exceso sobre la asignación para 1960 ..
Total disponible para 1961

A la vista de lo expuesto, esta Dirección General ha acordado:

1. Con cargo al crédito total disponible, en principio, por esa provincia para el año 1961, que asciende a pesetas, se redactarán los proyectos precisos para cubrir las inversiones necesarias en la red de carreteras de esa provincia.

2. Se distinguirán los siguientes tipos de proyectos:

A) Acopios de ligantes, piedra y otros materiales para ser empleados por la Administración, en cuantía que deberá agotar la capacidad de empleo de cada Jefatura, habida cuenta de la maquinaria, personal y organización de que disponga.

El importe de cada uno de estos proyectos no excederá de 250.000 ptas.

B) Reparación de daños por temporales.

C) Reparación normal de firmas, arcenes, cunetas, taludes y obras de fábrica.

D) Reparación de firmas actualmente de macadam con riegos bituminosos, cuando el tráfico y la situación actual del firme así lo exijan.

3. Los proyectos se enumerarán por el orden de prioridad que estime adecuado esa Jefatura a la vista de la urgencia y rentabilidad de la obra, independientemente del tipo de proyecto, e incluso intercalando las obras de la red no principal cuando así se considere preciso.

4. Por razones presupuestarias, es preciso que el 60 % de la consignación de esa provincia se cubra con proyectos de una sola anualidad y el 40 % en primera anualidad de los proyectos de dos anualidades. La segunda anualidad de estos proyectos no deberá rebasar globalmente el 20 % de la asignación para 1961, y su importe consumirá parte de la asignación que para 1962 corresponde a esa Jefatura.

La elección de los proyectos de una sola anualidad, así como la reorganización en unidades de un año de los proyectos deberá hacerse racionalmente, a la vista de los trabajos a efectuar y el importe de los mismos, sin buscar cuantías determinadas en los presupuestos salvo en los del tipo A.

5. Antes del día 5 de Noviembre del presente año deberá obrar en esta Dirección General, División de Planes y Tráfico, una relación de los proyectos cuya redacción se proponga, formulada de acuerdo con el cuadro adjunto y las instrucciones que allí figuran.

6. Simultáneamente se comenzará la redacción de los proyectos correspondientes que deberán obrar en esta Dirección General, División de Conservación y Vialidad, antes del 7 de Enero de 1961.

En cualquier caso deberá comenzar por la redacción de los proyectos de una sola anualidad, para conseguir que éstos puedan adjudicarse lo más rápidamente posible.

7. Las Jefaturas tendrán en cuenta, e incluirán en el Plan para 1961, incluso los proyectos que ya hubiesen sido remitidos a esta Dirección General, cualquiera que sea su estado de tramitación, asignándoles el orden de prioridad que estimen adecuado. En la casilla de "Observaciones" figurará el estado de tramitación que conozcan y en todo caso la fecha de remisión.

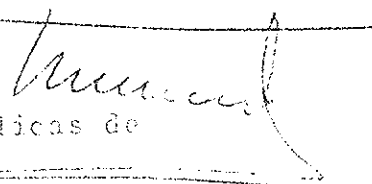
8. Oportunamente se autorizará a las Jefaturas para redactar nuevos proyectos con cargo a las bajas que puedan producirse.

9. Como norma general esta Dirección no autorizará la redacción de ningún reformado de los proyectos incluidos en el Plan de Reparaciones.

Esta Dirección General espera de los Servicios provinciales que presten la máxima atención a la programación de los trabajos para el próximo año, de tal manera que se cumplan los objetivos propuestos con los créditos disponibles.

Madrid, 11 de Octubre de 1960

EL DIRECTOR GENERAL,



Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de

INDICACIONES PARA FORMULAR EL CUADRO

- Columna (1) : Número de orden de prioridad.
- Columna (2) : Tipo de la obra (A, B, C ó D) según apartado 2, de la Circular.
- Columna (3) : Localización de la obra (carretera y punto kilométrico).
- Columna (4) : Breve descripción de la obra a realizar en la que figurará, cuando proceda, los materiales a utilizar por km
- Columnas (5), (6) y (7) : Anualidad propuesta para 1961 en la columna que corresponda, según la clasificación de la carretera.
- Columna (8) : Anualidad propuesta para 1962, cualquiera que sea la obra.
- Columna (9) : Observaciones.- En particular, situación de trámite conocida por esa Jefatura en que se encuentran los proyectos ya enviados a esta Dirección General y cuya inclusión en el Plan para 1961 se considera conveniente en el orden de prioridad que se indica.

En hoja aparte se formulará el resumen de acuerdo con el modelo siguiente:

RESUMEN DEL PLAN DE REPARACIONES PARA 1961

Tipo	Obras que se Proponen	
	1ª Anualidad (1961)	2ª Anualidad (1962)
A		
B		
C		
D		
Totales		

PLAN DE REPARACIONES PARA 1961

Obras Propuestas

Orden de prioridad	Tipo de Obra	Localización	Descripción	Presupuestos Estimados			Observaciones	
				Anualidad 1961		Anualidad 1962		
				Red Principal	Resto de la Red			
				IMP > 2.000	IMP < 2.000			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
		29 espacios de maquina	29 espacios de maquina					
Totales								

Este cuadro se formulará en hojas de 390 x 297 mm, con los anchos que tiene este modelo, salvo las columnas (3) y (4) que se ensancharán hasta 29 espacios de máquina cada una.

DISTRIBUCION DE CREDITOS PARA EL ARAUCOJA DE CARRETERAS

Año 1961

Provincia	Total ptas
Alava	-
Albacete	11.433.000
Alicante	10.723.000
Almería	6.365.000
Avila	6.386.000
Badajoz	11.466.000
Baleares	7.289.000
Barcelona	15.591.000
Burgos	13.615.000
Cáceres	11.338.000
Cádiz	9.021.000
Castellón	8.249.000
Ceuta	439.000
Ciudad Real	11.661.000
Córdoba	10.003.000
Coruña	9.185.000
Cuenca	12.108.000
Gerona	10.286.000
Granada	11.402.000
Guadalajara	9.161.000
Guipúzcoa	5.243.000
Huelva	4.907.000
Huesca	12.354.000
Jaén	11.134.000
Las Palmas	4.618.000
León	12.379.000

Provincia	Total ptas
Lérida	9.025.000
Logroño	6.067.000
Lugo	8.280.000
Madrid	18.297.000
Salamanca	9.312.000
Madrid	344.000
Murcia	10.186.000
Navarra	-
Orense	7.567.000
Oviedo	16.244.000
Palencia	7.934.000
Pontevedra	7.790.000
Salamanca	8.176.000
Sta.Cruz Tenerife	4.708.000
Santander	10.389.000
Segovia	6.532.000
Sevilla	13.976.000
Soria	6.300.000
Tarragona	9.447.000
Teruel	12.164.000
Toledo	14.801.000
Valencia	11.246.000
Valladolid	10.836.000
Vizcaya	6.643.000
Zamora	7.328.000
Zaragoza	15.528.000