

BOLETIN OFICIAL



DEL ESTADO

Administración y venta de ejemplares: Trafalgar, 31. MADRID. - Teléfono 42484

Ejemplar, 75 cts. Atrasado, 1,50 pts. Suscripción: Trimestre, 30 pesetas.

Año XI

Miércoles 1 de mayo de 1946

Núm. 121

SUMARIO

	Págs.		Págs.
GOBIERNO DE LA NACION			
MINISTERIO DEL EJERCITO			
DECRETO de 26 de abril de 1946 por el que se dispone pase a la situación de reserva, por haber cumplido la edad reglamentaria, el Teniente General don Fidel Dávila Arrondo...	3170	sitores admitidos a la práctica de los ejercicios de la oposición, por el número que les ha correspondido en el sorteo celebrado el día 23 de abril de 1946, en virtud de lo dispuesto por la Orden ministerial de 9 del mismo mes y año, y señalamiento de día, local y hora en que han de dar principio los ejercicios de la oposición...	3179
Otro de 26 de abril de 1946 por el que se concede la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo blanco al General de Brigada de Infantería, en situación de reserva, don Manuel Pueyo González ...	3170	Dirección General de lo Contencioso del Estado. —Acuerdo por el que se concede al Montepío de Previsión Social de la Bolsa de Comercio de Bilbao la exención del impuesto que grava los bienes de las personas jurídicas...	3182
MINISTERIO DE JUSTICIA			
Orden de 8 de abril de 1946 por la que se incrementa el personal auxiliar del Tribunal Provincial de lo Contencioso-administrativo de Madrid...	3170	Acuerdo por el que se concede a la Fundación «Escuela de niñas del Concejo de Sopuerta», barrio del Mercado de Bilbao, la exención del impuesto sobre bienes de las personas jurídicas ...	3182
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS			
Orden de 27 de abril de 1946 por la que se fijan las normas generales técnicas a que deberá ajustarse la electrificación de las líneas incluidas en el Plan General aprobado por Decreto de 25 de enero de 1946...	3170	INDUSTRIA Y COMERCIO. —Dirección General de Comercio y Política Arancelaria.—Transcribiendo instancia, extractada, de «Industrias Sevillanas de Hidrogenación de Aceites, S. A.» en que solicita la admisión temporal de aceites vegetales y de animales marinos para su transformación en grasas hidrogenadas destinadas a la exportación ...	3182
MINISTERIO DE TRABAJO			
Orden de 23 de abril de 1946 sobre renovación de las Juntas de Gobierno de las Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana...	3178	Comisaría General de Abastecimientos y Transportes (Dirección Técnica). —Anunciando el extravío de la guía de circulación que se cita ...	3183
Otra de 24 de abril de 1946 por la que se aprueba el modelo de Póliza de Seguro de la Mutualidad Patronal («La Previsora», contra accidentes del trabajo en la agricultura y en la industria, de Villarrubia de Santiago (Tolledo)...	3178	EDUCACION NACIONAL. —Dirección General de Enseñanza Primaria.—Rescindiendo la contrata de las obras de un edificio con destino a Grupo Escolar en «Ejido de San Marcos», Mancha Real (Jaén)...	3183
Otra de 3 de abril de 1946 por la que se dispone se efectúe la correspondiente corrida de escalas de los funcionarios del Cuerpo Técnico-Administrativo que se indican.	3179	Dirección General de Enseñanza Profesional y Técnica Nombrando la Comisión calificadora del concurso-oposición a la plaza de Profesor de prácticas y Auxiliar de «Ampliación de Física y Aplicaciones del Calor», vacante en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales. Establecimiento de Madrid ...	3183
ADMINISTRACION CENTRAL			
GOBERNACION. —Dirección General de Beneficencia y Obras Sociales. — Tribunal de oposiciones a plazas de Practicantes de la Beneficencia general.—Señalando fecha, hora y local en que han de presentarse ante el Tribunal los aspirantes a dichas plazas para dar comienzo a los ejercicios ...	3179	Nombrando la Comisión calificadora del concurso oposición a la plaza de Profesor de prácticas y Auxiliar de «Química general y Análisis química», vacante en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales, Establecimiento de Bilbao...	3183
HACIENDA. —Tribunal de oposiciones a plazas de Liquidadores de Utilidades.—Transcribiendo relación de opo-		OBRAS PUBLICAS. —Dirección General de Obras Hidráulicas.—Concediendo a doña Pilar de Murga y Murga y a su hijo don Fernando Charro de Murga el aprovechamiento de agua que se indica ...	3184
		Rehabilitando definitivamente la concesión solicitada por don Manuel Fernández Oliva...	3184
		ANEXO UNICO. —Anuncios oficiales, particulares y Administración de Justicia.	

GOBIERNO DE LA NACION

MINISTERIO DEL EJERCITO

DECRETO de 26 de abril de 1946 por el que se dispone pase a la situación de reserva, por haber cumplido la edad reglamentaria, el Teniente General don Fidel Dávila Arrondo.

Vengo en disponer que el Teniente General don Fidel Dávila Arrondo pase a la situación de reserva, por haber cumplido la edad reglamentaria el día veinticuatro del actual.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en El Pardo a veintiséis de abril de mil novecientos cuarenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército,
FIDEL DAVILA ARRONDO

DECRETO de 26 de abril de 1946 por el que se concede la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo blanco al General de Brigada de Infantería, en situación de reserva, don Manuel Pueyo González.

En atención a los méritos y circunstancias que concurren en el General de Brigada de Infantería, en situación de reserva, don Manuel Pueyo González,

Vengo en concederle, a propuesta del Ministro del Ejército, la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo blanco.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en El Pardo a veintiséis de abril de mil novecientos cuarenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército,
FIDEL DAVILA ARRONDO

MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDEN de 3 de abril de 1946 por la que se incrementa el personal Auxiliar del Tribunal Provincial de lo Contencioso-Administrativo de Madrid.

Ilmo. Sr.: El excesivo trabajo que pesa sobre el Tribunal Provincial de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, aconseja incrementar la plantilla del personal Auxiliar del mismo para lograr así una más rápida tramitación de los asuntos a su resolución sometidos. A tal fin, y teniendo en cuenta que el escaso número de los que se tramitan en algunos Tribunales Provinciales permite transferir al Tribunal Provincial de Madrid algunos funcionarios a ellos asignados, sin merma para el buen servicio de los mismos,

Este Ministerio acuerda lo siguiente:

La plantilla del Personal Auxiliar afecto al Tribunal Provincial de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, quedará aumentada con ocho Oficiales, que se sumarán en los Tribunales Provinciales de Granada, Pamplona, Sevilla, Badajoz, Castellón, Salamanca, Santander, Soria y un Auxiliar en el de Palencia, sin que este aumento afecte a la categoría personal de los funcionarios que hayan de ser designados para prestar sus servicios en Madrid, cuyos destinos se realizarán directamente y con exclusión de lo preceptuado en el número 7 de la Orden de 26 de mayo de 1944.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 8 de abril de 1946.

FERNANDEZ-CUESTA.

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 27 de abril de 1946 por la que se fijan las normas generales técnicas a que deberá ajustarse la electrificación de las líneas incluidas en el Plan General aprobado por Decreto de 25 de enero de 1946.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento del artículo sexto del Decreto de 25 de enero de 1946, por el que se aprobó el Plan Extensivo de Electrificación de las líneas de ancho normal que constituyen la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, toca a este Ministerio la promulgación de las Normas Generales Técnicas a las que ha de ajustarse la electrificación de que se trata.

Ha entendido este Ministerio que tales Normas deben tener no sólo el carácter de generalidad que se ordena en el citado Decreto, sino la flexibilidad necesaria para que dentro de ellas quepan todos los adelantos de la técnica que, desarrollados durante los últimos años, pudieran ser aún imperfectamente conocidos en sus aplicaciones, con motivo de las circunstancias debidas a la última guerra mundial; cúmplase también de este modo lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo séptimo del referido Decreto.

Así, pues, de las Normas que más adelante se consignan, unas son imperativas, no permitiendo más que una solución para su contenido, si bien con la holgura que en el párrafo anterior se define; otras tienen un carácter provisional alternativo a resultados de aquilatar en el primer concurso que se celebre cuál es técnica y económicamente la mejor de las soluciones posibles, que-

dando eliminadas las demás para hacer imperativa una sola.

En su virtud, este Ministerio se ha servido disponer:

Artículo 1.º Las Normas Generales Técnicas a que deberá ajustarse el Plan General de Electrificación aprobado por Decreto de 25 de enero de 1946 son las que a continuación se enumeran:

Norma I. Determinación del tráfico que se proyecta realizar en las Secciones electrificadas.

Norma II. Suministro y transporte de energía en alta tensión.

Norma III. Contratación de energía.

Norma IV. Condiciones generales en relación con los suministros de material.

Norma V. Procedimiento para determinar la potencia en subestaciones.

Norma VI. Tensión y corriente.

Norma VII. Transmisión de energía y captación de corriente.

Norma VIII. Subestaciones de transformación.

Norma IX. Características eléctricas de las líneas de contacto.

Norma X. Características mecánicas de las líneas de contacto.

Norma XI. Material tractor.

Norma XII. Reglas generales para recepción de los tractores.

Norma XIII. Garantías.

Norma XIV. Comunicaciones telefónicas.

Art. 2.º Las Normas antes relacionadas tienen carácter imperativo, con excepción de:

La VI-A, que permite proponer para la tensión nominal de 3.000 voltios la máxima a la salida de subestación de 3.600 voltios, ó de 4.000 voltios.

La VII-A, que permite proponer en la catenaria uno o dos hilos, o unas veces uno y otras dos hilos de contacto.

La VIII-A, que en la salida de las subestaciones, permite proponer según la VI-A dos tensiones.

La VIII-D, que permite igual alternativa que la anterior para los mutadores.

La IX-B, que permite proponer en los puntos de seccionamiento de estaciones interruptores automáticos o a mano.

La IX-F, de la que depende la Sección total que resulte para los conductores de la línea catenaria, función de la tensión máxima admitida a la salida de subestaciones (VI-A).

La IX-I, que permite proponer o no, hilo de guarda en la línea catenaria.

La XI-B, 3.º b), que permite proponer, en las locomotoras, frenado roostático en vez de frenado por recuperación.

La XI-D, que permite proponer un solo tipo de motor para las locomotoras de grande y pequeña velocidad.

La XI-H, que permite proponer instalaciones de calefacción eléctrica en los coches y furgones.

La XII-D, que define la tensión media de régimen para ensayo de motores en relación con la VI-A.

Art. 3.º El texto de las normas generales técnicas a que hacen referencia los artículos anteriores es el siguiente:

NORMA PRIMERA

Determinación del tráfico que se proyecta realizar en las Secciones electrificadas

A) En cada una de las Secciones que integran los 4.500 kilómetros de explotación a que alcanza el Plan General de Electrificación, se fijará por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) el tráfico que se hubiera realizado actualmente, caso de no existir las reducciones debidas a las diferentes limitaciones que hoy restringen aquél; igualmente se fijará la carga media de los trenes con tracción eléctrica.

Dicho tráfico, aumentado en un 25 por 100, servirá de base para fijar el número de locomotoras, unidades de tren y grupos mutadores en subestaciones, con los que deberá contarse desde el principio de la electrificación para desarrollar la explotación en las distintas Secciones electrificadas.

B) Simultáneamente se estudiará por la RENFE, para cada una de las Secciones que se proyecte electrificar, el crecimiento probable del tráfico en los quince próximos años, teniendo para ello en cuenta:

a) La Ley de crecimiento de aquél, en años anteriores a 1936, en las principales extinguidas Compañías que actualmente integran la RENFE.

b) Las características del tráfico en dichas Secciones y sus relaciones con las adyacentes.

c) La probable desviación o afluencia de tráfico que pueda producirse en alguna de ellas, a consecuencia de la puesta en explotación de secciones de ferrocarril hoy en construcción.

C) Para proyectar la línea aérea de contacto, los edificios de las subestaciones, los parques de alta de las mismas, así como las líneas de conexión entre subestaciones y centrales generadoras, transformadoras o puestos de seccionamiento de cada una de las Secciones que se proyecta electrificar, se partirá el *gráfico ideal* de trenes que—con las cargas fijadas a éstos y las velocidades admisibles, una vez electrificadas las diferentes Secciones—, permita realizar el tráfico calculado según I. B., sin más que ampliar en las subestaciones el número de grupos mutadores.

NORMA II

Suministro y transporte de energía en alta tensión

A) Como regla general la energía se entregará a cada subestación en alta tensión en forma de corriente alterna trifásica a la frecuencia de cincuenta (50) Hertzios.

La escala de tensiones se reducirá al mínimo, ajustando éstas a las fijadas por la «Comisión Internacional de Normalización de Tensiones», a saber:

6.000	(6.600)	—	15.000	(16.500)
20.000	(22.000)	—	30.000	(33.000)
45.000	(50.000)	—	60.000	(66.000)
80.000	(88.000)	—	100.000	(110.000)
150.000	(165.000)	—	200.000	(220.000)

a más de las tensiones de 132 y 138 kilovoltios, siendo preferidas las subrayadas y las dos últimamente indicadas.

Cuando la modificación de las instalaciones existentes produzca dificultades o pueda dar lugar, a desembolsos de consideración, se admitirá, como excepción, el suministro de energía a tensiones distintas de las recomendadas, pero en tal caso se estudiará una unificación por regiones, y para las de muy alta tensión la unificación total.

B) Las variaciones de tensión y frecuencia en el punto donde se efectúe el suministro de energía al ferrocarril no podrán exceder en ningún caso de más menos siete (7) y más menos dos (2) por ciento, respectivamente, características que no han de constituir nunca obstáculo a que puedan acoplarse en paralelo los suministros de distintas centrales generadoras, transformadoras o puestos de seccionamiento.

C) Las centrales generadoras transformadoras o puestos de seccionamiento

y las líneas de transporte de energía destinadas a la alimentación de un grupo de subestaciones serán capaces de servir las demandas de la línea electrificada, de tal modo, que, en los inevitables picos de consumo de energía y demanda de potencia no sobrevengan incidentes ni la caída de tensión o de frecuencia exceda de los límites fijados en II-B.

D) Es de primordial importancia que la seguridad del suministro de energía quede garantizado en la más amplia medida, especialmente mediante la interconexión de varias centrales generadoras capaces de dar, con un coeficiente de seguridad suficiente, la energía y potencia máxima requeridas por el sistema de Secciones electrificadas de que se trate.

A este fin, las diversas centrales generadoras tendrán las características necesarias y poseerán los dispositivos precisos para poderse acoplar rápidamente en paralelo, ya directamente en el sistema trifásico de transporte, ya indirectamente por intermedio de los de tracción.

La seguridad del suministro deberá también garantizarse por doble línea de transporte que conecte las instalaciones generadoras con las subestaciones de transformación, debiendo estar montadas dichas líneas sobre apoyos independientes, si aquéllas parten de una sola central generadora. Si la subestación está alimentada por dos centrales generadoras capaces cada una de hacer el total suministro de energía y dar la potencia necesaria en cualquier instante, la conexión de centrales generadoras y subestación podrá efectuarse con una sola línea desde cada central generadora.

La capacidad de transporte de las líneas de conexión de centrales generadoras y subestaciones transformadoras será tal que pueda cada una canalizar, en el caso más desfavorable previsto, la potencia necesaria para la tracción calculada según I-B, siendo la variación de tensión, como máximo de más, menos siete (7) por ciento.

E) Las características técnicas de las líneas de transporte de energía deberán ser las siguientes:

a) Apoyos metálicos de celosía, soldados eléctricamente.

Apoyos metálicos tubulares, soldados eléctricamente o estirados.

Apoyos de hormigón armado, blindado o centrifugado.

Apoyos de madera de la calidad, tratamiento y escuadría apropiada.

b) Los cables conductores serán de cobre, aluminio-acero o aldreay.

c) Las solicitaciones e hipótesis para el cálculo mecánico de las líneas serán

las mismas que posteriormente se fijan para las líneas catenarias, complementadas, en lo necesario, por lo prescrito en el Proyecto de Reglamento de Instalaciones Eléctricas publicado en la «Gaceta» de 10 de agosto de 1931.

d) El cálculo eléctrico de las líneas se realizará partiendo de los esquemas en TT o en T, para voltajes hasta 60 KV., y distancias hasta 60 Kms. Para voltajes y distancias mayores se partirá de la hipótesis de características uniformemente repartidas.

e) El paso de las divisorias se estudiará detalladamente desde el doble punto de vista de la seguridad y economía.

f) Los aisladores podrán ser rígidos o de cadena, fabricados con porcelana o vidrio de colores oscuros, con los herrajes necesarios, y si son rígidos, provistos siempre, para sujeción del cable, de piezas especiales del mismo material que aquél.

g) La protección y selectividad (localización de averías) se estudiará con el mayor detalle, estableciendo en lo posible métodos y normas patrones.

NORMA III

Contratación de la energía

A) La entrega de la energía se realizará en alta tensión en las subestaciones de la RENFE, siendo de cuenta de esta última la transformación adecuada para la alimentación de los mutadores.

B) En los contratos de energía se tendrán en cuenta, como mínimo, los siguientes extremos:

Energía total contratada.—Potencia total, máxima y media, del suministro, e igualmente para cada subestación.—Escala de posibles ampliaciones de suministro de energía.—Tarificación con fórmula binomia a base de los kilowatios de disponibilidad (demanda máxima) y de los kilowatios-hora consumidos.—Duración de la máxima demanda (integración por maxígrafo).—Factor aproximado de potencia.—Energía de recuperación, si es que existe.—Tensión y frecuencia.—Incidencias, perturbaciones y límites de tensión y frecuencia.—Penalizaciones.—Inspecciones y comprobaciones.—Duración del contrato.—Revisiones periódicas de contrato.—Comunicaciones entre las centrales productoras y las subestaciones de la RENFE. Exclusividad de alimentación y uso.

Norma IV

Condiciones generales en relación con los suministros de material

A) Para asegurar el cumplimiento de las presentes normas, de las condiciones

generales de contratación y de las contenidas en los pliegos de condiciones que posteriormente se establezcan, la RENFE designará los Inspectores-Verificadores de materiales y construcción que juzgue precisos, viniendo obligadas las Entidades adjudicatarias, constructoras y montadoras de material, a dar toda clase de facilidades en sus Talleres y Laboratorios para que se inspeccionen materiales, construcciones y montajes, debiendo suspender la fabricación si, justificadamente, así lo exigiera por escrito el Inspector. Este será responsable de los defectos imputables a su gestión, del material, construcciones y montajes recibidos. Los Inspectores guardarán escrupulosamente el secreto profesional.

B) Las Entidades licitadoras podrán añadir a las condiciones establecidas en los pliegos de la RENFE otras adicionales que confirmen y completen las buenas condiciones de su material, construcciones y montajes, pero ninguna de éstas se considerará equivalente a aquéllas, y si, propuestas por la RENFE son aceptadas por la Administración, deberán cumplirse unas y otras.

C) Cuando se prescriba un ensayo, la RENFE y las Entidades licitadoras señalarán de una manera precisa los resultados que deberán obtenerse en el mismo y las tolerancias que deben garantizarse.

Los ensayos se referirán siempre a la comprobación de características en los materiales, aparatos-tipo, montajes-ídem y a la uniformidad de construcción y montaje en la serie.

La intercambiabilidad mecánica y eléctrica deberá ser absoluta en todos los elementos y aparatos pertenecientes al mismo tipo.

NORMA V

Procedimiento para determinar la potencia a instalar en las subestaciones

A) Para determinar en el anteproyecto que debe redactar la RENFE la potencia que deberá instalarse actualmente en cada una de las subestaciones se calculará la energía requerida en cada Sección para realizar el tráfico definido en I. A., teniendo en cuenta, además, la planta y el perfil de la Sección. Se obtendrá por este procedimiento el número de kilowatios-hora que debe suministrar cada subestación en un tiempo determinado, y como consecuencia la potencia media en cada subestación.

B) Por la RENFE se deducirá la ley de variación del factor de carga en función de la potencia media en las subestaciones de las Secciones electrificadas que actualmeme explota. Aplicado

el factor de carga correspondiente a la potencia media deducida según V-A para la Sección que se proyecta electrificar, se obtendrá el pico máximo de potencia a que han de hacer frente los grupos de mutadores de cada subestación de dicha Sección. Teniendo en cuenta la capacidad de sobrecarga de los mutadores a que se hace referencia en VIII-D, se deducirá el número de grupos mutadores que precisa instalar actualmente en la subestación respectiva, ajustándose para ello a los tipos que se fijan en VIII-D.

Anteriormente se designa, e igualmente se hará en lo sucesivo, como «factor de carga», a la relación entre la potencia media y la máxima de una subestación.

NORMA VI

Tensión y corriente

A) En la electrificación de las Secciones que abarca el Plan se empleará la corriente continua a la tensión nominal de tres mil (3.000) voltios, siendo potestativo de las casas, en el primer concurso que haya de celebrarse, ofrecer en la salida de las subestaciones un incremento de aquélla del veinte (20) o del treinta y tres (33) por ciento, para llegar así a las máximas tensiones de tres mil seiscientos (3.600) o cuatro mil (4.000) voltios, siempre que dichas casas garanticen, a la tensión máxima ofrecida, el perfecto funcionamiento, tanto del equipo eléctrico como del mecánico, de las locomotoras y automotores, y justifiquen debidamente las ventajas técnicas y económicas que podrían ofrecerse (así como den referencias de otras electrificaciones en explotación a la tensión máxima ofrecida), tanto en los gastos de primer establecimiento de la electrificación como en los de explotación de las Secciones electrificadas con la tensión máxima por ellas propuesta, teniendo en cuenta para hacer el anterior estudio, tanto la línea aérea de contacto y subestaciones como los tractores.

Fallado dicho concurso, la tensión máxima en él elegida para salida de subestaciones será la que se adoptará para los 4.500 kilómetros de explotación.

B) Teniendo en cuenta que existen Secciones de la RENFE electrificadas a la tensión nominal de mil quinientos (1.500) voltios, se hace necesario reunir todo su material en una zona que presente un número mínimo de contactos con líneas que se proyecta electrificar a la tensión nominal de tres mil (3.000) voltios. Las secciones extrañas a dicha zona que están actualmente electrificadas a tensión nominal de mil quinientos (1.500) voltios se equiparán para la nominal de tres mil (3.000) voltios, introduciendo las

modificaciones necesarias en sus subestaciones.

El material existente en las actuales electrificaciones a la tensión nominal de mil quinientos (1.500) voltios se concentrará en un grupo de líneas constituido por las de Miranda-Bilbao y Miranda-Alsua, Burgos-Miranda-Castejón, Alsua-Pamplona-Castejón, como secciones que se electrificarán, y la de Irún-Alsua, como sección ya electrificada a dicha tensión.

NORMA VII

Transmisión de energía y captación de corriente

Para la captación de corriente por los tractores se empleará la transmisión aérea, con catenaria simple poligonal atirantada, provista de uno o dos hilos de contacto, en las vías generales, y siempre uno en las secundarias de estaciones. Las casas concursantes quedarán en libertad de proponer, en el primer concurso, uno o dos hilos de contacto, o para unos trayectos uno y para otros, dos, justificando su proposición con la experiencia alcanzada en diversas explotaciones ferroviarias, y valorando las ventajas económicas y técnicas en que puede traducirse la adopción de la solución que proponga.

Fallado el primer concurso, la captación de corriente en él elegida se hará imperativa, siendo así hecha, por uno o dos hilos de contacto, o unas veces por uno y otras por dos, para los 4.500 kilómetros de explanación en vía libre.

NORMA VIII

Subestaciones de transformación

A) La transformación de las características de la tensión corriente en las subestaciones se hará de tal manera que, alimentándolas con la tensión media trifásica de las líneas de conexión con las centrales generadoras, transformadoras o puestos de seccionamiento, la tensión continua en las barras de salida alcance el voltaje máximo que se fije, de acuerdo con VI. A. Para dicha tensión máxima deberán estar provistos, con los normales límites de seguridad, todos los elementos, del lado de continua, de la instalación en tales subestaciones.

Para las subestaciones en que la tensión nominal, lado continuo, sea de mil quinientos (1.500) voltios, la máxima de servicio será de mil ochocientos (1.800) voltios, y para tal tensión, con los límites normales de seguridad, deberán estar previstos todos los elementos, en el lado de continua, de la instalación de las subestaciones correspondientes.

B) Para la conversión de corriente al-

terna en continua se emplearán rectificadores de vapor de mercurio (mutadores), con rejilla polarizada para su protección, establecimiento gradual de la tensión y supresión de puntas con cargas débiles.

C) En el caso en que se adoptara en las locomotoras el frenado por recuperación, de acuerdo con lo consignado en XI. B. 3.^a b); en todas o varias de las subestaciones se montará en paralelo un rectificador, convenientemente dispuesto para tal recuperación.

D) Serán tipos normales de convertidores de mercurio (mutadores):

A 1.500 V. de tensión nominal = 1.000 Kw. = 1.500 Kw. = 2.000 Kw.

A 3.000 V. de tensión nominal = 1.500 Kw. = 2.000 Kw. = 2.500 Kw.

La tensión máxima, lado continua, en los mutadores será la que se deduzca de VI. A.

Los mutadores deberán soportar, como mínimo, las siguientes sobrecargas:

Cincuenta (50) por ciento durante dos (2) horas.

Doscientos (200) por ciento durante cinco (5) minutos, después de haber funcionado veinticuatro (24) horas con carga normal. La sobrecarga de doscientos (200) por cien no podrá tener lugar sino con intervalos de una (1) hora. Si la sobrecarga citada dura sólo diez (10) segundos podrán superponerse seis (6) de tales sobrecargas en una (1) hora.

E) Las subestaciones serán fijas o móviles, subdividiéndose las primeras en interiores y mixtas. En las mixtas irán montados a la intemperie: la acometida de las líneas de alta tensión, la transformación reductora trifásica y los correspondientes aparatos y dispositivos de protección y maniobra. Las interiores tendrán todos los elementos instalados en el interior de un edificio.

Normalmente se empleará el tipo mixto, salvo en casos especiales, que deberán justificarse debidamente.

Las subestaciones móviles irán montadas (según sea su potencia o la tensión de alimentación) en uno o dos vagones-plataforma, provistos de carros giratorios, que deberán poder circular a una velocidad máxima de cincuenta kilómetros por hora. Llevarán montados a la intemperie: la acometida en alta, el transformador y los aparatos de protección y mando; y en una parte cubierta y cerrada: el mutador, la refrigeración, las salidas de corriente continua y los aparatos auxiliares correspondientes.

F) DISTANCIA ENTRE SUBESTACIONES.

Con el fin de mejorar cuanto sea posible la uniformidad de alimentación de la línea de contacto, consiguiendo económicas pérdidas de energía, mayores veloci-

dades medias de los trenes por disminución de caída de tensión media en línea, y disminución en los gastos de primer establecimiento, se estudiará la ubicación de las subestaciones en forma tal que la potencia total necesaria en cada sección se reparta en un número adecuado de subestaciones, en vez de concentrarla en pocas, justificando, en todos los casos, las ventajas que se obtengan, desde todos los puntos de vista antes señalados, con los emplazamientos y división de potencia propuestos.

En el caso de que las condiciones de alimentación en alta tensión disminuyan las ventajas económicas de aumentar el número de subestaciones, como consecuencia de tener que reiterar las líneas de conexión en alta, se estudiará un transporte de energía paralelo a la vía, alimentado en el punto más ventajoso desde el doble aspecto eléctrico y económico. La instalación de dicho transporte será, en principio, de cuenta de la entidad suministradora de energía, de acuerdo con lo especificado en III. A.

G) ACCIONAMIENTO DE LAS SUBESTACIONES.—AUTOMATISMO

Se procurará lograr el mayor automatismo posible en el funcionamiento de las subestaciones, teniendo como límite para hacerlo el que pueda introducir extrema complicación en los programas de instalación, o que su coste sea excesivo, comparado con las ventajas de todas clases que puedan obtenerse en la explotación.

Una subestación se considerará automática cuando su puesta en servicio y funcionamiento ulterior se realice sin intervención manual alguna en la propia subestación.

Se denominará *semiautomática* cuando una sola, o cierto número de maniobras hechas a mano desde la propia subestación, a base de contactores y relés, la pongan en servicio, y una vez en marcha, se realicen de manera automática las funciones de dicha subestación.

El tipo normal que se empleará será el semiautomático, sin perjuicio de que, según sea la densidad de circulaciones, el número de subestaciones y unidades de transformación en ellas instaladas se llegue a utilizar el automatismo integral.

En los grandes nudos de tráfico donde exista una subestación, o para aquellas otras subestaciones que haya necesidad de instalar en parajes con malas condiciones de habitabilidad para el personal que las sirva, podrá estudiarse el mando a distancia desde un puesto central, y en tal caso se establecerá la comprobación automática del estado de las líneas y sub-

estaciones bloqueando con aquélla el acoplamiento de las unidades convertidoras.

Todo funcionamiento automático deberá poderse variar a voluntad para realizarlo a mano.

H) DISPOSICIÓN GENERAL DE LAS SUBESTACIONES.—PROTECCIONES.

Como regla general, se agruparán los elementos de las subestaciones en cuatro Secciones independientes:

- Entrada de líneas de alta tensión.
- Transformación de tensión.
- Conversión de corriente.
- Salida de líneas de continua.

En el emplazamiento y conexión de los aparatos se procurará acercarse todo lo más posible a la disposición esquemática de la subestación, reduciendo al mínimo los tipos de aparatos y utilizando el menor número posible de éstos.

Si la acometida en alta es doble se establecerá un doble sistema de barras en la subestación, de modo que puedan aislarse, o ponerse en paralelo, mediante los seccionadores e interruptores correspondientes.

La acometida trifásica y las barras de continua estarán dispuestas de tal manera que puedan acoplarse rápidamente las subestaciones móviles.

Todos los materiales, incluso si es posible y económico, los conductores recubiertos con aislantes serán incombustibles.

Los cuadros serán del tipo blindado, con clara esquematización de los circuitos, e irán provistos de señalización óptica que indique la posición eléctrica de los diversos aparatos y circuitos.

Entre los aparatos de medida de la subestación deberá figurar necesariamente un contador en alterna y otro en continua, además de un maxígrafo en dicho lado. Existirán también aparatos de medida registradores de la tensión, intensidad y potencia en el lado de continua; y en el lado de alterna, de la tensión y frecuencia.

La protección de las subestaciones y sus elementos deberá asegurar a éstos contra tres contingencias:

- Sobrecargas y sobretensiones (externas e internas), independientes de la tracción.
- Sobrecargas producidas por ésta.
- Descargas atmosféricas.

Dicha protección total debe conseguirse no sólo por los aparatos y dispositivos instalados con tal fin, sino también por la construcción reforzada, en forma adecuada, de los elementos que se trata de proteger, a fin de combinar la acción de ésta con la de aquéllos, coordinando, de este modo, un sistema conjunto en el que se tenga en cuenta, asimismo, el sis-

tema de protección propio de las catenarias y el material aislante empleado.

I) DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DIVERSAS.

La refrigeración de los edificios y aparatos de las subestaciones se establecerá en forma amplia, adoptando para ello las disposiciones convenientes.

Los transformadores, mutadores y los demás aparatos se emplazarán en forma tal que puedan sacarse fácilmente de las subestaciones a las vías de enlace con la estación ferroviaria más próxima; conviene, por tanto, hacer coincidir, siempre que sea posible, con una de éstas el emplazamiento de cada subestación de tracción.

Existirá en cada subestación una batería de acumuladores que, a la vez que sirva para el funcionamiento de los aparatos auxiliares, permita un alumbrado de socorro de la misma.

Los edificios de las subestaciones se procurará resulten estéticamente agradables y en armonía con el estilo propio de la región en la que deban ser emplazados.

NORMA IX

Características eléctricas de la línea de tracción

A) Siendo las líneas de contacto uno de los elementos vitales del conjunto eléctrico del sistema de tracción, habrá de ponerse un cuidado extremo en la elección adecuada, no sólo de sus materiales, dispositivos y elementos, sino también muy especialmente de su montaje.

El circuito de alimentación de los tractores comprenderá dos partes: la primera constituida por las líneas aéreas, dispuestas, si son varias, en forma tal que puedan seccionarse y aislarse eléctricamente unas de otras; y la segunda por los carriles que forman el circuito de retorno, unidos permanentemente en paralelo, salvo en los casos que más adelante se citan.

B) La línea de contacto de las vías generales se seccionará a la entrada y salida de cada estación, para poder dejar fuera del circuito las generales del interior de aquélla. Igualmente podrá dejarse sin tensión las vías secundarias de cada estación. La conexión de unas y otras líneas, con la caseta de seccionamiento, se hará siempre aérea y no con cables subterráneos.

En cada estación se dispondrán interruptores en carga: uno para la entrada de las líneas generales, otro para la salida de éstas y un tercero para las vías de la propia estación.

Se deberá justificar, desde el punto de vista de la selección de líneas o secciones y localización de averías, si dichos inte-

ruptores deberán ser automáticos o con maniobra a mano. Caso de proponerse los automáticos, se detallará la experiencia de la Casa licitadora en varias explotaciones ferroviarias, y se presentará el proyecto detallado de la instalación.

Al fallar el primer concurso se decidirá si en los 4,500 kilómetros de explotación se instalan interruptores automáticos o movidos a mano.

C) El hilo de contacto será con preferencia de cobre duro o bronce, y la sección corresponderá a uno de los tres tipos siguientes:

So m/m. ²
105 . . . »
130 . . . »

El perfil será el adecuado para ofrecer la mínima resistencia posible al viento de dirección normal a la vía, y hacer el mejor contacto posible con el pantógrafo. La ranura de sujeción a las mordazas será la adoptada internacionalmente e idéntica para las tres secciones, de modo que constituya un elemento unificado. Las soldaduras del hilo de contacto se harán con el mayor cuidado, empleando siempre plata.

D) Los cables sustentadores y los alimentadores de las catenarias en vía general, serán de cobre duro, bronce al cadmio, aldréy, o de aluminio, con alma de acero, unificando las secciones que se empleen en el total de la electrificación. En las vías de estaciones se utilizarán sustentadores de acero.

E) El hilo, o hilos de contacto, se aislará eléctricamente de los postes, así como de los muros y bóvedas de los túneles y de las estructuras u obras de los pasos superiores, con aisladores de porcelana, tipo «Motor»; el color de tales aisladores será de tono oscuro.

Las dimensiones de los aisladores serán las adecuadas para mantener, en el conjunto de la línea, el aislamiento total necesario con un coeficiente mínimo de seguridad eléctrica de dos y medio (2,5), en las peores condiciones climatológicas.

El anterior coeficiente de seguridad se define del modo siguiente: no deberá presentarse sobre el aislador ningún eflujo, sometido aquél a tensión eficaz alterna sinusoidal de cincuenta (50) hertzios, bajo lluvia de tres (3) milímetros/segundo de resistividad diez mil (10.000) ohmios-cm., siendo aquella tensión eficaz dos con cinco (2,5) veces mayor que la tensión continua máxima admitida según VI. A.

Se elegirá el menor número posible de dimensiones de aisladores del tipo «Motor» para todos los elementos de la línea de contacto que los requieran.

F) CÁLCULO ELÉCTRICO DE LA LÍNEA DE CONTACTO.

La sesión total de los conductores que constituyen la línea aérea de contacto (cable sustentador, alimentadores e hilo de contacto), se calculará en tal forma que la caída máxima de la tensión, en las condiciones más desfavorables del tráfico, no sea superior al treinta y cinco (35) o al treinta (30) por ciento de la tensión máxima (VI. A.), a la salida de las subestaciones, según que ésta sea superior o igual a 3.600 voltios; y que la pérdida media de energía por efecto Joule en línea no exceda del diez (10) por ciento de la total suministrada en corriente continua durante veinticuatro (24) horas, por las subestaciones alimentadoras de la línea de contacto.

G) CIRCUITO DE RETORNO.

La continuidad eléctrica del circuito de retorno constituido por los carriles, se mantendrá por juntas eléctricas longitudinales, de sección y conductibilidad adecuada, soldadas al carril.

Se establecerá un número reducido de tipos de juntas longitudinales adecuados a las características de la vía de las secciones que se electrifican.

La resistencia eléctrica de cada junta longitudinal, una vez soldada, no deberá ser mayor de la de tres (3) metros del carril que unan.

Para equilibrar la corriente de retorno en los dos carriles de una misma vía (a excepción de las líneas equipadas con bloqueo eléctrico y circuitos de vía), se unirán los dos por una conexión transversal cada diez (10) juntas y, como máximo, cada ciento cincuenta (150) metros. Esta conexión transversal deberá tener una resistencia máxima de cuatro (4) milésimas de ohmio/metro de longitud de conexión.

En doble vía se unirán entre sí los carriles de las dos vías (conectadas como se acaba de explicar), por conexiones transversales distantes, como máximo, quinientos (500) metros. Dicha unión se efectuará con conductor de las características indicadas en el párrafo anterior para las conexiones transversales.

Si a pesar de estas precauciones se notaran entre los carriles y el terreno diferencias de tensión peligrosas, se montarán alimentadores de retorno aislados y convenientemente conectados.

H) LÍNEAS EQUIPADAS CON BLOQUEO ELÉCTRICO Y CIRCUITO DE VÍA.

Como la corriente de retorno no puede quedar interrumpida en los cantones establecidos en estas vías, se instalarán conexiones longitudinales inductivas

(sencillas o con circuito de resonancia), a fin de lograr el mejor equilibrio del sistema, prescribiéndose en este circuito de vía el empleo de relés de tres posiciones.

En vía doble, ambas vías se conectarán entre sí cada 500 metros, también mediante conexiones inductivas.

Para las disposiciones de los circuitos de vía en estaciones dotadas de enclavamiento y bloqueo eléctrico, deberán proyectarse montajes especiales que se justificarán en cada caso.

I) PROTECCIÓN ELÉCTRICA DE LA CATERIA.

Se proyectará y discutirá por las casas licitadoras la conveniencia o no de colocar, a todo lo largo de la línea de contacto, un hilo de guarda puesto a tierra por intermedio de los postes.

Fallado el primer concurso, lo que en él se decida será preceptivo, con relación al anterior extremo, en la electrificación de los 4.500 kilómetros de explanación.

NORMA X

Características mecánicas de las líneas de contacto

A) Los soportes serán, en general, metálicos, y sus diversos elementos soldados eléctricamente, justificándose otras soluciones que se presenten en casos particulares, incluso los postes de madera convenientemente tratados.

Los soportes metálicos serán de tipos unificados, así como sus armamentos y cimentaciones, para el cálculo de las que se tendrá en cuenta la resistencia lateral del terreno.

B) Se construirán todos los elementos de la línea aérea de contacto para que el coeficiente de seguridad sea de dos y medio (2,5), en las condiciones de sollicitación más desfavorable. El coeficiente de seguridad se da en relación con la mínima carga de rotura del material.

C) El tipo de línea se estudiará detenidamente, con el fin de aligerarla cuanto sea posible, y para ello utilizando al máximo la longitud total de la superficie de contacto del pantógrafo unificado tipo RENFE.

D) La tensión mecánica del hilo de contacto, que como mínimo será de catorce kilogramos-milímetros cuadrados (14 kg./mm.²) de su sección, deberá regularse automáticamente con contrapesos. La regulación del cable sustentador se hará a mano.

E) Las líneas de contacto en doble vía se dispondrán mecánicamente, independientes entre sí, para conseguir la mayor seguridad del servicio y fácil arreglo de averías. En las estaciones deben utilizarse pórticos funiculares para la

suspensión de las diferentes líneas catenarias en ellas instaladas.

En los túneles se mantendrá asimismo la independencia mecánica de las catenarias de las dobles vías, adoptándose un tipo único de suspensión general. La misma unificación e independencia existirá en las líneas catenarias ~~de~~ superiores.

F) La determinación de las sollicitaciones a que estará sometida la línea aérea de contacto, se ajustará a la Instrucción aprobada por la Orden ministerial (Ministerio de Obras Públicas) fecha 6 de julio de 1945.

G) La RENFE fijará el gálibo de electrificación a utilizar en todas las líneas a que ésta afecta.

NORMA XI

Material tractor

A) Para evitar la multiplicidad de tipos de tractores, toda vez que un número reducido de ellos pueda servir al más variado programa de explotación, se fijan los cinco siguientes:

- Locomotora de gran velocidad.
- Locomotora de pequeña velocidad.
- Automotores.

Furgones tractores para el remolque de trenes ligeros (mercancías y viajeros).

- Locomotoras de maniobras.

B) Para el cálculo y disposición constructiva de los dos tipos de locomotora antes citados, deberán tenerse en cuenta las prescripciones generales siguientes:

1.^a *Peso máximo por eje.*—No deberá exceder de 20 toneladas.

2.^a *Inscripción en curva.*—Las locomotoras deberán poderse inscribir, a la velocidad máxima de cada tipo, en curvas en plena vía, peraltadas, de trescientos (300) metros de radio, y a velocidad reducida en curvas de apartadero, sin peraltar, de noventa (90) metros de radio.

3.^a *Freno.*—Las locomotoras habrán de ir provistas de tres clases de freno:

a) Freno de mano, con accionamiento desde cada cabina, destinado a inmovilizar la máquina una vez apartada.

b) Freno por recuperación de energía, sustituible por el freno reostático, según se determine al fallar el primer concurso, en el que será preciso, al hacerse las ofertas por las diferentes casas licitadoras, detallar las ventajas técnicas y económicas de una y otra solución, teniendo en cuenta no sólo la instalación sobre las locomotoras, sino la instalación y adquisición de los mutadores especialmente dispuestos para la recuperación, que sería preciso instalar en las subestaciones.

c) Freno por el vacío, que accionará los frenos de la locomotora y el del tren, ya que es éste el tipo normal de freno

continuo de todo el material de la RENFE.

4.^a Las locomotoras destinadas al remolque de trenes de viajeros, deberán ir provistas de las instalaciones necesarias para la calefacción del tren por medio de energía eléctrica. Las locomotoras, ya sean de grande o de pequeña velocidad, irán provistas de calefacción eléctrica propia para ambas cabinas.

5.^a Las locomotoras no irán provistas, en general, de dispositivos para el accionamiento en unidades múltiples, excepto en aquellos casos particulares que se especificuen.

C) LOCOMOTORAS DE GRAN VELOCIDAD.

Velocidad máxima: Ciento diez (110) kilómetros hora.

Potencia: Serán capaces de remolcar un tren de quinientas cincuenta (550) toneladas de peso (sin incluir locomotora) compuesto con material de carros giratorios, a la velocidad de sesenta (60) kilómetros hora, en rampa de dieciséis (16) milésimas, siendo el régimen de los motores continuo y sin reducción del campo inductor.

Número de motores: Estarán provistas de uno (1) o dos (2) motores por eje, y podrán conectarse aquéllos, estando por lo menos dos (2) de ellos en serie, de tal manera que pueda obtenerse el mayor número posible de velocidades económicas, previéndose shuntados del campo inductor.

D) LOCOMOTORAS DE PEQUEÑA VELOCIDAD.

Velocidad máxima: Ochenta (80) kilómetros hora.

Potencia: Serán capaces de remolcar un tren de seiscientas (600) toneladas de peso (sin incluir locomotora), compuesto con material de dos (2) ejes (vagones), a la velocidad de cincuenta (50) kilómetros hora, en rampa de dieciséis (16) milésimas, siendo el régimen de los motores continuo, y sin reducción del campo inductor.

Número de motores: Estarán provistas de uno (1) o dos (2) motores por eje, y podrán conectarse aquéllos, estando siempre por lo menos dos (2) de ellos en serie, de tal manera que puedan obtenerse el mayor número posible de velocidades económicas, previéndose shuntados del campo inductor.

Se estudiará la posibilidad del empleo de un solo tipo de motor para las locomotoras de grande y pequeña velocidad, y que el cambio de la relación de engrajes y el shuntado de los campos dé lugar a las características solicitadas para una y otra.

Los esfuerzos de tracción en la llanta

se calcularán por las fórmulas siguientes:

En arranques:

$$E = 5 + \frac{1,10}{0,981} a = 5 + 1,12 a$$

siendo,

E = esfuerzo en kilogramos para una tonelada total de tren (tren y máquina).

a = aceleración media, adoptada para el periodo de arranque, en centímetros segundo².

En marcha a la velocidad V en kilómetros/hora en horizontal y recta:

$$E_1 = 2,5 + 0,00065 V^2 \text{ (para locomotoras).}$$

$E_2 = 2,5 + 0,00045 V^2$ (para trenes con coches de carros giratorios).

$E_3 = 2,5 + 0,00070 V^2$ (para trenes con vagones de dos ejes); siendo

E_1 , E_2 y E_3 los esfuerzos en kilogramos para la tonelada de máquina o tren.

En rampas:

$E_4 = i$, siendo i = la pendiente considerada en milímetros/metro, y E_4 el esfuerzo en kilogramos para la tonelada total de tren (tren y locomotora).

En curvas para toda clase de material:

$$E_5 = \frac{650}{R-55} \text{ para curvas de radio}$$

igual o mayor que 350 metros.

$$E_6 = \frac{650}{R-65} \text{ para curvas de radio}$$

comprendido entre 350 y 250 metros, siendo,

E_5 y E_6 los esfuerzos en kilogramos por tonelada total (tren y locomotora).

E) Automotores.

El equipo tipo de automotores estará constituido por trenes unidad, formados cada uno por un (1) coche automotor y un (1) remolque, acoplados permanentemente en servicio, y montados ambos sobre carros giratorios de dos (2) ejes cada uno. Los distintos elementos del equipo eléctrico podrán repartirse entre los dos coches.

Los dos extremos libres de la unidad irán provistos de enganche automático, que, a la vez de efectuar el mecánico con otras unidades, efectuará las conexiones eléctricas, la del freno y la de la calefacción.

Los motores del coche automotor serán cuatro (4), uno (1) por cada eje del coche automotor, pudiendo ir agrupados en serie y en paralelo y dispo-

niéndose regímenes de shuntado. El equipo eléctrico permitirá el accionamiento desde una sola cabina del conjunto de todas las unidades múltiples, hasta un límite de cuatro trenes unidad, formando un solo tren.

La *velocidad máxima* será de ciento diez (110) Kms./hora.

La *potencia alcanzará* mil (1.000) CV. en régimen unihorario.

La *inscripción en curvas* deberá poderse efectuar, a la velocidad máxima antes fijada, en curvas en plena vía, peraltadas, de trescientos (300) metros de radio, y a velocidad reducida en curvas de apartadero, sin peraltar, de noventa (90) metros de radio.

El *freno* de las unidades de tren será por aire comprimido. Deberán llevar también frenado reostático como freno de socorro y freno de mano para inmovilizarlas una vez apartadas.

La calefacción de los automotores será eléctrica.

F) Podrá utilizarse un tipo de automotor independiente, sin remolque, cuyas características generales se fijarán si fuera preciso.

G) FURGONES TRACTORES Y LOCOMOTORAS DE MANIOBRA.

Esta clase de material motor será objeto de disposiciones complementarias.

H) OBSERVACIÓN ADICIONAL.

Deberán proponer las casas licitadoras la posible instalación de la calefacción eléctrica en los coches y furgones que han de formar parte de la composición de los trenes remolcados por locomotoras eléctricas, coexistiendo dicha instalación con la actual por vapor, en el material móvil que haya de salir de las zonas que se electrifiquen.

Sobre esta materia se adoptará decisión al fallar el primer concurso que haya de celebrarse.

NORMA XII

Reglas generales para recepción de los tractores

A) PRIMERAS MATERIAS.

Serán de la mejor calidad, de las características que se indiquen en los pliegos de condiciones, y se someterán rigurosamente a las pruebas que se prescriben.

B) MOTORES DE TRACCIÓN.

Los ensayos se harán en plataforma, disponiendo los motores en las mismas condiciones en que funcionarán en las locomotoras o automotores, es decir, con ventilación, canalizaciones y consumo de aire idéntico al de aquéllas.

En dichos ensayos, excepto para la

determinación del rendimiento, se empleará el método Hopkinson, comenzando por hacer marchar el grupo a la tensión máxima de salida de las subestaciones (VI. A.) hasta llegar a la estabilización de la velocidad, y una vez obtenida ésta, se procederá a los ensayos.

Igualmente se procederá a la tensión mínima admitida (IX. F.).

C) LÍMITES DE CALENTAMIENTO.

Los aislantes se clasificarán, a los efectos de calentamiento, en tres clases:

Clase O.—Algodón, seda, papel, y materias similares no impregnadas.

Clase A.—Como las anteriores, pero impregnadas, comprendiendo en esta clasificación la impregnación en masa del devanado.

Clase B.—Compuesta de mica, amianto y toda otra materia inorgánica análoga, que además contenga una sustancia aglomerante.

Admitiendo como temperatura máxima del aire ambiente la de cuarenta (40) grados centígrados, las temperaturas finales admisibles serán las siguientes:

Parte del motor	Aislantes	Método de medidas de temperaturas	Elevación de temperatura		Temperatura límite	
			Grados C.º	Grados C.º	Grados C.º	Grados C.º
Devanados de inducido y de campo	Clase A	Resistencia..	70	110	—	—
		Termómetro.	50	90	—	—
	Clase B	Resistencia..	90	130	—	—
		Termómetro.	70	110	—	—
Colector	Clases A. B.	Termómetro.	70	110	—	—
Cojinetes	—	Termómetro.	40	80	—	—

Tratándose de aislantes especiales, las casas licitadoras justificarán, teóricamente y con referencias, las temperaturas límites que adopten.

D) POTENCIA DE LOS MOTORES Y DE LAS LOCOMOTORAS.

Para expresar la potencia de los motores se seguirá la norma internacional de definir la potencia continua y la unihoraria, considerando como potencia de la locomotora la suma de las potencias, en el eje, de los motores montados en aquélla.

Se determinarán las curvas tiempos-temperaturas del inducido, polos principales y de conmutación, para distintos regímenes de intensidad a la tensión media de régimen, prolongando el ensayo hasta que el arrollamiento del inducido alcance una temperatura de ciento treinta (130) grados centígrados. De estos ensayos, convenientemente hechos, se deducirán las potencias continua y unihoraria. Las condiciones de ventilación de los motores, como antes se dijo, serán las mismas que existen en la locomotora una vez montados en ella los motores.

Se entenderá como tensión media de régimen la que corresponde a la mitad de la diferencia entre la tensión máxima a la salida de subcentrales y el diez (10) por ciento de dicha tensión, o sea las tensiones mil seiscientos veinte (1.620),

o mil ochocientos (1.800) voltios, según se adopte para las máximas tres mil seiscientos (3.600) o cuatro mil (4.000) voltios, de acuerdo con VI. A.

Tanto para la potencia unihoraria como para la continua se indicará el número de revoluciones por minuto del motor, y la velocidad correspondiente en Km.-hora de la locomotora.

E) POTENCIA DE UN AUTOMOTOR.

Siguiendo, asimismo, la norma internacional, la potencia de un automotor estará definida por la suma de las potencias en el eje de sus motores, hechas las medidas en la plataforma de ensayo en las mismas condiciones de ventilación a que estarán sometidas una vez montados en los tractores.

Para el resto del ensayo se procederá como en las locomotoras.

F) RÉGIMEN DE VENTILACIÓN.

Será condición precisa la simetría en los tractores respecto a la ventilación, comprobándola con el intercambio de los motores.

G) CONMUTACIÓN.

Se verificará para los regímenes extremos de marcha económica, a la tensión media de régimen, aumentando dicha tensión hasta un cincuenta (50) por ciento.

H) RESISTENCIA MECÁNICA.

Después de girar los motores durante una hora al número de revoluciones correspondientes a la máxima velocidad fijada para locomotoras o automotor, con la intensidad correspondiente al régimen continuo, se aumentará la velocidad hasta la de embalamiento definida, por ser a la que aparecen deformaciones permanentes en el arrollamiento o colector.

La diferencia entre la velocidad de embalamiento y la velocidad máxima en servicio normal debe ser como mínimo de un ciento (100) por ciento de esta última. A una velocidad que exceda a la máxima en servicio normal en un ciento (100) por ciento, no deberán producirse deformaciones en el conjunto del colector, en una o varias de sus delgas, que, medidas con el comparador, excedan de tres (3) centésimas de milímetro.

El ensayo para determinar la anterior deformación, deberá hacerse después de girar el motor durante seis (6) horas al número de revoluciones correspondientes a la velocidad máxima, y con la intensidad correspondiente al régimen continuo.

I) DEDUCCIÓN DE LAS CURVAS CARACTERÍSTICAS.

Se establecerán y dibujarán, para todos los regímenes de marcha económica provistos, llegando a intensidades de un veinticinco (25) por ciento en más de la correspondiente al régimen unihorario, y a las tensiones, media de régimen definida en XII. D., y más diez (+ 10) por ciento de ésta. Igualmente se deducirán y dibujarán las curvas características de locomotoras y automotores.

J) SOBRECARGA.

El motor soportará, sin desmerecer eléctrica ni mecánicamente, tres arranques sucesivos a par doble del correspondiente a la potencia continua. Posteriormente se aumentará gradualmente la intensidad hasta llegar, para una tensión superior en un diez (10) por ciento de la media de régimen, a un par que corresponda a un coeficiente de adherencia, en la locomotora, de treinta centésimas (0,30).

K) SOBRETENSIÓN.

Después de una hora de hacer girar el motor con tensión superior en un diez (10) por ciento a la tensión media de régimen, con reducción máxima de la excitación, y de igual manera después de marchar el motor con tensión disminuída en un diez (10) por ciento de la media de régimen y a la intensidad correspondiente al régimen continuo, se variará tres (3) veces, y bruscamente, la tensión has-

ta más treinta (+ 30) por ciento de la media de régimen.

L) AISLAMIENTO.

El aislamiento se medirá a la temperatura máxima a que se llegue en el régimen unihorario. La rigidez electrostática se comprobará a la misma temperatura, aplicando durante un minuto una tensión máxima alterna sinusoidal de cincuenta (50) hertzios, e igual a cuatro (4) veces la tensión media de régimen.

Las anteriores pruebas deben efectuarse en todos los conductores aislados, y por lo tanto, en los devanados de los motores y en las canalizaciones de locomotora y automotores. Para los circuitos que no puedan estar directamente sometidos a la tensión de línea, la prueba de rigidez electrostática se hará tomando como tensión cuatro mil (4.000) voltios.

M) DETERMINACIÓN DEL RENDIMIENTO.

Se medirán y harán constar en curvas las pérdidas y se encontrará el rendimiento del motor por el método de «pérdidas separadas» y por determinación directa al freno.

N) PRUEBA DE TUBERÍAS Y FRENOS.

Una vez montadas las tuberías en los tractores se probarán con una presión o depresión superior o inferior en un diez (10) por ciento a la de servicio.

El conjunto de la instalación de frenos deberá ser comprobada por repetidas maniobras de aquéllos, midiendo las posibles fugas, por tolerancia, después de doce (12) horas de parada de la instalación, de un treinta (30) por ciento de la presión o vacío de régimen.

O) OBSERVACIÓN GENERAL.

Para todos los casos no especificados en las presentes Normas, se seguirán las del Instituto Americano de Ingenieros Electricistas (A. I. E. E.)

NORMA XIII

Garantías

Las instalaciones de subestaciones y líneas de alta y de contacto deberán garantizarse contra defectos de construcción y montaje, por un plazo mínimo de doce (12) meses, a contar de su puesta en servicio.

Igual plazo será el de garantía de los edificios de subestaciones e instalaciones telefónicas y la señalización inherentes a la electrificación.

Las locomotoras y automotores se garantizarán, contra defectos de construcción y montaje, para un recorrido de ochenta mil (80.000) kilómetros o un plazo máximo de un (1) año.

NORMA XIV

Comunicaciones telefónicas

En todas las Secciones electrificadas se establecerá, siempre que sea posible, una red telefónica dedicada exclusivamente a las necesidades del servicio de la tracción eléctrica. Dicha red se establecerá precaviendo las posibles interferencias sobre ella de las corrientes de tracción.

Las líneas telefónicas se dispondrán de manera que puedan conectarse a ellas aparatos telefónicos fijos o móviles, para establecer, por medio de estos últimos y en casos eventuales, comunicaciones con las Estaciones, Subestaciones y Depósitos de los motores.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 27 de abril de 1946.

F.-LADREDA

Ilmo. Sr. Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 23 de abril de 1946 sobre renovación de las Juntas de Gobierno de las Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana.

Ilmo. Sr.: El artículo 38 del reglamento orgánico de Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana, aprobado por Real Decreto-Ley de 6 de mayo de 1927, prescribía la renovación de los miembros de las Cámaras, por mitad, cada tres años; y aunque fué derogado por la Ley de 30 de mayo de 1941, es conveniente recoger esta orientación, para que las Juntas de Gobierno de dichas Cámaras se renueven con objeto de dar entrada en ellas a nuevos elementos que colaboren asiduamente con los poderes públicos en la realización de los fines asignados a aquellos organismos.

Por tal motivo,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º A partir de la publicación de esta Orden en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, cesarán todos los vocales de las Juntas de Gobierno de las Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana que lleven más de tres años de antigüedad en el cargo.

2.º En el caso de cese del Presidente, por estar comprendido en el número anterior, los Vicepresidentes, por su orden, o el vocal de más edad, en su defecto, se harán cargo interinamente de la presidencia.

3.º Por el Ministerio se designarán las personas que hayan de ocupar las presidencias vacantes, con arreglo a la Ley de 30 de mayo de 1941 y Ordenes de 21 de junio de 1941 y 16 de octubre de 1944.

4.º En el plazo de diez días, a contar de la publicación de esta Orden en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, las Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana remitirán a este Ministerio lista de los vocales de sus Juntas de Gobierno, con las fechas de su designación para el cargo, e indicación de los que deben cesar en virtud de lo dispuesto en el número primero de esta Orden; y

5.º Por los Presidentes de las Cámaras Oficiales de la Propiedad Urbana se harán las propuestas de los nuevos vocales que hayan de sustituir a los salientes, con arreglo al procedimiento fijado en la Orden de 16 de octubre del año 1944.

Lo digo a V. I. para los efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de abril de 1946.

GIRON DE VELASCO

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

ORDEN de 24 de abril de 1946 por la que se aprueba el modelo de Póliza de Seguro de la Mutualidad Patronal «La Previsor» contra accidentes de trabajo en la agricultura y en la industria, de Villarrubia de Santiago (Toledo).

Ilmo. Sr.: Visto el expediente incoado a virtud de documentación presentada por la Mutualidad Patronal «La Previsor» contra accidentes del trabajo en la agricultura y en la industria, domiciliada en Villarrubia de Santiago (Toledo), en súplica de aprobación de su modelo de Póliza de Seguro; y

Teniendo en cuenta que la entidad solicitante ha observado lo dispuesto sobre el particular en los Reglamentos de 25 de agosto de 1931 y 31 de enero de 1933 y los informes favorables emitidos por la Caja Nacional de Seguro de Accidentes del Trabajo y Asesoría Jurídica del Departamento;

Vistos los Reglamentos citados y demás preceptos legales de aplicación,

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta de esa Dirección General, ha tenido a bien acceder a lo solicitado.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 24 de abril de 1946.

GIRON DE VELASCO

Ilmo. Sr. Director general de Previsión.

ORDEN de 3 de abril de 1946 por la que se dispone se efectúe la correspondiente corrida de escalas de los funcionarios del Cuerpo Técnico Administrativo que se indican.

Ilmo. Sr.: Producida una vacante de Jefe de Administración Civil de tercera clase en el Cuerpo Técnico-Administrativo de este Departamento, con motivo de haberse acordado la jubilación forzosa por Orden de 2 de los corrientes de doña Carmen Márquez Rodríguez, que la venía desempeñando,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer se efectúe la correspondiente corrida de escalas en los siguientes términos:

1.º Se promueve a Jefe de Administración Civil de tercera clase del expresado Cuerpo a don Luis Casas Pasarín, número 1 en la actualidad de los Jefes de Negociado de primera clase.

2.º En la vacante del señor Casas se asciende al número 1 de los Jefes

de Negociado de segunda clase, don Enrique Mañas Jiménez.

3.º La vacante de Jefe de Negociado de segunda clase producida por el ascenso del señor Mañas Jiménez se cubre ascendiendo a don Aurelio Gómez Gascón, número 1 en la actualidad de los Jefes de Negociado de tercera clase.

4.º Se asciende a Jefe de Negociado de tercera clase, para ocupar la vacante que produce el ascenso del señor Gómez Gascón, al número 1 de los Oficiales primeros, don Santiago Lalaguna Rayón.

Los efectos de estos ascensos serán del día 2 del actual, siguiente al de la jubilación de la señora Márquez Rodríguez.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 3 de abril de 1946.—Por delegación, Carlos Pinilla Turiño.

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Dirección General de Beneficencia y Obras Sociales

Tribunal de Oposiciones a plazas de Practicantes de la Beneficencia general

Señalando fecha, hora y local en que han de presentarse ante el Tribunal los aspirantes a dichas plazas para dar comienzo a los ejercicios.

Se convoca a los señores opositores para el primer ejercicio de estas oposiciones, que tendrá lugar el día 13 de mayo próximo, a las once de la mañana, en el salón de actos del Hospital de la Princesa, debiendo presentarse todos los aspirantes, ya que, según las condiciones de la convocatoria, para este primer ejercicio no habrá segundo llamamiento.

Asimismo se hace saber que los señores aspirantes que tengan algún defecto en la documentación de su expediente deben subsanarlo antes de dar comienzo a los ejercicios, sin cuyo requisito no podrán tomar parte en ellos. Dichos señores son los que figuran en la relación fijada en el tablón de anuncios del Hospital de la Princesa.

Madrid, 23 de abril de 1946.—El Presidente, Manuel Arredondo.

MINISTERIO DE HACIENDA

Tribunal de oposiciones a plazas de Liquidadores de Utilidades

Transcribiendo relación de opositores admitidos a la práctica de los ejercicios de la oposición por el número que les ha correspondido en el sorteo celebrado el día 23 de abril de 1946, en virtud de lo dispuesto por la Orden ministerial de 9 del mismo mes y año, y señalamiento de día, local y hora en que han de dar principio los ejercicios de la oposición.

Núm.

1. D. Luis Amate Andrés.
2. D. Ramón Arbona Martí.
3. D. Emilio Lobit Cestero.
4. D. Cesáreo Echaguibel Alvillos.
5. D. Angel Parrondo Alonso.
6. D. Francisco Martínez Guillén.
7. D. Manuel Lueiro Rey.
8. D. Domingo Martínez Mielgo.
9. D. Manuel Vivern Moya.
10. D. Nemesio Rodríguez Moreno.
11. D. Antonio González Loeches.
12. D. Jesús Yabar Sáinz.
13. D. Ramón Iglesias Romero.
14. D. Arcadio Martínez Medina.
15. D. Francisco Caus Aribau.
16. D. Francisco de Paula Marimón Aguilera.
17. D. Armando Areizaga Simón.
18. D. Vicente Uriel Galindo.
19. D. Luis Ríos Expósito.

Núm.

20. D. Leandro Alfonso González Alonso.
21. D. Juan José Blanco Alvaro.
22. D. Daniel Sánchez Piñol.
23. D. Andrés Santiago Alonso.
24. D. Francisco Fernández de Córdoba Pascual.
25. D. Pedro Martín de Nicolás y Cabo.
26. D. Luis Valverde Capdepón.
27. D. Jesús Medrano Alvarez.
28. D. Manuel Capella Ros.
29. D. Juan José Griño Ribert.
30. D. Perfecto López y López.
31. D. Gerardo Santos Pedrosa.
32. D. Antonio Valverde Madrid.
33. D. Mariano Urich Ribot.
34. D. Jaime Barella Gutiérrez.
35. D. Fernando Castillo Troyano.
36. D. Agustín A. Muñoz Aguilar.
37. D. Manuel Sánchez Toirán.
38. D. Juan Antonio Barbás Flores.
39. D. José Méndez Carvajal.
40. D. Hilario Moral Ruiz.
41. D. Manuel Gamo Alonso.
42. D. Pedro Pereira Padilla.
43. D. Valentín Fernández Acha.
44. D. Ramón García Arranz.
45. D. Pascual de Liñán y López.
46. D. Antonio Valido Benítez.
47. D. Carlos Huidobro y Uriol.
48. D. Antonio Ochoa Vidorreta.
49. D. Manuel Hoz Gómez.
50. D. José María Aguilar Pinós.
51. D. José Rovira Ferrer.
52. D. José María Abad Martínez.
53. D. José Luis González Sobrinos.
54. D. Joaquín Querol Molina.
55. D. Julio Abad Fernández.
56. D. Rafael Videras García.
57. D. Eugenio Sánchez Rodríguez-Ulbarri.
58. D. Julio Varas Sánchez.
59. D. Antonio Sanz Vázquez.
60. D. Eduardo Climent González.
61. D. José Pardo Losada.
62. D. Juan Ramírez Puertas.
63. D. Antonio Laiz Espín.
64. D. Ambrosio Muñoz Velasco.
65. D. Vicente Montesinos Piquer.
66. D. Emilio Felipe Hurtado y Alonso.
67. D. Dionisio Barriuso Sanz.
68. D. Francisco Cumpián Morales.
69. D. José María Laborda y Martín.
70. D. Manuel Posadillo Peidró.
71. D. Manuel Cebrián Lorente.
72. D. Antonio Seiquer Velasco.
73. D. Manuel Gutiérrez Gómez.
74. D. Fermín Ochoa Vidorreta.
75. D. Volentín Sánchez Martín.
76. D. José A. Llinás Beltrán.
77. D. Luis Alfonso Clavijo Rosillo.
78. D. Ramón Arán Barlés.
79. D. Remigio Nebot Aparisi.
80. D. Gregorio Ruiz Huarte.
81. D. Antonio Sánchez Barbero.
82. D. Samuel Núñez-Castelo Díez.
83. D. Joaquín Gutiérrez del Alamo Mahou.
84. D. Ricardo de Radá Campo.
85. D. Sebastián Cano Guijarro.
86. D. Nazario Lois García.
87. D. José Antonio Sanz Castañeda.
88. D. Francisco Cobián Martín.
89. D. Antonio Contreras Escribano.
90. D. Prudencio Morante García.

Núm.		Núm.		Núm.	
91.	D. Bienvenido Barrera Carrero.	163.	D. Guillermo Jiménez García.	229.	D. Marco Antonio Rodrigo Alegre.
92.	D. Rafael Robles Soldevilla.	164.	D. Gerardo Botija y López Brea.	230.	D. Agustín Gavín Mene.
93.	D. Víctor José Usera Merlo.	165.	D. Cándido Aguilar Carpio.	231.	D. José Ángel Cobián Blanco.
94.	D. Martín Casanovas Ogué	166.	D. José Ramón Fernández Menéndez.	232.	D. Santiago Ibarz Benito.
95.	D. Miguel Díez Fortuny.	167.	D. Francisco Alarcón Muñoz.	233.	D. Andrés Moltó Puyo.
96.	D. José María de Castro Maroto.	168.	D. Gustavo López Abadía.	234.	D. Francisco Naya Cristóbal.
97.	D. Eduardo Ortega Anguita.	169.	D. José Miguel Mosquera Luengo.	235.	D. Alejandro Labay Altau.
98.	D. Manuel Martínez Román.	170.	D. Faustino Hervada Fernández-España.	236.	D. Eladio del Mazó Cabo.
99.	D. César Manuel Albiñana García-Quintana.	171.	D. Antonio Peñuela Calatayud.	237.	D. Salvador Luján Ruiz.
100.	D. Antonio Cebrián Tejado.	172.	D. José Carlos Oramas Pérez.	238.	D. Valentín Calvo González.
101.	D. Bernabé Martínez Cebreros.	173.	D. Jesús Santos Bajo.	239.	D. Ramón Rodríguez San Juan.
102.	D. José Allende González.	174.	D. Fernando Castells y Adriaensens.	240.	D. Eugenio Pastor Freixá.
103.	D. Manuel Do Campo Guitard.	175.	D. Fermín Martínez Ribes.	241.	D. Francisco Candela Mas.
104.	D. Rufino Torrubia Urriza.	176.	D. Luis García Noriega.	242.	D. Antonio García-Aranda López-Rosado.
105.	D. Alejandro Pedromingo Bun.	177.	D. Agustín García Gato.	243.	D. Manuel Minguéz Ferrandis.
106.	D. Luis Pancorbo Ruiz.	178.	D. Luis Fuster Escrivá.	244.	D. Ramiro Sangüesa Rallo.
107.	D. Eduardo Rodríguez Vicente.	179.	D. Eduardo Crespo García Castrillón.	245.	D. Angel Martín Martín.
108.	D. Angel Ruiz de Huidobro y Sánchez.	180.	D. Vicente González Arrojas.	246.	D. Enrique España Lafuente.
109.	D. Manuel Echevarría Bengoa.	181.	D. Luis Bartolomé Aguiló.	247.	D. Juan Alegre Sevilla.
110.	D. Rafael Sobrino Rendo.	182.	D. Eladio González Toledo.	248.	D. Alberto Ballesteros Ballesteros.
111.	D. Luis García Linares	183.	D. Jesús Domingo Mozas Manrique.	249.	D. Miguel Fernández Mardomingo.
112.	D. Félix Roca de Ortega.	184.	D. Leandro Prados Llamas.	250.	D. Gonzalo Ferré Sempere.
113.	D. Antonio Martínez Hinojosa	185.	D. Ignacio Mendizábal de la Puente.	251.	D. José Luis Echegaray Pagola.
114.	D. Manuel de Eugenio y de la Torre.	186.	D. José María Pequeño Roa.	252.	D. José Mauri Alegre.
115.	D. Manuel Risueño Salgado.	187.	D. Aureliano Rodríguez Arroyo.	253.	D. Antonio Martínez Saavedra.
116.	D. Marcial Navarro García.	188.	D. Gaspar Cortés de la Peña.	254.	D. Juan José García Ledesma.
117.	D. Luis Meijide González.	189.	D. Laureano García Ventura.	255.	D. José Sagristá Aguilar.
118.	D. Vicente Saus Mas.	190.	D. Manuel Luaces Valdés.	256.	D. Francisco del Campo Gaiftero.
119.	D. Juan Mas Barlam.	191.	D. Enrique Ernesto Foz Ubeda.	257.	D. Antonio de Dios Hilario.
120.	D. Pedro Romero Serrano.	192.	D. Alicia de las Heras Cristóbal.	258.	D. Nicolás Martín García.
121.	D. Guillermo Bañares Martí.	193.	D. Isaías Gutiérrez García.	259.	D. José Hernández Lozano.
122.	D. Juan Queralt Culleres.	194.	D. José Pérez Antón.	260.	D. Carlos Montes Pérez.
123.	D. Eduardo Laleona Sanz.	195.	D. Timoteo Álvarez Maqueda.	261.	D. Manuel Briso de Montiano Maján.
124.	D. Nicolás Domínguez Díaz.	196.	D. José Roig Quintana.	262.	D. Jaime Feio de Castro.
125.	D. Rafael Serra Mir.	197.	D. Félix Ochoa Uriel.	263.	D. Benito Arranz Mangas.
126.	D. José del Castillo Maestre.	198.	D. Antonio Crespo Fernández.	264.	D. Francisco Meco Gutiérrez.
127.	D. Ricardo Nogués Lajusticia.	199.	D. Juan Antonio González González.	265.	D. Alfonso González Catoyra.
128.	D. Jaime Alfonsín Castrelos.	200.	D. Carlos Caballero Baquero.	266.	D. César Villameriel Meneses.
129.	D. Julio Menéndez Cordero.	201.	D. Mateo Pascual Saña.	267.	D. Rafael Ivars García-Blanco.
130.	D. Mariano Revuelta Corral.	202.	D. Lorenzo de la Cruz Losa.	268.	D. Arturo Reboyras San Martín.
131.	D. José Pinilla Arribas.	203.	D. Félix García Osorio.	269.	D. Félix Sotelo Melado.
132.	D. Ricardo Lamuela Berraondo.	204.	D. José Luis Fernández Rodicio.	270.	D. Francisco Javier Santaló Sors.
133.	D. José Guede Montero.	205.	D. Manuel Moragues y de Oleza.	271.	D. Luis María Rubio Bustamante.
134.	D. Emilio Rodríguez de Alba Elso.	206.	D. Leopoldo Díez Díaz de Rada.	272.	D. Luis Sánchez García.
135.	D. Angel Moreno Cerezo.	207.	D. Clemente Martínez Blasco.	273.	D. Angel Arranz Mangas.
136.	D. Rafael Montes Rubio.	208.	D. Bartolomé Buaes Nicoláu.	274.	D. Pablo José María Antoñanzas Sanz.
137.	D. Antonio Ríos Muñoz.	209.	D. Francisco Torres López.	275.	D. Felipe Rodríguez Sierra.
138.	D. Eusebio Antón de Antonio.	210.	D. José Luis Diego Muñoz.	276.	D. Antonio Mercadal Goñalóns.
139.	D. Víctor Vallejo Menéndez.	211.	D. Gabriel de Usera González.	277.	D. Antonio de los Reyes-García y Martínez.
140.	D. Mariano Roldán Manso.	212.	D. José Brisa Vivó.	278.	D. Joaquín Tortajada Albert.
141.	D. Carlos Laclaustra Fernández de Liencres.	213.	D. Luis Ordax Latás.	279.	D. Rafael Vázquez Rebello.
142.	D. José Bosch Roda.	214.	D. Santiago Velandía Brea.	280.	D. Fernando Frauca Soler.
143.	D. Ramón Alonso Gilart.	215.	D. Emilio Simonet Campos.	281.	D. Ricardo Lezcano Escudero.
144.	D. Florentino Garicano Azpiazu.	216.	D. Juan García Gato.	282.	D. Fernando Martín García.
145.	D. César Martínez García.	217.	D. Joaquín García Palomar.	283.	D. Felipe Sánchez Martínez.
146.	D. Juan Pedro Abad Guillén.	218.	D. Felipe Solanes López.	284.	D. Eduardo Fernández López.
147.	D. Tomás Rubio Ramírez.	219.	D. Alfonso Jiménez García.	285.	D. Félix Pérez Álvarez.
148.	D. Francisco Mezcúa Sánchez.	220.	D. José Alvo Martínez.	286.	D. José Denis Zambrana.
149.	D. José Morales Pérez.	221.	D. Leoncio González Goñi.	287.	D. Emilio Riaño Loma-Ossorio.
150.	D. Mariano López Sanz.	222.	D. Jesús Navarro y Navarro.	288.	D. Francisco Doménech Gargantilla.
151.	D. Miguel Alfonso Aguiló March.	223.	D. Antonio de Rivera Foraste.	289.	D. Miguel Sáenz de Santa María y Pérez del Pulgar.
152.	D. Fernando Lunar Rosa.	224.	D. Félix Palasi Franco.	290.	D. José Corral Maurell.
153.	D. Juan Urraca Fernández.	225.	D. Santiago Villanueva Gracia.	291.	D. José Lorenzo Castrillo Oriza.
154.	D. Juan Otero Soto.	226.	D. Salvador Comas Camps.	292.	D. Antonio Sánchez Delgado.
155.	D. Alfonso Ramos Álvarez.	227.	D. Manuel Crespo Ratera.		
156.	D. José María Ramírez Ladra.	228.	D. Andrés García Ramírez.		
157.	D. Bernardo Rodríguez de Toribio.				
158.	D. José María Arza Uriarte.				
159.	D. José Sánchez Ruiz.				
160.	D. Rafael Ardizzone Cánovas del Castillo.				
161.	D. Manuel Rodríguez García.				
162.	D. Germán Glaria Ernaut.				

Núm.	Núm.	Núm.
293. D. Gregorio de Manzanos Brochero.	361. D. Antosio Semente Claveria.	429. D. Juan Burcet Matz.
294. D. Eusebio López Sierra.	362. D. Manuel Ayuso Tejerizo.	430. D. Antonio Gorospe González.
295. D. Nicasio de Castro Tiscar.	363. D. Arsenio Martínez Martínez.	431. D. Manuel Mosqueira Vecino.
296. D. Enrique García Calvo.	364. D. Francisco de Asis Cerezo Jurado.	432. D. Isaac Bayón Majúa.
297. D. Francisco Quiles López.	365. D. Luis Cazón Martín.	433. D. Francisco Alejandro Vila Chinchilla.
298. D. Manuel Parrondo Alonso.	366. D. Luis Conde Borrás.	434. D. Hernán Luis Pérez Naranjo
299. D. Antonio Ortega Giménez.	367. D. Juan Rodríguez Orta.	435. D. Pío Laorden Jiménez.
300. D. José Ubeda Hernández.	368. D. Juan Bell Lillo.	436. D. Juan Luengo y Camps.
301. D. Francisco Delgado López.	369. D. Luis Almarza Mata.	437. D. Ramón Gallego Bolaños.
302. D. Francisco Puchol Palmero.	370. D. Andrés Fondevila Pampín.	438. D. Claudio José Pérez García.
303. D. Cristián Gómez-Acebo y Quintana.	371. D. Jaime María Serra Martínez.	439. D. Carlos Mir y Orfila.
304. D. Luis Reymundo García-Plaza.	372. D. José Antonio Diego Sañudo.	440. D. Manuel Cáceres Vázquez.
305. D. Antonio Urtibia Ramírez.	373. D. Gabriel Prados del Valle.	441. D. Francisco Javier Grande Colchero.
306. D. Antonio Penalba Salvador.	374. D. Luis Miguel Lozano Ruiz.	442. D. Samuel Castrejana Bañuelos.
307. D. Fernando Montaña Sánchez.	375. D. Julián Manuel Navarro Marco.	443. D. Celestino Pazos Creo.
308. D. Fernando Hidalgo Alvarez.	376. D. Emilio García Sardinero.	444. D. José López Cueto.
309. D. Juan Nieto Esteban.	377. D. Teodoro Riaño Abaigar.	445. D. Angel Báez Iglesias.
310. D. Francisco Cartagena Guisado.	378. D. Jesús Miravete Navarro.	446. D. Angel Ramón Alonso Herrera.
311. D. José Botet Fontrodona.	379. D. José María Sarmiento Pérez-Sierra.	447. D. Julián Francisco Otero de Cáceres.
312. D. Salvador Deop González-Caballos.	380. D. Tomás Triviño Esteban.	448. D. Agustín Bataller Ollo.
313. D. Rafael Ripoll Fajardo.	381. D. Angel Ramírez Ochagavía.	449. D. Carlos Camargo Galván.
314. D. Crisanto Alonso Fernández.	382. D. Herminio Sánchez y Sánchez.	450. D. Antonino Sístac Badía.
315. D. Maquel Antonio Vidal Villa	383. D. Antonio Palacios Barbi.	451. D. Melanio Enriquez Moure.
316. D. José Sánchez Hidalgo.	384. D. Pablo Rodés González.	452. D. Luis Rodríguez Vázquez.
317. D. Leopoldo Castilla Velázquez.	385. D. Francisco Rebull Gálvez.	453. D. Fulgencio Mir Oliver.
318. D. José Guijarro Madrid.	386. D. Miguel Gálvez y Gómez-Landero.	454. D. José María Hernández García.
319. D. Gerardo Fernández Rodríguez.	387. D. José María Vélez Ruiz.	455. D. Fernando Díez Heppe.
320. D. Viriato Cacho Gonzalo.	388. D. Cristóbal Leal Ureba.	456. D. Manuel Cansado Maceda.
321. D. Carlos Manuel Herrera de Vargas.	389. D. Adolfo Nieto García.	457. D. Luis Martínez y Mantuliz.
322. D. Cayetano Gómez Lobo.	390. D. Francisco Coll y Sato.	458. D. Antonio Piqueras García.
323. D. Emilio Aguilar Moya.	391. D. Gonzalo Vera Láinez.	459. D. Angel García Fernández.
324. D. Ricardo Benedi y Mir.	392. D. Celso Méndez Isla.	460. D. Francisco Hernández Morcillo.
325. D. Alfonso Méndez García.	393. D. Antonio Valero Castejón.	461. D. Román Alejandro de Lis Tejedor.
326. D. José de las Parras Acosta.	394. D. Fernando Fernández Ferrer.	462. D. Rafael Martos Jaldón.
327. D. José María Martín Sampe dro.	395. D. José María Lafuente López.	463. D. Gumersindo Pino Gala.
328. D. Eduardo Berrocal Pancorbo.	396. D. Enrique Fernández Feijoo.	464. D. Augusto Peláez Quelle.
329. D. Angel Rodríguez Carballo.	397. D. Roberto Romani Calafat.	465. D. Cecilio González Vallejo.
330. D. Juan Martínez Molner.	398. D. Rafael María Cuñado Cónsul.	466. D. Manuel Albentosa Mateo.
331. D. Jesús Campos Sánchez.	399. D. Ramón Bernús Barón.	467. D. Ismael Pedregal Ebrat.
332. D. Emilio Martínez Muedra.	400. D. Julián Villar Barcina.	468. D. Antonio Miguel Bravo.
333. D. Natalio Saiz Samaniego.	401. D. Gabriel Roncero Moraga.	469. D. José María Hergueta y García de Guadiana.
334. D. Arturo Almazán Casaseca.	402. D. Manuel Quelle Avilés.	470. D. José María Martínez Pozas.
335. D. Angel Cañete Nérida.	403. D. Inocencio Cruz Villabona.	471. D. Joaquín Codoñer González.
336. D. Adolfo Soto Arjona.	404. D. Antonio Gómez García.	472. D. Fausto Santa Olalla Murciano.
337. D. Angel Martín Gonzalo.	405. D. Agustín Lluch Orra.	473. D. Ramón Domínguez Cejuela.
338. D. Francisco Serra Llull.	406. D. Ignacio Marín Marín.	474. D. José Ruiz de Villa Sañudo.
339. D. Manuel Romero Rodríguez.	407. D. Jenaro Cacho Carballido.	475. D. Antonio Parroqué Parroqué.
340. D. Enrique de Pablo y Olazabal.	408. D. Ricardo Gutiérrez del Valle y Romero.	476. D. Antonio Merino Maroto.
341. D. Fulgencio Rosique Navarro.	409. D. Francisco González Riduejo.	477. D. Gualtero de Castro Alarcón.
342. D. Manuel Longueira García.	410. D. Eduardo Sanz Vilaplana.	478. D. Francisco Chaves Torres.
343. D. Luis Pozo Tamames.	411. D. Emilio Gasca Melús.	479. D. Rafael Villegas García.
344. D. Rafael Pérez Terol.	412. D. Angel Galán Calvillo.	480. D. Arsenio Riesco Alvarez.
345. D. Enrique Ruiz López.	413. D. Juan Antonio Drake y Drake.	481. D. Santiago Gallego Laso.
346. D. Julián Jiménez Alvarez.	414. D. José Sancho Manera.	482. D. Eugenio Izquierdo García.
347. D. José Fernández-Golfín y Montejo.	415. D. Ricardo Hueso Chércoles.	
348. D. Juan Carlos Ferreiro Pérez.	416. D. Fernando Núñez de Prado Bermejo.	
349. D. Amador Rodríguez Menéndez.	417. D. Pedro González Serrano.	
350. D. José Luis Alvarez Alonso.	418. D. Enrique Martín Arcos.	
351. D. Enrique Rebull Gálvez.	419. D. Juan Sánchez Gallego.	
352. D. Cesáreo Teijeiro Orosa.	420. D. Néstor Fernández Feijoo.	
353. D. Juan Giner González.	421. D. Rafael Pariente Montero.	
354. D. Juan L. Asensio Solanas.	422. D. José Sastre Lloréns.	
355. D. Andrés Jiménez Calderón.	423. D. Francisco Venegas Rey.	
356. D. Salvador Zanón Mercado.	424. D. Juan López Miñano.	
357. D. Luis Rodríguez Gordo.	425. D. Valentín Cobo San Emeterio.	
358. D. Fernando Rodríguez Ferrer.	426. D. Julio López y Fernández-Golfín.	
359. D. Angel Domínguez García.	427. D. Luis Román Cardero.	
360. D. Oswaldo Domínguez Santalices.	428. D. Ricardo María Serrano Bulnes Bulnes.	

En cumplimiento de lo dispuesto en el número 8.º de la Orden ministerial de 27 de noviembre de 1945, se hace público que los ejercicios de la oposición darán comienzo el día 16 de mayo próximo, a las dieciséis horas, en el salón de actos de la Delegación de Hacienda de esta provincia, calle de Montalbán, núm. 6, efectuándose el llamamiento de los opositores que hayan de actuar en cada día con la debida antelación, por anuncio que se fijará en la Dirección General de Contribucio-

nes y Régimen de Empresas, y Delegación de Hacienda.

Madrid, 25 de abril de 1946.—El Secretario, José María Pané.—Visto bueno, el Presidente, Manuel Caramés.

Dirección General de lo Contencioso del Estado

Acuerdo por el que se concede al Montepío de Previsión Social de la Bolsa de Comercio de Bilbao la exención del impuesto que grava los bienes de las personas jurídicas.

Visto el expediente promovido por don Javier de Abeidúa e Imaz, Síndico Presidente del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de Bilbao y Presidente nato del Montepío de Previsión social de la Bolsa de Comercio, de dicha plaza, solicitando para los bienes de esta institución la exención del impuesto sobre bienes de personas jurídicas, al amparo de lo que dispone el párrafo noveno del artículo 264 del Reglamento que regula la exacción del mencionado tributo;

Resultando que al escrito inicial de este expediente acompaña el solicitante una relación de los valores que integran el patrimonio de la nombrada entidad, consistentes en títulos de la Deuda amortizable al 3,50 por 100, emisión de 1942; cédulas de Crédito Local al 4 por 100, y obligaciones del Manzanares al 5 por 100, con un total de pesetas 196.026,25, y un ejemplar impreso de los Estatutos por que se rige, al que se acompaña una certificación expedida por el Secretario, con el visto bueno del Presidente, en la que se hace constar que son reproducción fiel y exacta de los originales aprobados por la Dirección General de Previsión, inscritos en el Registro Oficial del Montepío de Mutualidades con el número 506;

Resultando que el citado Montepío tiene como fines la concesión de pensiones de retiro a los agentes de Bilbao y a sus dependientes y al personal adscrito a la plantilla de la Bolsa de Bilbao, cuyas pensiones, en caso de fallecimiento de los beneficiarios, pasarán a sus viudas o hijos menores de veintitrés años, o a sus herederos legítimos dentro del cuarto grado y auxilio a los padres sexagenarios, hallándose representada con 103.000 pesetas la aportación inicial del Colegio, contando también como recursos con las cuotas de los asociados, aportaciones suplementarias de la Bolsa y de sus agentes y donativos que reciba o recauden, autorizados por organismo competente, disponiendo también que en el caso de disolución, una vez que sea ultimada la oportuna liquidación, los saldos sobrantes se aplicarán a fines benéficos de previsión social, y que el Síndico Presidente de la Bolsa de Bilbao será Presidente nato de la Junta de gobierno y, por tanto, de Montepío como institución;

Considerando que el artículo 50, apartado G), de la Ley de los impuestos de Derechos reales y sobre transmisiones de bienes, de 29 de marzo de 1941, y el 264, número noveno, del Reglamento dictado para su aplicación de la misma fecha, declaran exentos del impuesto

de personas jurídicas, entre otros bienes, los de carácter mueble pertenecientes a Asociaciones cooperativas de socorros mutuos que, formando un fondo social con las entregas y cuotas periódicas de los asociados y con los donativos benéficos que reciban, se limiten a repartir pensiones o auxilios a los mismos socios o a sus familias, en casos determinados de paralización del trabajo, enfermedad o muerte...;

Considerando que tales características concurren en la entidad de que se trata, toda vez que su única finalidad consiste en la concesión de pensiones de retiro a sus asociados, las cuales pasarán, en caso de fallecimiento de los beneficiarios, a sus viudas e hijos menores de veintitrés años, o a sus herederos legítimos dentro del cuarto grado, o se destinarán a auxiliar a los padres sexagenarios de aquéllos;

Considerando que la competencia para la resolución de los expedientes de exención del referido impuesto está atribuida a este Centro directivo, por el párrafo cuarto del artículo 265 del precitado Reglamento,

La Dirección General de lo Contencioso del Estado declara exento del impuesto sobre bienes de las personas jurídicas el capital que posee el Montepío de Previsión social de la Bolsa de Comercio de Bilbao, integrado por los valores que quedan relacionados.

Madrid, 22 de marzo de 1946.—El Director general, P. O., Luis Flórez Estrada.

Acuerdo por el que se concede a la Fundación «Escuela de niñas del Concejo de Sopuerta», barrio del Mercadillo de Bilbao; la exención del impuesto sobre bienes de las personas jurídicas.

Visto el expediente promovido por don Mariano Torrontegui, comanditario de don Manuel Mitjás y Murrieta, Patrono de la Fundación «Escuela de niñas del Concejo de Sopuerta», (Vizcaya), en solicitud de exención del impuesto de personas jurídicas para los bienes de la citada Fundación;

Resultando que por escritura de 13 de octubre de 1857, autorizada por el Notario de Bilbao, don Miguel Castañiza, don Francisco Luciano de Murrieta creó en el Concejo de Sopuerta, una escuela gratuita para niñas pobres;

Resultando que por Real Orden del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes de 7 de marzo de 1918, se clasificó a la Fundación de que se trata con el carácter de benéfico docente particular, con la obligación de presentar presupuestos y de rendir cuentas al Protectorado;

Resultando que el capital se halla constituido por una inscripción nominativa de la Deuda Perpetua Interior al 4 por 100, número 4.441 de 27.000 pesetas, depositada en el Banco de Bilbao a nombre de la mencionada Escuela, figurando con el resguardo número 632.594;

Considerando que el artículo 50, apartado F) de la Ley de los impuestos de Derechos reales y sobre transmisiones de bienes de 29 de marzo de 1941 y el 264 número 8.º del Reglamento para su aplicación de la propia fecha, declaran exentos del impuesto sobre los bienes de las personas jurídicas los que de una

manera directa e inmediata, sin interposición de personas, se hallen afectos o adscritos a la realización de un objeto benéfico de los enumerados en el artículo segundo del Real Decreto de 14 de marzo de 1899, siempre que en él se empleen directamente los mismos bienes o sus rentas o productos;

Considerando que el objeto de la Fundación de que se trata es esencialmente benéfico por dedicar su actividad al remedio de necesidades ajenas, sin que exista persona interpuesta ya que al obligarse al Patronato a la rendición de cuentas al Protectorado aquél no podría disponer de los bienes sin incurrir en responsabilidad;

Considerando que sus bienes están directamente adscritos a la realización de su fin por tener depositados los valores a nombre de la Fundación en el Banco de Bilbao.

Considerando que la competencia para la resolución de los expedientes de exención del referido impuesto está atribuida a este Centro directivo por el párrafo cuarto del artículo 265 del precitado Reglamento,

La Dirección General de lo Contencioso del Estado acuerda declarar exento del impuesto sobre bienes de las personas jurídicas el capital reseñado en el último resultando de este acuerdo, perteneciente a la Fundación «Escuela de niñas del Concejo de Sopuerta», barrio del Mercadillo de Bilbao.

Madrid, 15 de abril de 1946.—El Director general, P. D., Luis Flórez Estrada.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Dirección General de Comercio y Política Arancelaria

Transcribiendo instancia, extractada, de «Industrias Sevillanas de Hidrogenación de Aceites, S. A.», en que solicita la admisión temporal de aceites vegetales y de animales marinos para su transformación en grasas hidrogenadas destinadas a la exportación.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo séptimo del Reglamento aprobado por Decreto-Ley de 16 de agosto de 1930 para la aplicación de la Ley de admisiones temporales, de 14 de abril de 1888, teniendo en cuenta lo establecido por la Orden de este Ministerio de 9 de noviembre de 1939, y a los efectos de las alegaciones que, dentro del plazo de diez días, contado a partir de la publicación del presente anuncio, puedan formular quienes se estimen afectados por la concesión, se publica la siguiente instancia extractada:

«Industrias Sevillanas de Hidrogenación de Aceites, S. A.», con domicilio en Sevilla, solicita que se conceda a su favor la admisión temporal de aceites vegetales (algodón, cacahuete, soja, etc.) y de animales marinos (ballena, cachalote, sardina), para ser convertidos en grasas concretas destinadas a la exportación, con sujeción a las siguientes normas:

Operaciones y transformaciones a que han de someterse las mercancías importadas, en el proceso de su industrialización.—La hidrogenación de los aceites

mencionados, por la cual se endurecen, transformándose en productos de más valor y aplicaciones más variadas, empleándose en esta operación un acelerador de reacción, como puede ser una sal de níquel. Se obtienen grasas hidrogenadas de calidad única, si bien con distintas características de dureza, que no influyen en el peso ni en el rendimiento.

Plazo para la transformación.—Cuatro meses, a partir de la llegada de la mercancía a la fábrica, hasta su reexpedición o despacho aduanal.

Emplazamiento del local para la misma.—Calle de la Botella, sin número, en el lugar conocido por Tabladilla, de esta ciudad de Sevilla.

Mermas y desperdicios previstos por unidad de fabricación.—En los aceites vegetales es de dos kilos por grado de acidez, y de tres kilos por merma general, por cada cien kilos de aceite recibido. En los aceites de animales marinos, de tres kilos por grado de acidez y de tres kilos por merma general por cada cien kilos de aceite recibido.

Cantidad de mercancía importada que ha de deducirse por cada unidad reexportada.—Se encuentra en relación con la acidez del aceite, como queda especificado bajo el epígrafe anterior, pudiendo comprobarse esta acidez a la entrada de la mercancía, mediante análisis efectuado en la Aduana o en algún laboratorio oficial, para las debidas garantías y para el cálculo de las cantidades que se puedan exportar.

Así, en el supuesto de que el aceite a recibir en admisión temporal es de cinco grados de acidez, al exportarse cien kilos de grasa hidrogenada, habrán de darse de baja en la cifra de importación temporal 114,94 kilos para los aceites vegetales, o 121,94 para los aceites de animales marinos.

Aduana por donde ha de verificarse la importación y exportación.—Tanto la importación como la exportación, se haría por este puerto de Sevilla.

Procedencia de las mercancías a importar.—Portugal y sus colonias, Francia y sus colonias, Inglaterra y sus colonias, Estados Unidos y sus colonias, Argentina y Uruguay.

Sevilla, 13 de marzo de 1946.—Industrias Sevillanas de Hidrogenación de aceites, S. A., P. P. (firma ilegible).»

Madrid, 25 de abril de 1945.—El Director general de Comercio y Política Arancelaria, José Sebastián de Erice.

Comisaría General de Abastecimientos y Transportes

(Dirección Técnica)

Anunciando el extravío de la guía de circulación que se cita.

Se pone en conocimiento de las Delegaciones Provinciales y Locales de Abastecimientos y Transportes, Delegación Especial del Campo de Gibraltar, Fiscalías de Tasas y Autoridades gubernativas que ha sufrido extravío la siguiente guía de circulación:

Serie RL-1, número 122.942, expedida por la Inspección Provincial de la Comisaría de Recursos de la Zona de Levante en Tarragona, para transportar 463 kilos de aceite desde Alfara de Carles a Tortosa.

Por los Servicios de Inspección de los mencionados Organismos y Agentes de

la Autoridad se ejercerá la debida vigilancia en averiguación de su paradero, dando cuenta inmediata a esta Comisaría General en el caso de ser hallada y comunicando al propio tiempo el nombre y circunstancias de la persona o entidad que transportase con ella.

Madrid, 24 de abril de 1946.—El Comisario general, P. D., el Director técnico, José Marín.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL Dirección General de Enseñanza Primaria

Rescindiendo la contrata de las obras de un edificio con destino a Grupo Escolar en "Ejido de San Marcos", Mancha Real (Jaén).

Ilmo. Sr.: En expediente seguido a instancia de don Cándido Jurado Cejudo, contratista de las obras de un edificio con destino a Grupo Escolar en «Ejido de San Marcos», Mancha Real (Jaén), solicitando que sea rescindida la contrata, Este Ministerio, de acuerdo con el Consejo de Estado, ha resuelto:

Primero.—Acceder a lo solicitado por don Cándido Jurado Cejudo, contratista de las obras de un edificio con destino a Grupo Escolar en «Ejido de San Marcos», Mancha Real (Jaén), y, en consecuencia, rescindir la contrata de las mencionadas obras, procediéndose por el Arquitecto escolar de la provincia a efectuar la recepción de las mismas, de conformidad con lo que determina el párrafo segundo del artículo 71 del pliego de condiciones generales de 4 de septiembre de 1908, a valorar la obra ejecutada y los materiales acopiados al pie de la misma que sean de recibo y a practicar la liquidación correspondiente; y

Segundo.—Que por el mencionado Arquitecto se proceda a redactar un nuevo proyecto por el total de la obra que queda por ejecutar, para su ulterior realización.

De orden comunicada por el excelentísimo Sr. Ministro lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 13 de abril de 1946.—El Director general, R. de Toledo.

Ilmo. Sr. Ordenador Central de Pagos civiles del Estado (Ministerio de Hacienda).

Dirección General de Enseñanza Profesional y Técnica

Nombrando la Comisión calificadora del concurso-oposición a la plaza de Profesor de prácticas, y Auxiliar de «Ampliación de Física y Aplicaciones del Calor», vacante en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales, Establecimiento de Madrid.

Recibidas las propuestas correspondientes, de conformidad con lo establecido en el Decreto de 17 de octubre de 1940, para la designación de la Comisión Calificadora que ha de juzgar el concurso-oposición a la plaza de Profesor de prácticas y Auxiliar de «Ampliación de Física y Aplicaciones del Calor», vacante en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales, Establecimiento de Madrid,

Esta Dirección General ha resuelto

nombrar la siguiente Comisión Calificadora, de la que será Presidente el ilustrísimo Sr. Director general de Enseñanza Profesional y Técnica, o la persona en quien delegue, y que se hallará constituida por los señores siguientes:

Director de la Escuela: don Manuel Soto Redondo.

Profesor: don Alberto Inclán López.
Suplente: don Manuel Lucini y Ruiz de Vallejo.

Por el Consejo de Industria: don Manuel Casanova Conderana.

Suplente: don Ricardo Arana.
Por la Dirección General de Industria: don Enrique Mellado Lafuente.

Suplente: don José López Vargas.
Por el Patronato «Juan de la Cierva»: don Carlos Godino Gil.

Por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas: don José Baltá Elías.

Suplente: don Isidro Polit Buxareu.
Los aspirantes admitidos podrán recusar a los Jueces y suplentes que consideren incompatibles, de conformidad con el artículo 13 del Decreto de 14 de enero de 1933, dentro de los diez días siguientes al de la publicación de la presente Orden en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 16 de abril de 1946.—El Director general, Ramón Ferreiro.

Nombrando la Comisión calificadora del concurso oposición a la plaza de Profesor de prácticas y Auxiliar de «Química general y Análisis química», vacante en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales, Establecimiento de Bilbao.

Recibidas las propuestas correspondientes, de conformidad con lo establecido en el Decreto de 17 de octubre de 1940, para la designación de la Comisión Calificadora que ha de juzgar el concurso-oposición a la plaza de Profesor de prácticas y Auxiliar de «Química general y Análisis química», vacante en la Escuela Especial de Ingenieros Industriales, Establecimiento de Bilbao,

Esta Dirección General ha resuelto nombrar la siguiente Comisión Calificadora, de la que será Presidente el ilustrísimo señor Director general de Enseñanza Profesional y Técnica, o la persona en quien delegue, y que se hallará constituida por los señores siguientes:

Director de la Escuela: don Manuel Soto Redondo.

Profesor: don Carlos Abollado Ariá.

Suplente: don Antonio Ferrán Degrie.
Por el Consejo de Industria: don Luis Pombo Polanco.

Suplente: don Isidoro V. Mazariegos.
Por la Dirección General de Industria: don Marcelino Diego Mendoya.

Suplente: don Marcelino Herrán.
Por el Patronato «Juan de la Cierva»: don Antonio Rius Miró.

Suplente: don Laureano Menéndez Puget.

Científicas: don Antonio Ipiens Lacasa.
Suplente: don Fernando Burriel Martí.

Los aspirantes admitidos podrán recusar a los Jueces y suplentes que consideren incompatibles, de conformidad con el artículo 13 del Decreto de 14 de enero de 1933, dentro de los diez

días siguientes al de la publicación de la presente Orden en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 16 de abril de 1946.—El Director general, Ramón Ferreiro.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Dirección General de Obras Hidráulicas

Concediendo a doña Pilar de Murga y Murga y a su hijo don Fernando Charro de Murga, el aprovechamiento de agua que se indica.

Visto el expediente incoado por doña Pilar de Murga y su hijo don Fernando Charro, para aprovechar aguas derivadas del río Tormes, en término de Tejares (Salamanca), con destino al riego de una finca rústica de su propiedad.

Esta Dirección General ha resuelto acceder a lo solicitado, con sujeción a las siguientes condiciones:

1.ª Se concede a doña Pilar de Murga y Murga y a su hijo don Fernando Charro de Murga, el aprovechamiento de veinte (20) litros de agua por segundo, derivados del río Tormes, en término municipal de Tejares (Salamanca), que serán empleados en el riego de una finca rústica de su propiedad de veinte hectáreas de cabida.

2.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado por los peticionarios y suscrito por el Ingeniero de Caminos don Juan de Angulo y Gattodurán, con fecha 7 de febrero de 1944.

3.ª Los concesionarios darán conocimiento a la Jefatura de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero del comienzo y terminación de las obras y de los incidentes que ocurran durante su construcción.

Una vez terminadas las obras, serán reconocidas por el Ingeniero Jefe de Aguas o delegado suyo, levantándose acta en la que conste detalladamente las obras construidas, el cumplimiento de las condiciones de la concesión y los nombres de los fabricantes o constructores que hubieran intervenido. Dicha acta se elevará a la superior aprobación, sin cuyo requisito no podrá dar comienzo a la explotación.

4.ª Las obras darán comienzo en el plazo de tres (3) meses, a contar de la fecha de la concesión, y habrán de terminar en el de un (1) año después del comienzo.

5.ª La ejecución de las obras, primero, y su conservación, después, quedarán bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Aguas del Duero, siendo de cuenta de los concesionarios todos los gastos que esto origine.

6.ª Los concesionarios, como propietarios en zona regable del pantano de Santa Teresa, cuyo canal ha de explotar la Administración, quedan sujetos a las obligaciones que les sean impuestas a los restantes propietarios de la zona, en cuanto a formación de la Comunidad de Regantes, canon de uso de agua, construcción de acequias, etc., sin que la elevación particular pueda eximirles de estas obligaciones.

7.ª La concesión se entiende hecha sin perjuicio de tercero, dejando a salvo el derecho de propiedad, y quedará sometida a las disposiciones vigentes, quedan-

do asimismo sujeta a expropiación en favor de cualquier obra del Estado y de los aprovechamientos preferentes establecidos en la Ley de Aguas.

8.ª Todas las obras e instalaciones que comprende esta concesión quedarán sujetas a las disposiciones vigentes sobre el Fuero del Trabajo y demás disposiciones de carácter social y de protección a la Industria nacional.

9.ª La caducidad de esta concesión se producirá por incumplimiento de cualquiera de las condiciones anteriores.

Y habiendo aceptado el peticionario las preinsertas condiciones y remitido póliza de 150 pesetas, según dispone la vigente Ley del Timbre, que queda unida al expediente, lo comunico a V. S. para su conocimiento, el de los interesados y demás efectos, con publicación en el «Boletín Oficial» de la provincia.

Dios guarde a V. S. muchos años.
Madrid, 8 de abril de 1946.—El Director general, Francisco García de Sola.
Sr. Ingeniero Jefe de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero.

Rehabilitando definitivamente la concesión solicitada por don Manuel Fernández Oliva.

Visto el expediente incoado por don Manuel Fernández Oliva para alumbrar aguas subterráneas y subálveas en los barrancos de Guía y las Garzas, en términos de Guía y Gáldar (Las Palmas);

Resultando que por Orden ministerial de 22 de agosto de 1939 se otorgó esta concesión con sujeción a las condiciones que se fijaban;

Resultando que en 9 de octubre de 1940 se concedió una prórroga de cuatro años, en virtud de la cual debían quedar terminadas las obras el 22 de agosto de 1943, y se accedió a la transferencia que se había solicitado, quedando la «Comunidad de Explotación de aguas del Norte de Gran Canaria» subrogada en todos los derechos y obligaciones del anterior concesionario;

Resultando que en 27 de diciembre de 1944 la Jefatura de Obras Públicas de Las Palmas manifestó que don Federico E. Clarke, como apoderado de don David J. Leacok, presentó escrito en el que pedía se declarase la caducidad de esta concesión en virtud de las razones que alega. Que examinado el expediente resulta cierto que el concesionario no ha solicitado nueva prórroga del plazo de ejecución de las obras antes que se terminaran; que reconocidas las obras ejecutadas y teniendo en cuenta que ya ha solicitado una nueva prórroga y que la caducidad de la concesión produciría perjuicios a la economía de la isla, propone se conceda un nuevo plazo, que terminará el 23 de agosto de 1946, para la terminación de las obras autorizadas. Además hace contar que el pozo, cuya existencia es la base de la petición de caducidad presentada por don Federico E. Clarke, fué declarado abusivo por la Administración, y por ello no tiene personalidad para pedir la caducidad de este aprovechamiento, no habiendo lugar a tramitarla;

Resultando que en vista de este informe, por Orden de 22 de mayo próximo pasado se interesó del Servicio, como trámite previo a la resolución que proceda, informarse acerca del presupuesto total de las obras que comprende el proyecto base de la concesión, teniendo en

cuenta los precios actuales y asimismo especificara, dentro del criterio antes establecido, el presupuesto de las obras que faltan por ejecutar. Esta resolución fué dictada en vista de que, conforme se reconoce por el peticionario en la instancia presentada y asimismo por los Organismos informantes de dicha petición de prórroga, fué presentada fuera del plazo hábil y, por lo tanto, la concesión aparece incurso en caducidad, y en estas condiciones sólo cabría la rehabilitación de la misma con una fianza extraordinaria;

Resultando que el Ingeniero encargado informa que la petición comprendía 1.354 metros de la galería y la concesión redujo esta longitud a 1.074 metros, ascendiendo lo construido a 349 y faltando, por consiguiente, por ejecutar 725 metros, habiendo instalado la casa de máquinas. Que el presupuesto de las obras concedidas, sin contar dicha casa de máquinas, a los precios actuales, ascendería a pesetas 214.800, que unidas a las 7.000 que figuran en el presupuesto para dicha Casa de máquinas, dan un total de 221.800 pesetas, de las que faltan por ejecutar galerías por un valor de 145.000 pesetas;

Considerando que la instancia presentada por el concesionario, en virtud de la cual solicita una nueva prórroga de cuatro años, aparece suscrita con fecha 23 de noviembre de 1944, por lo que dicha petición ha sido formulada fuera del plazo y la concesión aparece incurso en caducidad desde la fecha de 22 de agosto de 1943, en que terminó la prórroga últimamente concedida. En estas condiciones no es factible acceder a dicha ampliación de plazo;

Considerando que de acuerdo con el criterio establecido en otros casos análogos lo único que procede sería la rehabilitación de la concesión, ya que de los informes emitidos se deduce la no existencia de perjuicios a tercero, con la obligación de establecer una fianza extraordinaria equivalente al 5 por 100 del presupuesto total de las obras que faltan por ejecutar, fianza que puede ser cifrada en 7.250 pesetas, teniendo en cuenta la valoración del servicio,

Este Ministerio ha resuelto rehabilitar definitivamente la concesión de que se trata, con sujeción a las condiciones y plazos en ella establecidos, una vez que el concesionario ha constituido en la Caja General de Depósitos, Sucursal de Las Palmas, la fianza ordenada de 7.500 pesetas, según resguardo con los números 3.777 de entrada y 3.813 de registro, a disposición de la Dirección General de Obras Hidráulicas, a responder de esta rehabilitación, la cual será devuelta una vez que se apruebe el acta de reconocimiento final de las obras, o incautada por el Estado en caso de incumplimiento.

Y habiendo aceptado el peticionario la rehabilitación de que se trata, remitido póliza de 150 pesetas, según dispone la vigente Ley del Timbre, que queda unida al expediente, y depositada la fianza de 7.500 pesetas, de orden del excelentísimo Sr. Ministro lo comunico a V. S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos, con publicación en el «Boletín Oficial» de la provincia.

Dios guarde a V. S. muchos años.
Madrid, 12 de abril de 1946.—El Director general, Francisco García de Sola.

Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Las Palmas,