

doscientos sesenta y nueve al nueve con trescientos once de la nacional cuatrocientos uno, de Madrid a Toledo», provincia de Madrid.

Artículo segundo.—Se aprueba el gasto de diecisiete millones doscientas seis mil ochocientas sesenta pesetas con cuarenta y cuatro céntimos a que asciende el presupuesto de las obras antedichas imputable al crédito de la sección decimoséptima, número trescientos veintitrés-seiscientos once, coeficiente «A», del vigente Presupuesto de Gastos Generales del Estado el cual se distribuirá en las siguientes anualidades:

Anualidad mil novecientos sesenta y tres mil pesetas, anualidad mil novecientos sesenta y cuatro, diez millones de pesetas; anualidad mil novecientos sesenta y cinco, siete millones doscientas cinco mil ochocientas sesenta pesetas con cuarenta y cuatro céntimos

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas.
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 3193/1963, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el gasto a que asciende la segunda fase de ejecución de las obras de «Acondicionamiento y separación de calzadas de la C. N. VI, de Madrid a La Coruña, entre Las Rozas y Villalba, puntos kilométricos 17,734 al 38,400» (Madrid).

Examinado el expediente de contratación directa de las obras de «Acondicionamiento y separación de calzadas de la carretera nacional sexta entre Las Rozas y Villalba, puntos kilométricos diecisiete con setecientos treinta y cuatro al treinta y ocho con cuatrocientos (segunda fase)», provincia de Madrid, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

DISPONGO:

Artículo único.—Se aprueba el gasto de veintiocho millones novecientas cuarenta y nueve mil novecientas noventa y ocho pesetas con veintiséis céntimos para la anualidad del mil novecientos sesenta y cuatro, a que asciende la segunda fase de ejecución de las obras de «Acondicionamiento y separación de calzada de la carretera nacional sexta, entre Las Rozas y Villalba, puntos kilométricos diecisiete con setecientos treinta y cuatro al treinta y ocho con cuatrocientos», provincia de Madrid, de las cuales, catorce millones ochenta y nueve mil veintinueve pesetas con diez céntimos se abonarán con cargo a la aplicación presupuestaria trescientos veintitrés-seiscientos once, coeficiente «A» de los Presupuestos del Estado, y los restantes catorce millones ochocientas sesenta mil novecientas sesenta y nueve pesetas con dieciséis céntimos, con cargo a los fondos de Contrapartida de Ayuda Americana

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas.
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 3194/1963, de 21 de noviembre, por el que se autoriza la continuación de las obras del tramo de origen del canal del Bajo Guadalquivir, con arreglo al proyecto reformado y por el sistema que se vienen ejecutando hasta ahora (Sevilla).

Por Decreto-ley de veintiséis de abril de mil novecientos cincuenta y seis fue aprobado el proyecto de obras de toma y tramo de origen del canal del bajo Guadalquivir, adjudicándose la contrata de las obras por Orden ministerial de diecinueve de febrero de mil novecientos cincuenta y ocho.

A la vista de modificaciones necesarias para el buen fin de las obras, por Orden ministerial de dieciséis de octubre de mil novecientos sesenta y tres se aprobó un proyecto reformado del tramo de origen, con presupuesto adicional líquido de ciento treinta y dos millones setecientas sesenta y un mil noventa y una pesetas sesenta y un céntimos, habiéndose incoado el oportuno expediente para ejecutarlas por el mismo sistema que las primitivas, de las que son continuación, con cargo al contrato en curso, en cuya tramitación se han cumplido todos los requisitos exigidos por la legislación vigente sobre la materia, así como lo dispuesto en los artículos sesenta y sesenta y siete de la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública, por lo que de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

DISPONGO:

Artículo primero.—Se autoriza al Ministro de Obras Públicas, para continuar las obras del tramo de origen del canal del Bajo Guadalquivir (Sevilla) con arreglo al proyecto reformado aprobado por Orden ministerial de dieciséis de octubre de mil novecientos sesenta y tres, por el sistema que se vienen ejecutando hasta ahora, de las que son continuación, con cargo al contrato en curso.

Artículo segundo.—El importe del adicional líquido a cargo del Estado, de ciento treinta y dos millones setecientas sesenta y un mil noventa y una pesetas sesenta y un céntimos, se hará efectivo mediante certificaciones expedidas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en las siguientes anualidades: mil novecientos sesenta y tres, ochenta millones de pesetas, y mil novecientos sesenta y cuatro, cincuenta y dos millones setecientas sesenta y un mil noventa y una pesetas sesenta y un céntimos

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas.
JORGE VIGON SUERODIAZ

DECRETO 3195/1963, de 21 de noviembre, por el que se adscribe al Patronato de Casas para Funcionarios, Técnicos y Empleados del Ministerio de Obras Públicas una parcela situada en la zona portuaria de San Esteban de Pravia (Oviedo).

Examinado el expediente incoado por el Ministerio de Obras Públicas para la adscripción al Patronato de Casas para Funcionarios Técnicos y Empleados del Ministerio de Obras Públicas de una parcela en el puerto de San Esteban de Pravia, en cuya tramitación se han cumplido los trámites exigidos por la legislación vigente, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de noviembre de mil novecientos sesenta y tres

DISPONGO:

Artículo único.—Se adscribe al Patronato de Casas para Funcionarios Técnicos y Empleados del Ministerio de Obras Públicas, la siguiente parcela del puerto de San Esteban de Pravia:

Parcela de ocho mil trescientos veinticuatro metros cuadrados, situada entre el campo de deportes de San Esteban de Pravia y el encauzamiento de la margen izquierda de la ria del Nalón, de forma trapezoidal, lindando en todo su perímetro con la zona de servicio del puerto según las siguientes alineaciones: Al Norte, alineación recta de cuarenta y cuatro metros, paralela a la cuarta alineación del muelle de la dársena comercial, a diez metros de distancia del cantil de éste en dirección Sur; al Este, alineación curva de ciento veintiocho metros de longitud, sensiblemente paralela al muro de encauzamiento de la margen izquierda de la ria del Nalón, a veinte metros de distancia del cantil del mismo; al Sur, alineación recta de noventa y ocho metros, paralela a la cuarta alineación del muelle de la dársena comercial a ciento veintiséis metros de distancia del cantil de éste en dirección Sur, y al Oeste, alineación de ciento dieciséis metros, paralela a la alineación del muro divisorio entre la dársena comercial y la ria del Nalón, a una distancia de su cantil de diez metros en dirección Este

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Obras Públicas.
JORGE VIGON SUERODIAZ

RESOLUCIÓN de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales por la que se hace público el Reglamento de explotación como carretera de peaje de la variante de la carretera de Madrid a La Coruña, con túnel para el cruce del Alto de los Leones de Castilla.

Con fecha 21 de noviembre de 1963 el excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas ha aprobado el siguiente

Reglamento de explotación como carretera de peaje de la variante de la carretera de Madrid a La Coruña, con túnel para el cruce del Alto de los Leones de Castilla

1. NOMENCLATURA

A los efectos del presente Reglamento se establece la siguiente nomenclatura:

Accesos.—Son los tramos a cielo abierto que partiendo de la carretera nacional de Madrid a La Coruña y El Ferrol del Cau-

dillo concluyen en el túnel que atraviesa la sierra de Guadarrama, y forman parte de la concesión.

Autobús.—Vehículo a motor de cuatro o más ruedas destinado al transporte de personas, con una capacidad de asientos superior a quince personas, incluido el conductor.

Automóvil de turismo.—Vehículo a motor de cuatro ruedas matriculado para el transporte de personas, en número no superior a nueve, incluido el conductor, sea o no de alquiler.

Bicicleta.—Vehículo de dos ruedas propulsado por la persona o personas que lo montan.

Camión.—Vehículo a motor de cuatro o más ruedas destinado al transporte de mercancías, objetos y materiales, y matriculado para ese uso.

Ciclomotor.—Vehículo de dos ruedas propulsado por un motor de cilindrada no superior a 50 cc. o por la propia persona que lo monta.

Concesionario.—La Sociedad «Canales y Túneles, S. A.», o quien la sustituya por transferencia o enajenación de la concesión, con las formalidades legales y reglamentarias.

Conductor.—Persona que tiene el control material del vehículo.

Furgoneta.—Vehículo a motor de cuatro ruedas destinado al transporte de mercancías y personas, con carga no superior a 1.000 kilogramos.

Microbús.—Vehículo a motor de cuatro ruedas destinado al transporte de personas en número no superior a quince ni inferior a diez, conductor incluido, sea o no de alquiler.

Motocarro.—Vehículo a motor de tres ruedas destinado al transporte de mercancías.

Motocicleta.—Vehículo a motor de dos o tres ruedas, con o sin carro lateral, destinado al transporte de personas.

Peaje.—Cantidad que por pasar por el túnel o utilizar sus accesos deberá ser abonada por los usuarios.

Remolque.—Vehículo sin propulsión propia, diseñado y construido para ser arrastrado por otro vehículo motor, bien apoyado sobre dicho vehículo motor, bien enganchado al mismo.

Variante del túnel de Guadarrama.—El conjunto formado por los accesos a cielo abierto y por el túnel que componen la concesión objeto del presente Reglamento.

2. RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN

2.1. La variante objeto de la concesión estará permanentemente abierta en todas las estaciones del año y durante todo el día y toda la noche a la circulación de vehículos procedentes de cualquier lugar y con cualquier destino, salvo en los casos de fuerza mayor (hundimiento, incendio, averías graves en los sistemas de iluminación y ventilación, accidentes que impliquen el tráfico y otros análogos).

Por excepción en circunstancias extraordinarias, y con previa autorización de la Comisión Inspectora de la Explotación, se podrán acordar interrupciones transitorias.

En cualquier caso de interrupción deberán adoptarse las disposiciones que al efecto haya determinado previamente la Comisión Inspectora de la Explotación.

2.2. El tráfico por la variante objeto de la concesión queda prohibido a:

- Peatones.
- Bicicletas.
- Ciclomotores.
- Motocarros.
- Vehículos que transporten explosivos, hidrocarburos, gases comprimidos, líquidos corrosivos, sustancias químicas susceptibles de formar al contacto con el aire o con el agua mezclas detonantes, inflamables o sofocantes; basuras, estiércol y, de un modo general, a los que transporten un cargamento peligroso o insalubre, con las excepciones que se previenen en el artículo segundo, apartado 2.º.
- Vehículos de tracción animal.
- Animales que no vayan montados en un vehículo.
- Vehículos no autorizados a circular por las carreteras nacionales.
- Todos los vehículos que no sean capaces de superar la velocidad mínima que se establezca para la circulación en el túnel, bien sea por sus características o por su estado mecánico.

Se prohíbe asimismo realizar en la variante competiciones deportivas, ensayos de vehículos y aprendizaje de conducción de los mismos.

2.3. Los pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por la variante serán los fijados por el Decreto 490, de 8 de marzo de 1962, considerándose vencidos a estos efectos los plazos de entrada en vigor que en él se determinan.

2.4. Por cuenta y riesgo del concesionario, y ateniéndose a las prescripciones y limitaciones que para cada caso concreto sean señaladas por él, podrán circular por la variante los vehículos que circulen por las carreteras nacionales con autorizaciones especiales, y los comprendidos en los párrafos b) y e) del apartado 2.2., dando cuenta a la Comisión Inspectora de la Explotación.

No obstante, dicha Comisión podrá establecer las condiciones en que deba realizarse la circulación por la variante de los vehículos comprendidos en el párrafo e) del apartado 2.2., o incluso vetar dicha circulación.

2.5. Queda prohibido cambiar el sentido de la marcha a lo largo de toda la variante y el estacionamiento en la misma, sal-

vo en los lugares expresamente destinados a tales efectos, y los usuarios se atenderán en todo momento a las instrucciones que den los encargados y empleados del concesionario y la Policía de Tráfico.

2.6. En el interior del túnel los vehículos deberán circular con luz de población, salvo en caso de avería en la iluminación, en que se circulará con la luz de cruce.

2.7. Antes de entrar los vehículos en el túnel podrán ser sometidos por el concesionario a un examen o control de sus medidas y pesos, funcionamiento de sus órganos de propulsión, dirección y frenado, sistema de alumbrado y cantidad de carburante en su depósito. En caso de acusarse alguna deficiencia, que a juicio del concesionario pudiera resultar incómoda o peligrosa para la circulación, podrá impedir el paso del vehículo.

2.8. En caso de parada inevitable en el interior del túnel deberán adoptarse por el conductor las siguientes medidas:

- Estacionamiento del vehículo al borde de la calzada o montado, si es posible, en la acera.
- Cortar en el acto el funcionamiento del motor.
- Hacer funcionar el freno de mano y meter la primera velocidad o la marcha atrás, según los casos.
- Dejar encendidas las luces de situación.
- Avisar, por medio del aparato de alarma más cercano, a la caseta de mandos.

Las personas que viajen en el vehículo deberán permanecer en él, salvo casos de incendio, con excepción de que salga para hacer uso del aparato de alarma.

La infracción será denunciada y sancionada de conformidad con el artículo 101 del vigente Código de la Circulación.

2.9. El concesionario deberá disponer de un servicio de vigilancia que garantice que en todo momento pueda circularse por la variante con las garantías que se exigen en este Reglamento.

2.10. Los daños y perjuicios que los usuarios causen en las obras o instalaciones se pondrán en conocimiento de la Policía para que ésta inicie los correspondientes atestados.

2.11. La Policía de Circulación estará encomendada a la Policía de Tráfico que la tenga atribuida en las demás carreteras del Estado.

3. CONSERVACIÓN

3.1. El concesionario queda obligado a conservar a su costa y en perfecto estado las obras e incluso a su reparación o reconstrucción, en caso de avería.

3.2. La instalación de ventilación en todo momento será tal que el índice máximo de CO sea 1/10.000 si la intensidad de tráfico es menor de 800 vehículos/hora y 1,5/10.000 cuando sea mayor, salvo que se establezca un control de transparencia adecuado a juicio de la Comisión Inspectora, en cuyo caso los índices admisibles serán doble de los citados.

Las reparaciones, o sustituciones de maquinaria deberán ser aprobadas por la Comisión Inspectora de la Explotación.

La maquinaria y los conductores deberán mantenerse en perfecto estado de limpieza y conservación.

3.3. El alumbrado será tal que siempre se obtenga las cotas luminosas medias que figuran en el proyecto. A tal efecto, de forma sistemática y con la periodicidad que determine la Comisión, se efectuará el repaso de la instalación, consistente en:

- Comprobar que las lámparas funcionan, reponiendo las averiadas.
- Limpiar las lámparas y luminarias.
- Reponer las lámparas que hayan alcanzado su vida útil máxima.
- Poner a punto la instalación comprobando que:

Las lámparas están bien conectadas y emitan su flujo nominal.

Las lámparas ocupan su posición exacta en la luminaria. Las luminarias están en la posición proyectada.

3.4. El suministro de fluido se realizará de dos orígenes distintos, de forma que cada luminaria esté alimentada por distinto origen que las contiguas, para que al fallar uno de ellos quede el otro alumbrando uniformemente el túnel con la intensidad del 50 por 100 a título de alumbrado de socorro y encendiéndose automáticamente las señales de precaución.

El alumbrado de socorro solamente podrá mantenerse en servicio por motivos ajenos a la voluntad del concesionario y por lapso de tiempo cada vez no superior a seis horas; transcurrido dicho plazo se cortará la circulación por el túnel a menos que la Comisión Inspectora de la Explotación, por causas excepcionales, autorice la continuación.

Toda la señalización del túnel, como medida complementaria de seguridad, estará en conexión con un grupo eléctrico de reserva que automáticamente entre en servicio al fallar cualquiera de los dos suministros de energía.

3.5. La conducción eléctrica en alta tensión, la estación de transformación y las líneas de baja tensión se conservarán de acuerdo con las normas en vigor o que se dicten en lo sucesivo.

3.6. El resto de las instalaciones, especialmente la de alarma, estarán a punto en todo momento, y para ello se someterán a revisión con la periodicidad que determine la Comisión Inspectora de la Explotación y se repondrán aquellos elementos que estén defectuosos.

3.7. El concesionario dispondrá de servicios de incendios, grúa y limpieza propios o contratados.

Las características de los equipos y su número o los posibles contratos deberán ser aprobados por la Comisión Inspectora de la Explotación.

3.8. La señalización y balizamiento del túnel y sus accesos e instalaciones anejas, y su conservación, se hará por el concesionario de acuerdo con las normas que con carácter general dicte la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, y con las que con carácter particular establezca la Comisión Inspectora de la Explotación, por sí o a instancia del mismo concesionario.

3.9. El concesionario está obligado a disponer de todos los elementos necesarios que garanticen la comodidad y seguridad de circulación en la variante y los que la evolución de las condiciones en que se desenvuelve el transporte por carretera pueda imponer.

4. TARIFAS DE PEAJE

4.1. Las tarifas iniciales máximas de peaje serán:

Automóviles de turismo, treinta (30) pesetas.
Camiones de dos ejes, ciento veinticinco (125) pesetas.
Camiones de tres ejes, camiones con remolque y autobuses, doscientas (200) pesetas.

Además y a efectos de tarifas se equiparán:

Las furgonetas y motocicletas, a automóviles de turismo.
Los microbuses, a camiones de dos ejes.
Los turismos con remolque, si la longitud de este último excede de dos metros, a camiones de dos ejes.

4.2. El concesionario podrá establecer abonos, con tarifa reducida o normal, para cierto número de viajes o por plazo determinado, dando conocimiento de cada modalidad que se vaya a adoptar a la Comisión Inspectora de la Explotación.

4.3. En los casos previstos en el apartado 2.4, podrán establecerse por el concesionario tarifas especiales, de las que deberá dar cuenta a la Comisión Inspectora.

4.4. Gozarán de franquicia para el paso por la variante:

- a) El Jefe del Estado y su seguito.
- b) Los Ministros del Gobierno.
- c) Los Subsecretarios de Obras Públicas y de Gobernación.
- d) Los Directores generales de Carreteras y de la Jefatura Central de Tráfico.
- e) El Subdirector general de Carreteras y el Secretario general de la Jefatura Central de Tráfico.
- f) Los Inspectores de la demarcación de carreteras a que corresponden las provincias de Madrid y de Segovia.
- g) El Presidente y miembros de la Comisión Inspectora de la Explotación.
- h) Los Ingenieros Jefes de Obras Públicas de Madrid y de Segovia.

En todos los casos en que se haga uso de este derecho por las personas comprendidas en los apartados c) al h), deberán entregar un justificante de su paso, firmado por ellos mismos, a efectos de control de tráfico.

Los Ministros del Gobierno deberán entregar dicho justificante solamente en el caso de que no viajen en su coche oficial.

4.5. Las tarifas máximas de peaje serán revisables cada cinco años a petición del concesionario o de la Comisión Inspectora de la Explotación.

A los efectos de la primera revisión, las tarifas iniciales se suponen fijadas en la fecha de apertura del tráfico de la variante.

4.6. La Dirección General de Carreteras fijará las nuevas tarifas máximas, aplicando a las vigentes un aumento o disminución proporcional al del coste de la vida, según los índices publicados por el Instituto Nacional de Estadística en los cinco años anteriores.

Las tarifas resultantes de aplicar lo dispuesto en el párrafo anterior se incrementarán en las cantidades necesarias para la amortización de las obras y elementos a que se refieren los apartados 3.8 y 3.9.

4.7. Dentro de los límites de tarifas fijadas de acuerdo con el apartado anterior, el concesionario podrá fijar los que estime convenientes, notificándolo a la Comisión Inspectora de la Explotación y con una antelación mínima de quince días, señalando el período de vigencia de las mismas.

El concesionario deberá dar amplia publicidad a dichas tarifas a través de la prensa, la radio y de otros medios de información que aseguren el conocimiento de las mismas por parte de los usuarios.

5. COMISIÓN INSPECTORA DE LA EXPLOTACIÓN

5.1. La Comisión Inspectora de la Explotación a que se refiere el artículo 11 de la Orden Ministerial de 27 de julio de 1960 tendrá a su cargo la labor de inspección que corresponderá a las Jefaturas de Obras Públicas de Madrid y Segovia, y las restantes obligaciones y derechos que le atribuyen la Orden ministerial de la concesión y el presente Reglamento.

5.2. Los gastos de instalación y funcionamiento de la Comisión Inspectora de Explotación serán de cuenta del concesionario y tendrá carácter de gastos de explotación.

5.3. A los efectos del apartado anterior, la Comisión Inspectora de la Explotación formulará antes del mes de diciembre de cada año su presupuesto de gastos para la anualidad siguiente, al que deberá atenderse una vez aprobado por la Dirección General de Carreteras, con audiencia del concesionario.

5.4. Contra las decisiones de la Comisión Inspectora de la Explotación el concesionario podrá entablar recurso en el plazo de diez días ante la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El incumplimiento reiterado por parte del concesionario de las prescripciones por las que se regula la concesión podrán llevar aparejada la caducidad de la misma, de acuerdo con lo establecido y con los trámites previstos en el artículo 12 de la Ley de 26 de febrero de 1953.

El incumplimiento simple de alguna de las prescripciones de la concesión facultará a la Comisión Inspectora de la Explotación para imponer las multas que se consignan en el oportuno Reglamento, que dicha Comisión deberá elevar al Ministerio de Obras Públicas para su aprobación dentro de los seis meses siguientes a la apertura al tráfico de la variante.

Segunda.—El concesionario, de acuerdo con la Comisión Inspectora de la Explotación, podrá dictar las normas de régimen interior que considere necesarias para el mejor funcionamiento y conservación de la variante.

Tercera.—El concesionario dispondrá en sus oficinas en la variante de un libro de reclamaciones en el que deberán formular los usuarios las que consideren oportunas. Dicho libro será foliado y visado por la Comisión Inspectora de la Explotación. Diariamente y sin perjuicio del examen directo del libro por la Comisión, el concesionario deberá trasladar a la misma el texto íntegro de las reclamaciones formuladas, agregando su propio informe sobre ellas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

No obstante lo dispuesto en el apartado 2.3, hasta el día 1 de enero de 1968 podrán circular por la variante los vehículos de hasta 4,30 metros de altura máxima, siempre que por el concesionario se instale un sistema automático de eficacia suficiente a juicio de la Comisión Inspectora de la Explotación para comprobación de que dicha altura no es rebasada por los vehículos.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.—El Director general, P. D., Pedro María Mañueco.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL

DECRETO 3196/1963, de 14 de noviembre, por el que se autoriza la adquisición de terrenos para las instalaciones del Centro de Enseñanza Media y Profesional de Orihuela (Alicante).

El Patronato Nacional de Enseñanza Media y Profesional precisa adquirir terrenos adecuados para construir, dentro de un solo ámbito, el edificio y el campo de prácticas agrícolas del Centro de dicho orden docente de Orihuela (Alicante), que viene funcionando en instalación provisional desde hace algunos años.

Después de amplias gestiones y de los estudios correspondientes los técnicos de dicho Patronato Nacional han logrado localizar en la carretera de Orihuela a Callosa, a unos quinientos metros de la primera, un polígono con las características especiales adecuadas a la doble finalidad perseguida y que lo hace acreedor por ello a su calificación de único.

En consecuencia, tramitado el expediente reglamentario, cumplidos los requisitos exigidos por el artículo cuarenta y tres B) de la Ley de Organismos Autónomos de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis, a propuesta del Ministro de Educación Nacional y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y tres.

DISPONGO:

Artículo primero.—Se autoriza al Patronato Nacional de Enseñanza Media y Profesional para adquirir sin las formalidades de subasta ni concurso, por su reconocida condición de único, los terrenos comprendidos en el polígono situado en la carretera de Orihuela a Callosa, y constituido por las siete parcelas figuradas en el correspondiente plano, cuya superficie total es de treinta mil setenta metros cuadrados, con destino a las