DIRECCION-ADMINISTRACION:
Calle del Carmen, núm. 23, entresuelo.
Teléfono núm. 12.322.

VENTA DE EJEMPLARES:
Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50

GACETA DE MADRID

ULTIMADO A LAS DOCE DE LA NOCHE DEL DIA ANTERIOR, SABADO

SUMARIO

Ministerio de Agricultura.

Decreto autorizando al Ministro de este Departamento para presentar a las Cortes un proyecto de ley sobre la intensificación del cultivo en Extremadura.—Página 2106.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Decreto (rectificado) dictando reglas para el nombramiento de Interventores jalifianos. — Páginas 2106 *y* 2107.

Ministerio de Estado.

Decreto nombrando a D. Domingo Barnés Salinas Embajador de España cerca del Sr. Presidente de la República de Méjico.—Página 2107.

Otro (rectificado) nombrando Subsecretario de este Ministerio a D. José María Donssionague y Texidor.—Página 2107.

Ministerio de Justicia.

Decreto admitiendo a D. Casto Barahona Holgado la dimisión del cargo de Director general de los Registros y del Notariado.—Página 2107.

Otro nombrando Director general de los Registros y del Notariado a don Tomás Arderius y Sánchez Fortún. Página 2107.

Otro admitiendo a D. Arturo Martín de Nicolás y García la dimisión del cargo de Director general de Prisiones.—Página 2107.

Otro nombrando Director general de Prisiones a D. Hipólito Jiménez y Jiménez Coronado.—Página 2107.

Otros disponiendo la traslación forzosa de los Jueces de primera instancia e instrucción de Calatayud y Ronda.—Página 2107.

Otro nombrando Presidente de la Sección cuarta de la Audiencia provincial de Madrid a D. Modesto Dominao Calvo.—Página 2107.

Otro ídem Presidente de Sección de la Audiencia provincial de Jaén a don Clemente del Pino Sáiz. — Páginas 2107 *y* 2108.

Otro ídem Presidente de la Sección segunda de la Audiencia provincial de Valencia a D. Antonio Lozano Sojo. Página 2108.

Otro ídem íd. íd. de la de Granada a D. Luis de la Torre Leyva.—Página 2108.

Otros promoviendo en los turnos que se indican a la categoría de Magistrados de Audiencia a los señores que se mencionan.—Páginas 2108 *y* 2109.

Otro prorrogando por dos meses el plazo señalado para el traspaso de servicios relativos a la Administración de justicia a la Generalidad de Cataluña.—Página 2109.

Ministerio de la Gobernación.

Decreto concediendo la nacionalidad española a D. Karl August Eduard Otto Wissmann Spalding, alemán.—Página 2109.

Otro declarando aplicables a los individuos del Cuerpo de Seguridad los beneficios que para los de la Guardia civil se establecieron en el Decreto de 23 *de Junio último.—Páginas* 2109 *y* 2110.

Ministerio de Marina.

Orden aprobando las instrucciones, que se insertan, complementarias a los artículos y reglas del Convenio Internacional de Seguridad de la vida humana en el mar.—Páginas 2110 *a* 2131.

Ministerio de la Gobernación.

Orden autorizando al Subsecretario de este Ministerio, Directores generales del mismo, Gobernadores civiles y Delegados gubernativos de Ceuta y Melilla para conceder permisos durante las Pascuas de Navidad.—Página 2131.

Otras imponiendo al farmacéutico don Emilio Tudela Sánchez la multa de 10.000 *pesetas.—Páginas* 2131 *y* 2132.

Otra resolviendo instancia del Presidente de la Diputación provincial de Badajoz relativa a que se modifique el precio de las estancias hospitalarias que causan los militares en los Hospitales civiles. — Página 2132.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Orden aprobando el Estatuto, que se inserta, por el que se regirá el Instituto de Química aplicada de la Universidad de Oviedo. — Páginas 2132 *a* 2134.

Administración Central.

HACIENDA. — Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—*Relación de las facturas de cupones de la Deuda del Estado y títulos amortizados que se han remitido al Banco de España para que proceda a su pago.—Página* 2134.

GOBERNACIÓN. — Dirección general de Administración. — *Prorrateo de las cantidades concedidas por jubilación del Secretario del Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas (Madrid), D. Evaristo Llorente. — Página* 2134.

OBRAS PÚBLICAS.—Dirección general de Puertos.—*Adjudicando a los señores que se indican las subastas de las obras que se mencionan. — Página* 2135.

AGRICULTURA. — Dirección general del Instituto de Reforma Agraria. — *Nombrando a los señores que se indican Vocales del Jurado mixto de la Propiedad rústica de Ponferrada, con jurisdicción en su partido judicial y en los de Villafranca del Bierzo y Murias de Paredes. — Página* 2136.

ANEXO ÚNICO.—BOLSA.—OPOSICIONES *a la Judicatura.*—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL. — ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.—EDICTOS.

SENTENCIAS DE LA SALA DE LO CIVIL DEL TRIBUNAL SUPREMO.—*Final del plie-go* 13.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Agricultura,

Vengo en autorizar a éste para presentar a las Cortes el siguiente proyecto de Ley sobre la intensificación de cultivos en Extremadura.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Agricultura,
CIRILO DEL RÍO Y RODRÍGUEZ.

A LAS CORTES

El Decreto de 1.º de Noviembre de 1932, que estableció el régimen de intensificación de cultivos en Extremadura, estatuyó las formalidades que habían de observarse para la ocupación de las fincas y determinó con claridad la autoridad que debía aprobar los expedientes. A pesar de tales preceptos y debido sin duda a las angustiosas circunstancias creadas por el paro campesino, el Gobierno general de Extremadura tramitó numerosos expedientes en los que no se tuvieron en cuenta las necesarias formalidades legales, pero que dieron lugar a la ocupación de considerable número de fincas, creando un estado de hecho que es necesario resolver con el menor daño de los intereses comprometidos.

Por una parte, los ocupantes han realizado ya las labores y siembras para el año agrícola en curso, estimando su posesión legitimada por una orden gubernativa; y por otra parte los propietarios, considerándose injustamente despojados, inician el lanzamiento de aquéllos, mediante el empleo de las oportunas acciones procesales. Con ésto se produce una situación difícil que puede engendrar graves conflictos sociales y a la que se pone remedio con el presente proyecto de Ley, que garantiza a los propietarios el cobro de las rentas correspondientes a las tierras ocupadas y asegura a los campesinos la posesión durante el actual año agrícola de las fincas por ellos laboradas.

Por todo lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros, el Ministro que suscribe tiene el honor de presentar a las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo único.

Quedan legitimados los expedientes de intensificación de cultivos tramitados con arreglo a las instrucciones dictadas por el Gobernador general de Extremadura, aun cuando en su tramitación no se hubieren observado íntegramente las normas señaladas por el Decreto de 1.º de Noviembre de 1932.

Los campesinos que hubieren efectuado labores de cualquier clase en las tierras ocupadas a virtud de dichos expedientes, tendrán derecho a continuar en la posesión pacífica de las mismas hasta la terminación del corriente año agrícola de 1933 a 1934, con la obligación de satisfacer a los propietarios, cuando recojan las cosechas, en concepto de renta, la renta catastral asignada a las fincas que cultiven, respondiendo subsidiariamente de su pago el Instituto de Reforma Agraria en el plazo y cuantía establecidos por el artículo 7.º del mencionado Decreto.

En consecuencia, quedarán en suspenso los procedimientos judiciales de toda clase seguidos para desalojar a los actuales cultivadores de las fincas que el Gobierno general de Extremadura sometió a la intensificación de cultivos, suspendiéndose asimismo la ejecución de las sentencias que hubieren recaído en dichos procedimientos con anterioridad a la publicación de la presente Ley.

Madrid, 22 de Diciembre de 1933.

El Ministro de Agricultura,
CIRILO DEL RÍO Y RODRÍGUEZ.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Habiéndose observado un error material de copia en el Decreto referente a las reglas para el nombramiento de Interventores jalifianos, inserto en la GACETA DE MADRID de 20 de Diciembre actual (página 1967), se reproduce a continuación debidamente rectificado:

DECRETO

Desde hace tiempo viene sintiéndose la necesidad de revisar las disposiciones dictadas sobre nombramientos de Interventores de la Administración jalifiana, dejando subsistentes aquellos de sus preceptos que son de utilidad y derogando aquellos otros que ya no tienen aplicación o que la práctica ha demostrado que conviene olvidar. Y es tanto más apremiante una reglamentación clara y precisa sobre la materia, cuanto que la función interventora, por lo que tiene de acción política y porque implica constante, discreta y competente fiscalización y encauzamiento del peculiar cometido de las diferentes Autoridades musulmanas, requiere que la selección del personal interventor se efectúe con toda escrupulosidad para mejor garantía del éxito de nuestra misión protectora, de la que es máximo agente el Alto Comisario y de la que, a las órdenes de éste, son brazo ejecutivo los Interventores. Otra razón que imperiosamente exige unificar y precisar con claridad las normas a seguir para los nombramientos de Interventores estriba en que, totalmente pacificada y desarmada la Zona, la realidad no justifica la división de las Intervenciones en militares y civiles, por lo que se establece la Intervención única a partir del próximo ejercicio económico. Claro está que por su índole esencialmente política, por trastarse de cargos de la confianza del Alto Comisario y, por tanto, del Gobierno español, los cuales en todo momento deben tener, como siempre han tenido, plena libertad de acción para nombrar y separar a los Interventores, no es posible, ni en modo alguno conveniente, constituir un Cuerpo de Interventores, porque ello enervaría esa indispensable amplitud de facultades al crearse un Escalafón con toda la inevitable secuela de derechos adquiridos, de excedencias y consiguiente recargo del Presupuesto.

Pero esa misma libertad de acción, fundada como está en la naturaleza de la función interventora, precisa que sea ejercida dentro de determinados límites; es decir, que la elección en los nombramientos debe recaer en personas de garantía por su especialidad profesional o por los conocimientos que tengan adquiridos por haber residido en Marruecos o en otros países musulmanes.

Y además es conveniente que, siempre que ello sea posible, los nombramientos recaigan sobre funcionarios de Cuerpos o carreras de la Península o del Majzén, porque al cesar en la función interventora no se les suscita problema alguno, ya que, con arreglo a la legislación vigente, tienen derecho a ocupar la primera vacante que ocurra en el Escalafón de su procedencia.

En su virtud, a propuesta del Presidente del Consejo de Ministros y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo que sigue:

Artículo 1.º Los nombramientos de Interventores recaerán:

a) En funcionarios procedentes de los Escalafones de los Cuerpos o carreras de la Península.

b) En funcionarios del Servicio de Interpretación de árabe y bereber y del Cuerpo Administrativo del Protectorado.

c) En Licenciados en Derecho que cuenten por lo menos con dos años de residencia efectiva en Marruecos.

d) En aquellos que sin reunir las

condiciones señaladas en los apartados anteriores hayan desempeñado funciones interventoras o cargos en relación con los asuntos indígenas.

En igualdad de circunstancias, a juicio de la Presidencia del Consejo de Ministros, Dirección general de Marruecos y Colonias, serán preferidos para las Intervenciones del campo los Jefes y Oficiales del Ejército que con anterioridad hayan ejercido funciones interventoras o hayan prestado servicio en fuerzas indígenas, cualquiera que sea su situación militar.

En las localidades en que existe un Consulado o Viceconsulado español de carrera, el titular del mismo ejercerá las funciones de Interventor local.

Artículo 2.° Los nombramientos de Interventores se harán por la Presidencia del Consejo de Ministros, Dirección general de Marruecos y Colonias, a propuesta del Alto Comisario y oído, en su caso, el parecer del Departamento de procedencia, o bien a propuesta del respectivo Departamento y oído el parecer del Alto Comisario.

Artículo 3.° Quedan derogadas todas las disposiciones anteriores sobre la materia, en cuanto se opongan al presente Decreto.

Dado en Madrid a dieciocho de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,
ALEJANDRO LERROUX GARCÍA.

MINISTERIO DE ESTADO

DECRETOS

De acuerdo con el Consejo de Ministros, a propuesta del de Estado y en atención a las circunstancias que concurren en D. Domingo Barnés Salinas,

Vengo en nombrarle Embajador de España cerca del Sr. Presidente de la República de Méjico.

Dado en Madird a dieciocho de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LEANDRO PITA ROMERO.

Habiéndose apreciado error material en el Decreto siguiente, aparecido en la GACETA DE MADRID del 22 del actual, páginas 2043 y 2044, se reproduce a continuación:

"En atención a las circunstancias que concurren en D. José María Doussinague y Texidor, Ministro plenipotenciario de tercera clase, Director de Asuntos Exteriores del Ministerio de Estado; a propuesta del Ministro de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrarle Subsecretario de Estado.

Dado en Madrid a veintiuno de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LEANDRO PITA ROMERO.

MINISTERIO DE JUSTICIA

DECRETOS

A propuesta del Ministro de Justicia,

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Director general de los Registros y del Notariado ha presentado D. Casto Barahona Holgado.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

A propuesta del Ministro de Justicia,

Vengo en nombrar Director general de los Registros y del Notariado, Jefe superior de Administración civil, a D. Tomás Arderius y Sánchez Fortún, ex Diputado a Cortes.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

A propuesta del Ministro de Justicia,

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Director general de Prisiones ha presentado D. Arturo Martín de Nicolás y García.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

A propuesta del Ministro de Justicia,

Vengo en nombrar Director general de Prisiones a D. Hipólito Jiménez y Jiménez Coronado, Abogado.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

A propuesta del Ministro de Justicia, de conformidad con el Consejo de Ministros y de acuerdo con el informe emitido por el Consejo de Estado,

Vengo en decretar la traslación forzosa de D. Manuel Cruz Bellido, Juez de primera instancia e instrucción de Calatayud, con el haber anual de 12.000 pesetas, como comprendido en el número 3.° del artículo 235 de la ley provisional sobre organización del Poder judicial.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

A propuesta del Ministro de Justicia, de conformidad con el Consejo de Ministros y de acuerdo con el informe emitido por el Consejo de Estado,

Vengo en decretar la traslación forzosa de D. Rafael Blázquez Bores, Juez de primera instancia e instrucción de Ronda, con el sueldo anual de 11.000 pesetas, como comprendido en el número 3.° del artículo 235 de la ley provisional sobre organización del Poder judicial.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Sección cuarta de la Audiencia provincial de Madrid, vacante por jubilación de D. Frutos Recio, a D. Modesto Domingo Calvo, Magistrado del propio Tribunal.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Sección de la Audiencia provincial de Jaén, vacante por excedencia de D. Francisco Díaz Pió, a D. Clemente del Pino Sáiz, Magistrado del propio Tribunal.

Dado en Madrid a veintidós de

Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Sección segunda de la Audiencia provincial de Valencia, vacante por nombramiento para otro cargo de D. Mariano Escalada, a D. Antonio Lozano Sojo, Magistrado del propio Tribunal.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley adicional a la Orgánica del Poder judicial,

Vengo en nombrar para la plaza de Presidente de la Sección segunda de la Audiencia provincial de Granada, vacante por traslación de D. Rafael Luque Ayllón, a D. Luis de la Torre Leyva, Magistrado del propio Tribunal.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 4.° del Real decreto de 30 de Marzo de 1915, en relación con el 4.°, 5.° y 21 del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno segundo a la categoría de Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de pesetas 16.500, en la vacante producida por creación de plaza, a D. José Cortés López, Juez de primera instancia e instrucción que disfruta el haber de pesetas 12.000 anuales, que sirve el Juzgado de Cazalla de la Sierra y ocupa el número 1 en el Escalafón de los de su categoría, cuyo funcionario pasará a servir la plaza de Magistrado de la Audiencia territorial de Las Palmas, vacante por traslación de D. Aurelio Conejo, que no ha sido solicitada en el concurso anunciado para su provisión, debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 4 de Marzo próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 4.° del Real decreto de 30 de Marzo de 1915 en relación con el 4.° del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno segundo a la categoría de Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de pesetas 17.250, en la vacante producida por promoción también de D. Antonio Escribano, a D. Ricardo Alcayde Díez, Magistrado de Audiencia que disfruta el haber inmediatamente inferior, que sirve el cargo de Magistrado de la Audiencia provincial de Santa Cruz de Tenerife, donde continuará prestando sus servicios, y que ocupa el número 1 en el Escalafón de los de su categoría, debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 11 de Septiembre próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 4.° del Real decreto de 30 de Marzo de 1915 en relación con el 4.° del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno primero a la categoría de Magistrado de Audiencia, con el sueldo anual de pesetas 17.250, en la vacante producida promoción también de D. Nicolás Badía, a D. José Ogando Siolle, Magistrado de Audiencia que disfruta el haber inmediatamente inferior, que sirve el Juzgado de primera instancia e instrucción número 18 de Madrid, donde continuará prestando sus servicios, y ocupa el número 1 en el Escalafón de los de su categoría, debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 8 de Septiembre próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 4.° del Real decreto de 30 de Marzo de 1915, en relación con el 4.° del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno primero a la categoría de Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 18.000 pesetas, en la vacante producida por defunción de D. Anselmo Gil de Tejada, a D. Antonio Escribano Cadina, Magistrado de Audiencia, que disfruta el haber inmediatamente inferior, que sirve el cargo de Presidente de la Audiencia provincial de Sevilla, donde continuará prestando sus servicios y ocupa el número 1 en el Escalafón de los de su categoría; debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 11 de Septiembre próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 4.° del Real decreto de 30 de Marzo de 1915, en relación con el 4.° del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno cuarto a la categoría de Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de pesetas 18.000, en la vacante producida por promoción de D. Manuel de la Plaza, que continúa en el desempeño de su cargo en Marruecos, a D. Nicolás Badía Alvarez, Magistrado de Audiencia, que disfruta el haber inmediato inferior, que sirve el cargo de Magistrado de la Audiencia territorial de Coruña, donde continuará prestando sus servicios, y ocupa el núm. 1 en el Escalafón de los de su categoría; debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 8 de Septiembre próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 8.° del Real decreto de 24 de Septiembre de 1889, en relación con el 4.° del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno tercero a la categoría de Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de pesetas 13.000, en la vacante producida por jubilación de D. Juan Antonio Montesinos, a D. Manuel de la Plaza Navarro, Magistrado de Audiencia, que disfruta el haber inmediatamente inferior, que sirve el cargo de Secretario general de la Alta Comisaría de España en Marruecos, donde continuará prestando sus servicios, y ocupa el número 1 en el Escalafón de antigüedad de servicios en la carrera entre los de su categoría; debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 8 de Septiembre próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la ley adicional a la orgánica del Poder judicial y en el 4.° del Real decreto de 30 de Marzo de 1915, en relación con el 4.° del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en promover en el turno segundo a la categoría de Magistrado de Audiencia, con sueldo anual de 18.000 pesetas, en la vacante producida por jubilación de D. Frutos Recio, a don José Ramón Fernández Díaz, Magistrado de Audiencia, que disfruta el haber inmediatamente inferior, que sirve el cargo de Presidente de la Audiencia provincial de Santa Cruz de Tenerife, donde continuará prestando sus servicios, y ocupa el número 1 en el Escalafón de los de su categoría; debiendo surtir todos sus efectos esta promoción desde el día 8 de Septiembre próximo pasado, fecha de la vacante.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 21 y 26 del Decreto de 2 de Junio último,

Vengo en nombrar para la plaza de Magistrado de Audiencia, con 17.250 pesetas, vacante por promoción de don José Ramón Fernández, a D. Rafael Bono Pons, funcionario de la expresada categoría en situación de excedente que ha solicitado el reingreso en el servicio activo de la Carrera, siendo declarado apto para ello, y que pasará a servir la plaza de Magistrado de la Audiencia provincial de Jaén, vacante por traslación de D. José Paniagua, que no ha sido solicitada en el concurso anunciado para su provisión.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

La norma sexta del Decreto de 24 de Octubre último, para el traspaso de servicios relativos a la Administración de Justicia a la Generalidad de Cataluña, señala el plazo de dos meses para que los Jueces y Magistrados que deseen prestar sus servicios fuera del territorio catalán, lo soliciten del Ministerio de Justicia, por conducto del Consejero de Justicia y Derechos de la Generalidad.

Por diferentes Jueces y Magistrados que en aquel territorio desempeñan sus cargos, se ha solicitado del Gobierno de la Generalidad una ampliación del expresado término, en atención a que la referida norma sexta precisa una aclaración que no puede realizarse antes de que el plazo fijado expire.

El Gobierno de la Generalidad, por su parte, accede a lo solicitado, prorrogando por dos meses el plazo que para optar se concede a los funcionarios de la Carrera judicial que actualmente prestan sus servicios en Cataluña, y entendiendo el Gobierno de la República que es atendible la solicitud, a propuesta del Ministro de Justicia y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga por el término de dos meses el plazo señalado por la norma sexta del Decreto de 24 de Octubre último para el traspaso de servicios relativos a la Administración de Justicia a la Generalidad de Cataluña, a fin de que por los Jueces y Magistrados que prestan sus servicios en el territorio catalán puedan solicitar el traslado fuera del mismo.

Dado en Madrid a veintidós de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Justicia,
RAMÓN ALVAREZ VALDÉS.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

DECRETOS

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con la Comisión permanente del Consejo de Estado,

Vengo en conceder la nacionalidad española a D. Karl August Eduard Otto Wissmann Spalding, alemán; el cual no podrá gozar de dicha concesión hasta que renuncie a su nacionalidad anterior, prometa fidelidad a la Constitución y obediencia a las leyes y se inscriba como español en el Registro civil.

Dado en Madrid a dieciocho de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de la Gobernación,
MANUEL RICO AVELLO.

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de la Gobernación,

Vengo en disponer:

Artículo único. Se declaran aplicables a los individuos del Cuerpo de Seguridad los beneficios que para los de la Guardia civil se establecieron en mi Decreto de 23 de Junio último, inserto en la GACETA DE MADRID del 25, por los hechos en que intervinieron y con ocasión de los cuales resultaron muertos, heridos y distinguidos en el cumplimiento de su deber, en las fechas y localidades consignadas en la relación adjunta.

Dado en Madrid a dieciocho de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de la Gobernación,
MANUEL RICO AVELLO.

RELACION QUE SE CITA

FECHAS	PUEBLO	PROVINCIAS
23 Julio 1931.....	Barcelona	Barcelona.
25 Enero 1932.....	Zaragoza	Zaragoza.
8 Marzo 1932.....	Toledo	Toledo.
10 Agosto 1932.....	Madrid	Madrid.
10 Agosto 1932.....	Sevilla	Sevilla.
8 y 9 Enero 1933.....	Barcelona	Barcelona.
9 Enero 1933.....	Bugarra	Valencia.
9 Enero 1933.....	Valencia	Valencia.
10 Enero 1933.....	Sevilla	Sevilla.
11 Enero 1933.....	Casas Viejas.....	Cádiz.
13 Enero 1933.....	Córdoba	Córdoba.

Madrid, 16 de Diciembre de 1933.—El Director general, José Valdivia.

MINISTERIO DE MARINA

ORDEN

Excmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, se ha servido aprobar las siguientes instrucciones complementarias a los artículos y reglas del Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, relativos a construcción.

Los artículos y reglas referidos se copian a continuación, salvadas las erratas y aclarados algunos extremos de confusa redacción que aparecen en la versión española del Convenio publicado en la GACETA número 202 del año 1932.

Las obligaciones que impone el Convenio sobre construcción, así como las que imponen las instrucciones complementarias a que se refiere esta disposición, deberán ser cumplidas por los buques a los que sean de aplicación antes del 1.º de Enero del próximo año y, por lo tanto, las Autoridades de Marina (salvo casos debidamente justificados) no autorizarán a partir de esa fecha el despacho de los buques que no acrediten por sus certificados de seguridad que cumplen con las prescripciones del Convenio relativas a construcción.

Los Inspectores de buques, con título de Ingeniero naval, serán los encargados de aplicar los preceptos del Convenio relativos a construcción.

Madrid, 30 de Noviembre de 1933.

P. D.,
SERGIO ANDION

Señores Subsecretario de la Marina civil, Inspectores generales, Delegados marítimos.—Señores ...

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS A SU CAPÍTULO II Y A SU REGLAMENTO EN LO REFERENTE A CONSTRUCCIÓN.

CAPITULO II

CONSTRUCCIÓN

Artículo 4.º

Buques a los que se aplica este capítulo

1. Este capítulo se aplica, salvo cuando existan disposiciones contrarias, a los buques nuevos de pasaje afectos a viajes internacionales.

2. Un buque de pasaje nuevo es todo buque cuya quilla se haya puesto el 1 de Julio de 1931, o posteriormente, o que se haya transformado para dedicarlo al servicio de pasaje en esa fecha o posteriormente. Los demás buques de pasaje se consideran como buques de pasaje ya existentes.

3. La Administración de un país cualquiera, si juzga que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de las prescripciones de este capítulo no sea razonable ni necesaria, puede dispensar de tales prescripciones a los buques o a las categorías de buques, pertenecientes al propio país, que durante su viaje no se alejen más de 20 millas marinas de la tierra más próxima.

4. En el caso de que un buque de pasaje durante su viaje no se aleje más de 200 millas marinas de la tierra más próxima, la Administración a que pertenezca el barco podrá suavizar las prescripciones de las reglas IX, X, XV y XIX, caso de poderse demostrar, a satisfacción de la Administración, que la aplicación de estas prescripciones no es ni razonable ni prácticamente realizable.

5. En el caso de buques de pasaje ya existentes que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya las prescripciones del presente capítulo relativas a los buques nuevos de pasaje, las medidas que deberán tomarse se determinarán por la Administración del país a que pertenezcan con objeto de obtener una seguridad mayor en los puntos en que razonable y realmente sea posible.

6. En el caso de buques de pasaje que efectúen viajes internacionales, utilizados para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, la Administración de un país cualquiera, si juzga que es prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente capítulo, podrá dispensar de ellas a buques de esa clase que le pertenezcan, bajo las siguientes condiciones:

a) Se deben aplicar las prescripciones relativas a la construcción en la medida más amplia compatible con las circunstancias del tráfico.

b) Deben tomarse medidas para formular prescripciones generales que se aplicarán al caso particular de este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con los otros Gobiernos contratantes, si los hay, que pudieran estar directamente interesados en el transporte de esos pasajeros.

7. El presente capítulo no se aplica a los buques desprovistos de propulsión mecánica, ni a los buques de madera de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc.

Instrucciones complementarias.

La denominación genérica de *viaje internacional* significa, para los buques mercantes españoles que transporten más de 12 pasajeros (buque de pasaje), cualquier viaje realizado por ellos desde un puerto peninsular a otro puerto extraniero, o situado en las islas Baleares o Canarias, Zona del Protectorado español en Marruecos y colonias, e inversamente.

Se entenderá por *viaje internacional costero* el viaje internacional efectuado por un buque de pasaje sin apartarse durante el mismo más de 20 millas de la costa inmediata.

Se denominará *viaje internacional corto* el viaje internacional efectuado por un buque de pasaje sin apartarse durante el mismo más de 200 millas de la costa más próxima.

Y se denominará *viaje internacional especial* el viaje internacional que circunstancialmente pueda realizar un buque de pasaje que transporte gran número de pasajeros sin instalación de literas, como es, por ejemplo, el caso de las peregrinaciones.

"Pasajero" es toda persona de más de un año de edad que, no siendo el armador, ni sus familiares o sirvientes, se halle a bordo de un buque de pasaje y no pertenezca a la tripulación del mismo.

La Inspección general de Buques y Construción Naval podrá, previa petición autorizada e información oficial correspondiente, conceder la calificación de *viajes internacionales cortos*, *viajes internacionales costeros* y *viajes internacionales especiales* a los viajes internacionales que se realicen entre puertos dependientes de la Administración, o entre éstos y puertos extranjeros, e inversamente, siempre que tales viajes tengan lugar en las circunstancias que determinan su calificación. Además fijará, cuando se trate de buques nuevos que efectúen

viajes internacionales costeros, o de buques nuevos que efectúen *viajes internacionales cortos*, la proporción en que pueden ser dispensadas las prescripciones del capítulo II del Convenio o suavizadas las prescripciones de las reglas IX, X, XV y XIX para los citados viajes, respectivamente, previo detallado informe del Inspector de buques para cada caso, y cuando se trate de buques nuevos que realicen *viajes internacionales especiales*, dictará las prescripciones a que se refiere el subpárrafo b) del punto 6 del artículo 4.º, de acuerdo con lo que en él se indica.

Cuando se trate de buques de pasaje ya existentes, los Inspectores de buques, en la más inmediata oportunidad, procederán a la inspección de los mismos y propondrán, mediante fundamentado informe en cada caso, todas aquellas mejoras que a su juicio deban introducirse en los buques referidos, para que en lo posible y razonable cumplimenten las prescripciones del capítulo II del Convenio. Si la propuesta del Inspector merece la aprobación de la Inspección general, se señalarán al armador correspondiente concretamente las modificaciones que debe introducir en su buque para que las lleve a efecto. Si no se realizan las debidas modificaciones, sin causa que lo justifique, el Inspector informará a la Inspección general, al que ordenará la detención del buque.

Artículo 5.º

Compartimentado estanco de los buques.

1. Los buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se destinen. Las disposiciones relativas al compartimentado están determinadas por los artículos y reglas siguientes:

2. El grado de subdivisión asegurado por la aplicación de estas reglas, varía con la eslora del buque y el servicio a que se dedique, de manera que la subdivisión más elevada corresponde a los buques de mayor eslora, esencialmente afectos al transporte de pasajeros.

3. Las reglas I y V indican el procedimiento que se debe seguir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque.

4. Para que el grado de subdivisión prescrito sea respetado, se asignará al buque, y se marcará en su costado exterior, una línea de carga, correspondiente al calado que se apruebe como adecuado a la subdivisión. Si hay en el buque espacios destinados a servir indistintamente a pasajeros o a carga, se podrá, si lo solicita el armador, asignarle y trazar en el costado externo una o varias líneas adicionales de carga, correspondientes a los distintos calados de subdivisión que la Administración apruebe para las diferentes condiciones del servicio. El franco bordo correspondiente a cada una de esas líneas de carga y las condiciones del servicio a las que afecte se indicarán de una manera precisa en el certificado de seguridad. Las líneas de carga de subdivisión se marcarán e inscribirán según el método prescrito por la regla VII.

Instrucciones complementarias.

En el caso de buques existentes se examinará por el Inspector de buques su grado de subdivisión y siempre que se encuentre razonable y posible por la Inspección general, las líneas de carga de compartimentado se marcarán en sus costados. En caso contrario, el calado de los buques referidos continuará siendo regulado por las líneas de máxima carga que tengan asignadas.

Artículo 6.º

Mamparos de proa y popa, mamparos de la cámara de máquinas, túneles de los ejes, etc.

En todo buque habrá mamparos estancos a proa y a popa, y en las extremidades de la cámara de máquinas en los buques de hélice habrá túneles estancos para los ejes, o compartimentos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7.º

Construcción, pruebas, etc.

Las reglas VIII a XIII inclusives y las XV a XXI, ambas comprendidas, contienen las prescripciones relativas:

a) A la construcción y pruebas de los mamparos estancos, dobles fondos, cubiertas estancas, troncos, conductos de ventilación, mamparos contra incendios, etc.

b) A las aberturas en los mamparos, en el costado de los buques y en la cubierta expuesta al mar, a los medios de cierre de esas mismas aberturas, así como al uso que deberá hacerse de ellos.

c) A las pruebas, inspecciones y maniobras periódicas de los medios de cierre de las aberturas en los mamparos y en el costado del buque.

d) A los medios de salida de los compartimentos estancos.

e) A los elementos de achique, y

f) A la potencia disponible para la marcha atrás y al aparato auxiliar de gobierno.

Artículo 8.º

Prueba de estabilidad.

En todo buque nuevo de pasaje, cuando esté terminado, se practicará una prueba de estabilidad y se determinarán los elementos de la misma. El personal encargado de utilizar el buque recibirá cuantas indicaciones puedan servirle para maniobrar convenientemente.

Instrucciones complementarias.

Esta prueba será a presencia del Inspector de buques, que será el encargado de certificar sus resultados y de examinar las instrucciones que los constructores entreguen al personal de a bordo para que les sirvan de guía a fin de asegurar una suficiente estabilidad al buque en las diversas circunstancias de carga o lastre en que el buque pueda encontrarse.

Copia de la prueba de estabilidad y de las indicadas instrucciones con informe del Inspector se remitirá a la Inspección general para su aprobación.

Artículo 9.º

Anotaciones en el cuaderno de bitácora.

Se inscribirá en el cuaderno de bitácora el cierre y apertura de las puertas estancas, etc., así como todos los ejercicios e inspecciones, en la medida especificada por la regla XIV.

Artículo 10.

Inspecciones iniciales y sucesivas de los buques.

Los principios generales que deben regir la inspección de los buques nuevos o existentes por lo que al casco se refiere, las calderas y máquinas principales y auxiliares y el armamento, están indicados en la regla XXII. Cada Gobierno contratante se obliga:

1) A dictar reglamentos detallados de conformidad con los principios generales, o a modificar su reglamentación existente para ponerla de acuerdo con estos principios.

2) A asegurar la aplicación de esos reglamentos.

En general, los mencionados reglamentos de detalle deben establecerse de modo que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque sea adecuado al servicio a que se le destina.

REGLAMENTO

ANEJO PRIMERO.—CONSTRUCCION

REGLA PRIMERA

Definiciones.

1) La línea de carga de compartimentado es la flotación considerada en la determinación del compartimentado del buque.

La línea de máxima carga de compartimentado es la que corresponde al calado máximo.

2) La eslora del buque es la longitud medida entre las perpendiculares trazadas en las extremidades de la línea de máxima carga de compartimentado.

3) La manga del buque es la anchura máxima fuera de miembros, medida en la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de ella.

4) La cubierta de mamparos estancos es la cubierta más elevada, hasta la cual llegan los mamparos estancos transversales.

5) La línea de margen es una línea trazada en el costado, a 76 milímetros (tres pulgadas) por debajo de la intersección de la superficie externa del costado con la superficie superior de la cubierta de mamparos estancos, en el costado, paralelamente a esa cubierta.

6) El calado es la distancia vertical entre la parte superior de la quilla, en el centro del buque, y la línea de carga de compartimentado que se considere.

7) La permeabilidad de un espacio se expresa por el porcentaje del volumen de ese espacio, que el agua puede ocupar.

El volumen de un espacio que se extiende por encima de la línea de mar-

gen, se medirá solamente hasta la altura de esta línea.

8) El espacio de máquinas comprende, desde la parte superior de la quilla a la línea de margen, por una parte, y por otra, se extiende entre los mamparos estancos transversales principales que limitan el espacio ocupado por las máquinas principales, por las auxiliares de la propulsión, por las calderas, si las hay, y todas las carboneras permanentes.

9) Los espacios destinados al pasaje son los previstos para el alojamiento y el uso de los pasajeros, con exclusión de las bodegas o pañoles para equipajes, almacenaje, víveres, paquetes postales y correo.

Para la aplicación de las reglas tercera y cuarta, los espacios destinados para el alojamiento y el uso de la tripulación, por debajo de la línea de margen, se considerarán como espacios destinados al pasaje.

10) En todos los casos los volúmenes se calcularán fuera de miembros.

Instrucciones complementarias.

Punto 2.—Si el buque tuviera la popa de forma de crucero y la sección correspondiente a la perpendicular de popa tuviera un área igual o superior a la décima parte del área de la sección maestra, la eslora entre perpendiculares será aumentada convenientemente para los efectos del cálculo de la eslora inundable.

REGLA II

Eslora inundable.

1) Para cada punto de la eslora de un buque, la eslora inundable deberá determinarse por un procedimiento de cálculo que tenga en cuenta las formas, el calado y las demás características del buque considerado.

2) Para un buque cuyos mamparos transversales estancos estén limitados por una cubierta continua de cierre, la eslora inundable en un punto dado es la porción máxima de la eslora del buque cuyo centro sea el punto considerado, y a la cual pueda inundar el agua en las condiciones hipotéticas definidas por la regla tercera, sin que el buque se sumerja más allá de la línea de margen.

3) Para un buque que carezca de cubierta continua de cierre, la eslora inundable en cada punto podrá determinarse considerando una línea de margen continua hasta la cual, teniendo en cuenta la inmersión y el cambio de asiento del buque, que pudieran resultar de una avería, se conserven estancos los costados del buque y los mamparos correspondientes.

Instrucciones complementarias.

Para el cálculo de la "eslora inundable", el astillero constructor del buque podrá seguir un método directo del cálculo o un método aproximado, siempre que este último sea adoptado por una de las naciones contratantes y las tablas, gráficos y reglas del método sean las oficiales en aquella nación.

Los cálculos serán remitidos a la Inspección general de Buques y Construcción Naval, la que llevará a cabo las comprobaciones que estime oportunas, a los efectos de su aprobación.

REGLA III

Permeabilidad.

1) Las hipótesis que figuran en la regla segunda se refieren a las permeabilidades de los volúmenes bajo la línea de margen.

En la determinación de las esloras inundables se adopta una permeabilidad media uniforme para el conjunto de cada una de las tres partes siguientes del buque, bajo la línea de margen:

a) El espacio de máquinas como se define en la regla primera (8).

b) La parte del buque a proa del espacio de máquinas.

c) La parte del buque a popa del espacio de máquinas.

2) a) Para los buques de vapor, la permeabilidad uniforme media del espacio de máquinas se calculará por la fórmula:

$$80 + 12{,}5\left(\frac{a - c}{v}\right)$$

en la que:

a = volumen de los espacios destinados al pasaje, según la definición de la regla primera (9), situados por debajo de la línea de margen y comprendidos en el espacio de máquinas.

c = volumen de entrepuentes, destinados a mercancías, al carbón o a los víveres de a bordo, situados por debajo de la línea de margen y dentro del espacio de máquinas.

v = volumen total del espacio de máquinas, por debajo de la línea de margen.

b) Para los buques con motores de combustión interna, la permeabilidad media uniforme será igual al valor dado por la fórmula precedente, aumentado en 5.

c) Cuando se pueda establecer a satisfacción de la Administración que la permeabilidad media, determinada por un cálculo directo, es menor que la que resulta de la fórmula, se podrá sustituir esta última por la permeabilidad directamente calculada. Para este cálculo directo, la permeabilidad de los espacios afectos a los pasajeros, definidos por la regla primera (9), se supondrá igual a 95, la de los espacios destinados a mercancías, al carbón y a los víveres de a bordo, igual a 60, y la del doble fondo, de los depósitos de combustibles líquidos y otros recipientes, tendrá los valores que en cada caso apruebe la Administración.

3) La permeabilidad media uniforme, en toda la eslora del buque a proa (o a popa) del espacio de máquinas, se determinará por la fórmula:

$$63 + 35\,\frac{a}{v}$$

en la que:

a = volumen de los espacios destinados al pasaje, según la definición de la regla primera (9), situados por debajo de la línea de margen a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

v = volumen total de la parte del buque que se halla debajo de la línea de margen y a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

4) Si un compartimento, en un entrepuente, entre dos mamparos estancos transversales, comprende un espacio destinado al pasaje o a la tripulación, se considerará como espacio destinado al pasaje el conjunto de este compartimento, deduciendo, sin embargo, cualquier espacio destinado a otro servicio que esté completamente rodeado de mamparos metálicos permanentes. Si, no obstante, el espacio de que se trate destinado al pasaje o a la tripulación está de por sí rodeado completamente de mamparos metálicos permanentes, no se contará ese espacio como destinado al pasaje.

REGLA IV

Eslora admisible de los compartimentos.

1) Coeficiente de subdivisión: La eslora máxima admisible para el compartimento que tenga su centro en un punto cualquiera de la eslora de un buque, se deduce de la eslora inundable, multiplicando ésta por un factor adecuado, llamado coeficiente de subdivisión.

El coeficiente de subdivisión dependerá de la eslora del buque, y para una eslora dada, varía según la naturaleza del servicio para que se haya previsto el buque. Este coeficiente decrecerá de una manera regular y continua:

a) A medida que la eslora del buque aumente.

b) Desde un coeficiente A, aplicable a los buques esencialmente destinados al transporte de mercancías, hasta un coeficiente B, aplicable a los buques esencialmente dedicados al transporte de pasajeros.

Las variaciones de los coeficientes A y B están dados por las fórmulas (I) y (II) siguientes, en las que L es la eslora del buque, definida por la regla primera (2).

L en metros.

$$A = \frac{58{,}2}{L - 60} + 0{,}18 \quad (L = 131 \text{ o más})$$

$$B = \frac{30{,}3}{L - 42} + 0{,}18 \quad (L = 79 \text{ o más})$$

L en pies.

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0{,}18 \quad (L = 430 \text{ o más})$$

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0{,}18 \quad (L = 260 \text{ o más})$$

2) Criterio de servicio: Para un buque de eslora dada, el coeficiente de subdivisión apropiado se determina con ayuda del valor el Criterio de servicio (llamado a continuación Criterio), dado por las fórmulas (III) y (IV) siguientes, en las cuales:

C_s = criterio.

L = eslora del buque definido por la regla primera (2).

M = volumen del espacio de máquinas, definido por la regla primera (8); pero añadiéndole el volumen de todos los depósitos permanentes de combustible líquido, situados fuera del doble fondo y a proa o a popa del espacio de máquinas.

P = volumen total de los espacios dedicados al pasaje por debajo de la línea de margen, según la definición de la regla primera (9).

V = volumen total del buque por debajo de la línea de margen.

P_1 = producto K N.

N = número de pasajeros que se autoriza para transportar al buque.

K = 0,356 L, si L y V están medidos en metros y en metros cúbicos, respectivamente (0,6 si L y V están medidos en pies y en pies cúbicos, respectivamente).

Si el valor del producto K N es mayor que el de la suma de P y del volumen total real destinado al pasaje, por encima de la línea de margen se podrá tomar para P_1 el valor menor de los dos, siempre que este valor no sea inferior a los dos tercios de K N.

Si P_1 es mayor que P, se tendrá:

$$C_s = 72\,\frac{M + 2\,P_1}{V + P_1 - P} \qquad \text{(III)}$$

y en los demás casos:

$$C_s = 72\,\frac{M + 2\,P}{V} \qquad \text{(IV)}$$

Tratándose de buques sin cubierta continua de cierre, se calcularán los volúmenes hasta la línea de margen efectivamente considerada en el cálculo de la eslora inundable.

3) Reglas para el compartimentado:

a) El compartimentado a popa del mamparo de colisión de los buques que tengan una eslora de 131 metros (430 pies) o más, cuyo criterio sea todo lo más igual a 23, se determinará por el coeficiente A dado por la fórmula (I). El de los que tienen un criterio igual a 123, por lo menos, mediante el coeficiente B, dado por la fórmula (II), y finalmente, el de los que tienen un criterio comprendido entre 23 y 123, por un coeficiente F, obtenido por interpolación lineal, con ayuda de la fórmula:

$$F = A - \frac{(A - B)\,(C_s - 23)}{100} \qquad \text{(V)}$$

Si el coeficiente F es menor que 0,40 y se ha comprobado a satisfacción de la Administración que es prácticamente imposible adoptar ese coeficiente para un compartimento del espacio de máquinas del buque considerado, la subdivisión de ese compartimento podrá determinarse con un coeficiente mayor, siempre que no sea superior a 0,40.

b) El compartimentado a popa del mamparo de colisión de los buques que tengan menos de 131 metros (420 pies), pero no menos de 79 metros (260 pies) de longitud, cuyo criterio tenga el valor S dado por la fórmula:

$$S = \frac{3574 - 25\,L}{13}\ \text{(L en metros)} = \frac{9382 - 20\,L}{34}\ \text{(L en pies)}$$

deberá determinarse con un coeficiente igual a la unidad; en aquellos cuyo criterio sea igual o superior a 123, por el coeficiente B dado por la fórmula (II); y, en fin, en aquellos cuyo criterio se halle comprendido entre S y 123, por un factor obtenido por interpolación lineal entre la unidad y el factor B, por medio de la fórmula:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)\,C_s - S)}{123 - S} \qquad \text{(VI)}$$

c) El compartimentado a popa del mamparo de colisión de los buques con menos de 131 metros (430 pies) y no menos de 79 metros (260 pies) de eslora, cuyo criterio sea menor que S, y de todos los buques con menos de 79 metros (260 pies) de eslora, se determinará mediante un coeficiente igual a la unidad, a menos de comprobarse a satisfacción de la Administración, que es prácticamente imposible conservar ese coeficiente en todo el buque o en parte de él; en ese caso, la Administración podrá permitir tolerancias en la proporción que estime justificada por las circunstancias.

d) Las prescripciones del párrafo c) se aplicarán igualmente, cualquiera que sea la eslora, a los buques previstos para llevar más de doce (12) pasajeros, pero no excediendo al menor de los dos números

$\frac{L^2}{650}$, (L en metros) $\frac{L^3}{7000}$, (L en pies) o 50

REGLA V

Reglas especiales referentes al compartimentado.

1) Un compartimento puede rebasar la eslora admisible fijada por las prescripciones de la regla IV siempre que la eslora de cada par de compartimentos adyacentes, comprendiendo cada uno el compartimento en cuestión, no exceda de la eslora inundable, ni del doble de la eslora admisible.

Si uno de los dos compartimentos adyacentes se halla situado en el espacio de máquinas y el otro fuera de él, y si la permeabilidad media de la parte del buque en que el segundo se encuentre no es igual a la del espacio de máquinas, la eslora combinada de ambos compartimentos se corregirá tomando como base la media de las permeabilidades de las dos partes del buque a que pertenezcan los compartimentos de que se trate.

Cuando los dos compartimentos adyacentes tengan distintos coeficientes de compartimentado, la eslora combinada de los dos compartimentos se determinará proporcionalmente.

2) Para los buque de por lo menos 131 metros (430 pies) de eslora, uno de los mamparos principales transversales a popa del mamparo de colisión se colocará a una distancia de la perpendicular de proa, a lo más igual a la eslora admisible.

3) Un mamparo transversal principal podrá presentar un repliegue siempre que ningún punto de éste, hacia el costado, pase de dos superficies verticales supuestas a cada lado y a una distancia del forro exterior igual a 1/5 de la manga del buque definida por la regla I (3'), midiendo la distancia normalmente al plano diametral del buque, y en el plano de la línea de máxima carga de compartimentado.

Si una parte del repliegue rebasa los límites así fijados, esta parte se considerará como un escalón de acuerdo con las reglas del siguiente párrafo:

4) Un mamparo transversal principal podrá ser escalonado con tal de:

a) Que la eslora combinada de los compartimentos, separados por el mamparo de que se trate, no exceda el 90 por 100 de la eslora inundable; o bien

b) Que se provea un compartimento suplementario, adosado al escalón, con objeto de mantener la misma seguridad que si el mamparo fuese plano.

5) Cuando un mamparo transversal principal presente un repliegue o escalón, se le sustituirá en la determinación del compartimentado por un mamparo plano equivalente.

6) Si la distancia entre dos mamparos transversales principales adyacentes o entre los mamparos planos equivalentes, o, por último, si la distancia entre dos planos verticales que pasen por los puntos más cercanos de los escalones es menor que 3,05 metros (10 pies), más 2 por 100 de la eslora del buque, solamente uno de esos mamparos se admitirá como formando parte del compartimentado del buque, tal como prescribe la regla IV.

7) Cuando un compartimento principal estanco transversal está subdividido y si, a satisfacción de la Administración, puede comprobarse que, en caso de avería que se extienda en una eslora de 3,05 metros (10 pies), más 2 por 100 de la eslora del buque, no se inundará el volumen total del compartimento principal, estará permitido un aumento proporcionado a la eslora admisible determinada sin tener en cuenta esa subdivisión suplementaria.

En ese caso, el volumen de la reserva de flotabilidad supuesto, en el costado opuesto a la avería, no deberá ser superior al que se ha supuesto en el costado de la avería.

8) Cuando exista el propósito de construir cubiertas estancas, dobles cascos o mamparos longitudinales, estancos o no, la Administración comprobará que la seguridad del buque no ha disminuído bajo ningún concepto, teniendo especialmente cuenta de la escora que pueda originarse en caso de inundación de esas partes del casco.

Instrucciones complementarias.

Punto 7. Para permitir este aumento se solicitará de la Inspección general, acompañando planos del local y de las subdivisiones indicando los volúmenes de los mismos.

No será permitido ningún aumento si la estanqueidad de esos locales puede perderse por comunicaciones a través de alguna de las tuberías y conductos instalados en los mismos.

Punto 8. Al objeto de que la Inspección general pueda comprobar que la seguridad del buque no sufre por la instalación de cubiertas estancas, dobles cascos o mamparos longitudinales, se calcularán los ángulos de escora que se puedan originar en el buque, en el supuesto que la avería tenga una longitud de 0'02 de la eslora del buque, más tres metros.

Si alguno de estos ángulos resultara superior a 7°, deberán proveerse medios rápidos de compensar la escora para que no rebase ese valor, y sin que la flotación que originen rebase la línea de margen.

El valor de la estabilidad considerada en los cálculos será comprobada al poner el buque en servicio, así como las condiciones supuestas en los referidos cálculos. La comprobación será llevada a cabo por el Inspector de buques, que informará de su resultado a la Inspección general.

REGLA VI

Mamparos extremos.—Mamparos que limitan el espacio de máquinas. Túneles de las líneas de ejes, etc.

1) Todo buque llevará un mamparo de proa o de colisión, que será estanco hasta la cubierta de cierre. Este mamparo se colocará a una distancia de la perpendicular de proa, igual, por lo menos, al 5 por 100 de la eslora del buque, y cuando más a 3,05 metros (10 pies), más el 5 por 100 de la eslora del buque.

Si hay a proa una superestructura de gran longitud se establecerá un mamparo estanco a la intemperie por encima del mamparo de colisión, entre la cubierta de cierre y la cubierta que inmediatamente está encima. La prolongación del mamparo de colisión podrá no estar directamente encima de él, con tal de que esta prolongación se halle, cuando menos, a una distancia de la perpendicular de proa, igual al 5 por 100 de la eslora del buque, y que la parte de la cubierta de cierre que forma escalón, sea, efectivamente, estanca.

2) Habrá también un mamparo de popa y mamparos que separen el espacio de máquinas, según lo define la regla 1.ª (8), de los espacios destinados al pasaje y a la carga, situados a proa y a popa; estos mamparos serán estancos hasta la cubierta de cierre. Sin embargo, el mamparo de popa podrá interrumpirse por debajo de la citada cubierta, siempre que, por ello, no disminuya el grado de seguridad del buque en lo que se refiere al compartimentado.

3) En todo caso, las bocinas irán encerradas en espacios estancos. El prensaestopas se colocará en el interior de un túnel estanco, o en otro espacio de volumen suficientemente reducido para que, si se inunda por una fuga del prensaestopas, no se sumerja la línea de margen.

REGLA VII

Determinación, marcado e inscripción de las líneas de carga de compartimentado.

1) Las líneas de carga de compartimentado, determinadas y trazadas conforme a las prescripciones del artículo 5.º del Convenio, se mencionarán en el certificado de seguridad, designando por la notación C_1 la que se refiere al caso en que el buque se utilice principalmente para el servicio de pasajeros, y por las notaciones C_2, C_3, etcétera, las relativas a otros casos de utilización del buque.

2) El franco bordo correspondiente a cada una de esas líneas de carga, inscrito en el Certificado de Seguridad, se medirá en el mismo sitio, y a partir de la misma línea de cubierta que los francos bordos, determinados de acuerdo con las reglas nacionales de franco bordo, que están reconocidas.

3) En ningún caso, una marca de la línea de carga de compartimentado podrá ser colocado por encima de la línea de máxima carga en agua salada, determinada por la resistencia del barco y o por las tablas nacionales de francos bordos reconocidas.

4) Cualquiera que sea la posición de las marcas de las líneas de carga de compartimentado, un barco no debe jamás cargarse de modo que sumerja la línea de carga correspondiente a la estación y a la región del globo trazada conforme a las reglas nacionales de franco bordo reconocidas.

Instrucción complementaria.

La Autoridad de Marina cuidará de que el buque, al hacerse a la mar, no rebase la línea de carga de compartimentado correspondiente al certificado que posea.

REGLA VIII

Construcción y pruebas preliminares de los mamparos estancos, dobles fondos, etc.

1) Los mamparos estancos de compartimentado, transversales o longitudinales, deberán estar construídos de modo que puedan soportar, con un margen de resistencia conveniente, la presión debida a una columna de agua que se eleve hasta la línea de margen en cada uno de ellos. La construcción de estos mamparos debe ser a satisfacción de la Administración.

2) Los escalones y cavidades practicadas en los mamparos deben ser estancos y presentar la misma resistencia que las partes próximas al mamparo.

Cuando las cuadernas o los baos atraviesen una cubierta estanca o un mamparo estanco, esta cubierta y este mamparo deberán ser hechos estancos por su misma construcción sin el empleo de madera o de cemento.

3) El ensayo por inundación de los compartimentos principales no es obligatorio. Un examen completo de los mamparos deberá efectuarse por un Inspector; este examen se completará en todos los casos por un ensayo a la lanza.

4) El rasel de proa se someterá a la prueba de inundación, debiendo elevarse el nivel del agua hasta la línea de máxima carga de compartimentado.

5) Los dobles fondos, comprendiendo en ellos las quillas tubulares y las caras internas de los dobles cascos, se ensayarán por una carga de agua que se eleve hasta la línea de margen.

6) Los tanques que deban contener líquidos y que formen parte del compartimentado del buque, se probará su estanqueidad por una carga de agua correspondiente a la línea de máxima carga de compartimentado o a los dos tercios del puntal medido desde la parte superior de la quilla hasta la línea de margen a través del tanque y utilizando la mayor de estas cargas; pero la altura de carga por encima de la parte alta del tanque, no será en ningún caso inferior a 0,92 m. (3 pies).

Instrucción complementaria.

Para cumplimiento del punto primero de esta regla, se publica a continuación un método directo de determinación de los diversos elementos que constituyen un mamparo estanco remachado.

Además de los mamparos remachados especificados en el método a que hace referencia el párrafo anterior, se admitirán mamparos soldados eléctricamente que provean la misma seguridad y robustez que los remachados.

El proyecto de mamparo soldado se ajustará a las reglas que para la aplicación de la soldadura eléctrica a la construcción naval estén admitidas por una Sociedad de clasificación reconocida.

Una copia del proyecto de mamparos y de las reglas que se pretenda adoptar se enviarán a la Inspección general para su consideración.

El proyecto de mamparo soldado que en definitiva se apruebe debe ser adoptado, por lo menos, en un mamparo en el que se pueda de una manera efectiva llevarse a cabo la prueba de presión de agua.

Los ensayos a que se refiere el punto 3) de esta Regla se llevarán a cabo por el Inspector de Buques, que deberá informar de su resultado a la Inspección general.

REGLA IX

Aberturas en los mamparos estancos.

1) El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos se reducirá al mínimo compatible con las disposiciones generales y la buena explotación del buque. Estas aberturas irán provistas de cierres satisfactorios.

2) a) Si atraviesan los mamparos estancos de compartimentado, tuberías, imbornales, cables eléctricos, etcétera, etc., se adoptarán medidas para mantener la estanqueidad íntegra de esos mamparos.

b) Queda prohibido poner válvulas de corredera en los mamparos estancos de compartimentado.

3) a) No habrá ni agujeros de visita, ni ninguna abertura de acceso:

I) En el mamparo estanco de colisión debajo de la línea de margen.

II) En los mamparos transversales estancos, que separen una bodega de carga de otra contigua o de una carbonera permanente o de reserva, salvo las excepciones especificadas en el párrafo (7) siguiente.

b) Por debajo de la línea de margen, se podrá atravesar el mamparo de colisión por un tubo, cuando más, para el servicio del líquido contenido en el pique de proa, con tal de que el tubo vaya provisto de una válvula de cierre de tornillo, que se pueda maniobrar desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre, fijándose la válvula propiamente dicha al mamparo de colisión en el interior de los raseles de proa.

4) a) Las puertas estancas en los mamparos que separen las carboneras permanentes de las de reserva, serán siempre accesibles, salvo la excepción prevista en el apartado 9) c) para las puertas de las carboneras de entrepuente.

b) Se adoptarán disposiciones satisfactorias por medio de pantallas u otro procedimiento, para evitar que el carbón impida el cierre de las puertas estancas de las carboneras.

5) En el espacio de máquinas, excluyendo las puertas de las carboneras y de los túneles de las líneas de ejes, no habrá más que una puerta de comunicación en cada mamparo trans-

versal principal. Estas puertas se colocarán de manera que sus umbrales sean prácticamente lo más alto posible.

c) a) No se consideran como puertas estancas más que las puertas de visagras, las de corredera o cualquier otras de un modelo equivalente, con exclusión de las puertas simplemente montadas con pernos.

b) Las puertas de visagra irán provistas de cerrojos manejados por palancas que se puedan maniobrar desde ambos lados del mamparo.

c) Las puertas de corredera podrán tener movimiento horizontal o vertical. Si se maniobran solamente a brazo, el mecanismo podrá ponerse en funciones desde la puerta y además desde un punto accesible situado por encima de la cubierta de cierre.

d) Las puertas que deban cerrarse por su propio peso o por la caída de un peso, irán provistas de un mecanismo conveniente para regularizar su cierre; el mecanismo permitirá dejar la puerta libre, desde la misma puerta y además desde un punto accesible situado encima de la cubierta de cierre. Debe instalarse también el manejo a mano, de tal forma, que permita la maniobra desde la misma puerta y desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre, y también para que, cuando se haya desembragado para dejarla libre, pueda ser embragada rápidamente desde cualquiera de los dos puestos de maniobra.

e) Cuando una puerta deba cerrarse mediante un manantial de energía, desde un puesto central de maniobra, el mecanismo se dispondrá de modo que el mando de la puerta se pueda efectuar desde su sitio con ayuda del mismo manantial de energía. La puerta deberá cerrarse automáticamente si, después de haberse cerrado desde el puesto central de maniobra, se abriera desde su sitio; de igual manera habrá en el sitio un medio de conservarla cerrada sin que pueda abrirse por el puesto central de mando. Por último, toda puerta cuya maniobra se realice mediante un manantial de energía, llevará un sistema de gobierno a mano, que se maniobre desde la puerta y desde un punto accesible por encima de la cubierta del cierre.

f) Las puertas de cualquier clase llevarán indicadores de apertura, que permitan comprobar si las puertas están abiertas o cerradas, desde cualquier puesto de maniobra, distinto del sitio en que se halle la puerta.

7) a) Se admitirán puertas estancas de visagras en las partes del buque destinadas a los pasajeros y a la tripulación, así como en los locales de servicio, siempre que se encuentren sobre una cubierta cuya superficie inferior en su punto más bajo en el costado esté, por lo menos, a 2,13 metros (siete pes) por encima de la línea de máxima carga de compartimentado. Tales puertas no se admitirán en las partes y locales indicados del buque por debajo de esa cubierta.

b) Se podrán admitir puertas estancas de visagras de construcción satisfactoria en los mamparos de entrepuente que separen dos bodegas de carga, a la altura permitida para las portas de carga del costado, de acuerdo con las prescripciones de la regla X (11). Estas puertas se cerrarán antes de la salida y se mantendrán cerradas durante todo el viaje; la hora de su apertura a la llegada a puerto y de su cierre antes de salir de él, se inscribirán en el cuaderno de bitácora reglamentario. Cuando exista el propósito de instalar puertas de esta naturaleza, su número y el detalle de sus disposiciones serán objeto de un examen especial por la Administración, que exigirá a los armadores un certificado de la absoluta necesidad de esa puerta para el servicio.

8) Todas las demás puertas estancas serán de corredera.

9) a) Cuando haya puertas estancas que en ciertos momentos tengan que abrirse en la mar, con excepción de las entradas en los túneles y cuando esas puertas estén en los mamparos estancos transversales principales, de manera que su umbral esté por debajo de la línea de máxima carga de compartimentado, se aplicarán las siguientes reglas:

I) Si el número de puertas excede de cinco, todas las puertas estancas de corredera deberán maniobrarse mediante un manantial de enegía y tendrán que poderse cerrar simultáneamente desde un puesto de maniobra situado en el puente precediendo al cierre una señal sonora.

II) Si el número de puertas no pasa de cinco:

i) Si el criterio no excede de 30, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrarse solamente a mano.

ii) Si el criterio excede de 30, sin pasar de 60, todas las puertas estancas de corredera podrán ser, o puertas que se cierren por la gravedad, provistas de un escape y de un sistema de movimientos a mano, que se maniobren desde su sitio y desde un punto situado encima de la cubierta de cierre, o puertas maniobradas con ayuda de un manantial de energía.

iii) Si el criterio pasa de 60, todas las puertas estancas de corredera deberán maniobrarse por medio de un manantil de energía.

b) Si entre las carboneras de los entrepuentes, por debajo de la cubierta de cierre, hay puertas estancas que haya que abrir incidentalmente en la mar para la manipulación del carbón, se exigirá un manantial de energía para la maniobra de esas puertas. La apertura y el cierre se consignará en el cuaderno bitácora.

c) El empleo de un manantial de energía se exigirá iguamente para la maniobra de las puertas establecidas en troncos en conexión con carga refrigerada, siempre que estos troncos atraviesen más de un mamparo transversal principal estanco, y si los umbrales de estas puertas están a menos de 2,13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de compartimentado.

10) El empleo de paneles desmontables de plancha no se permitirá más que en los mamparos del espacio de máquinas. Esos paneles estarán siempre en su sitio antes de salir a la mar y no podrán quitarse en la mar más que en el caso de imperiosa necesidad. Al volverlos a poner en su sitio, se tomarán las precauciones necesarias para restablecer la estanqueidad perfecta de la junta.

11) Todas las puertas estancas deberán ir cerradas durante la navegación, o no abrirse más que cuando el servicio del buque lo exija. En ese caso estarán siempre dispuestas para cerrarse inmediatamente.

12) Si hay túneles o troncos que comuniquen los alojamientos del personal con el plan de calderas o que estén dispuestos para alojar tuberías o para cualquier otro objeto, y que atraviesen los mamparos estancos principales; estos troncos o túneles tendrán que ser estancos y cumplir las condiciones de la regla XII. El acceso a una de las extremidades, por lo menos, de esos troncos o túneles, si se pasa por ellos en la mar, deberá realizarse por medio de un pozo estanco de suficiente altura para que su desembocadura esté por encima de la línea de margen. El acceso al otro extremo podrá hacerse por una puerta estanca del tipo que exija su emplazamiento en el buque. Ninguno de esos troncos o túneles atravesará el mamparo de compartimentado inmediatamente a popa del mamparo de colisión.

Cuando se hayan previsto túneles o troncos para tiro forzado a través de mamparos estancos transversales principales, la Administración examinará especialmente el caso.

Instrucciones complementarias.

Para que la estanqueidad sea íntegramente respetada, en todos los tornillos de sujeción a los mamparos se hará que la plancha del mamparo esté roscada en los tornillos.

En caso de haber un mamparo longitudinal, la prohibición del punto 6) de no haber más que una sola abertura en los mamparos de compartimentado, no es absoluta y se expondrá el caso a la consideración de la Inspección general, con informe del Ingeniero Inspector. Para la debida clasificación de las puertas estancas permitidas y comprendida en el punto 6), se entenderá que son de la

Clase I, las que cumplen los requisitos del párrafo *b*.

Clase II, las que cumplen los requisitos del párrafo *c*.

Clase III, las que cumplen los requisitos del párrafo *c*, y si las superficies deslizantes son de latón.

Clase IV, las que cumplen los requisitos del párrafo *d*.

Clase V, las que cumplen los requisitos del párrafo *c*.

El manantial de energía, cuando lo haya, para maniobra de las puertas estancas, estará siempre disponible para actuar en la mar y será ampliamente suficiente y además habrá otro de reserva.

No será admitida la instalación de válvulas de corredera en los mamparos de compartimentado.

REGLA X

Aberturas en el costado exterior por debajo de la línea de margen.

1) La disposición y eficacia de los medios de cierre de todas las aberto

ras practicadas en el costado exterior del buque, deberán corresponder al objeto que se persiga y al sitio donde se encuentren; de una manera general deberán estar a satisfacción de la Administración.

2) a) Si en un entrepuente, el borde inferior de la abertura de un portillo cualquiera está por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la intersección de la cubierta de cierre con el costado y que tenga su punto más bajo a 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de la línea de máxima carga de compartimentado, todos los portillos de ese entrepuente serán portillos cerrados.

b) Si en un entrepuente, el borde inferior de la abertura de un portillo cualquiera, distinto de los que deben ser cerrados, según el párrafo a) precedente, está por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta de cierre con el costado y que tenga su punto más bajo a 3,66 metros (12 pies) más 2,5 por 100 de la manga del buque, por encima de la línea de máxima carga de compartimentado, todos los portillos de ese entrepuente se construirán de manera que nadie pueda abrirlos sin autorización del Capitán del buque.

c) Los demás portillos podrán ser del tipo ordinario, pudiéndose abrir.

d) Si en un entrepuente, el borde inferior de la abertura de uno cualquiera de los portillos indicados en el párrafo b) precedente, está por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta de cierre con el costado y que tenga su punto más bajo a 1,37 metros (4,5 pies) más 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de su flotación al salir de puerto, todos los portillos de ese entrepuente se cerrarán de una manera estanca y con llave antes que el buque salga del puerto, y no se abrirán durante la navegación.

Las horas en que se abran los portillos en el puerto, y en que se cierren con llave, antes de hacerse a la mar, se inscribirán en el cuaderno de bitácora reglamentario.

La Administración podrá precisar el calado medio máximo, para el cual los portillos de que se trata tienen el borde inferior de su abertura por encima de la línea definida en este párrafo y con el cual, en consecuencia, estará permitido abrirlos en la mar bajo la responsabilidad del Capitán. En los mares tropicales, con buen tiempo, ese calado podrá aumentarse en 305 milímetros (1 pie).

3) Tapas de visagra, de un modelo eficaz y dispuestas de modo que se puedan, efectivamente, cerrar y hacer estancas, se instalarán en todos los portillos:

a) Que reglamentariamente deban ser cerrados.

b) Que estén situados dentro de la octava parte de la eslora del buque, a partir de la perpendicular de proa.

c) Que ocupen las posiciones definidas en el apartado 2), b), anterior.

d) Que no sean accesibles durante la navegación.

e) Que estén situados en locales destinados al alojamiento de marineros o fogoneros.

f) Que estén situados en locales destinados al alojamiento de pasajeros de entrepuente.

4) Los portillos colocados bajo la cubierta de cierre, distintos de los mencionados en el párrafo anterior, irán provistos de tapas inferiores eficaces; éstas podrán ser desmontables y quedar depositadas en las proximidades de los portillos.

5) Los portillos y sus tapas que no sean accesibles durante la navegación, se cerrarán y se condenarán antes de salir a la mar.

6) Ningún portillo se colocará en los locales destinados exclusivamente al transporte de mercancías o de carbón.

7) Ningún portillo de ventilación automático se colocará en el costado del buque por debajo de la línea de margen sin autorización especial de la Administración.

8) Todas las tomas y descargas de agua en el costado se dispondrán de modo que impidan cualquier introducción accidental de agua en el buque.

9) El número de imbornales, tubos de descarga, sanitarios y otras aberturas similares en el costado se reducirá al mínimo, sea utilizando cada abertura de descarga para el mayor número posible de tubos sanitarios u otros, sea de cualquier otra manera satisfactoria.

10) Las descargas por el costado del buque, procedentes de lugares situados bajo la línea de margen, irán provistas de disposiciones eficaces y accesibles que impidan al agua introducirse en el buque. Se podrá emplear para cada descarga separada una válvula automática sin retorno provista de un medio eficaz para cerrarla desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre, o si se quiere, dos válvulas automáticas sin retorno ni tales medios de cierre, con tal de que la más elevada se coloque por encima de la línea de carga máxima de compartimentado, de manera que sea siempre accesible para que se pueda visitar en circunstancias normales del servicio.

Cuando se empleen válvulas con mando de cierre, los puestos de maniobra por encima de la cubierta de cierre serán siempre fácilmente accesibles y llevarán indicadores de apertura y cierre.

11) Los portalones, portas de carga y de carbón que estén por debajo de la línea de margen tendrán resistencia suficiente y serán eficazmente cerrados y asegurada su estanqueidad antes de hacerse a la mar, y permanecerán cerrados durante la navegación.

Las portas de carga y de carbón que se encuentren parcial o enteramente por debajo de la línea de máxima carga de compartimentado serán objeto de un examen especial de la Administración.

12) Las aberturas interiores de los vertederos de ceniza y de residuos, etcétera, estarán provistos de una tapa eficaz.

Si estas aberturas van situadas por debajo de la línea de margen, la tapa será estanca, y se debe además instalar en el vertedero una válvula sin retorno, colocada en sitio accesible por encima de la línea de máxima carga de compartimentado. Cuando no se utilice el vertedero, la válvula y la tapa se cerrarán y se afirmarán en su sitio.

Instrucciones complementarias.

Las normas contenidas en esta regla referente a portillos deben entenderse aplicables solamente a portillos circulares de dimensiones usuales.

Mayor rigor debe aplicarse cuando no sea así y el proyecto completo y detallado de los portillos debe remitirse a la Inspección general para su aprobación.

Los tubos de descarga de cualquier material que sean no se colocarán en línea recta entre el orificio del casco y el paso por las cubiertas o aparatos que los utilicen, sino que tendrán curvas y codos de material resistente distinto de plomo y hierro fundido.

Los tubos de plomo tendrán una curvatura suficiente para permitir la expansión del mismo y los movimientos relativos entre las diferentes partes a que el tubo esté unido.

Los tubos y válvulas estarán debidamente protegidos; esta protección puede no ser estanca.

Todos los tornillos que sujetan accesorios al casco deben ser exteriormente avellanados o debidamente protegidos.

Retretes que deban ser instalados por debajo de la línea de flotación deberán estar dispuestos en tal forma que una falsa maniobra no pueda hacer posible la inundación del compartimentado. Indicaciones claras para su manejo se colocarán en sitio visible.

REGLA XI

Construcción y ensayos preliminares de puertas estancas, portillos, etc.

1) El proyecto, el material empleado y la construcción de las puertas estancas, portillos, portalones, portas de carbón y de carga, válvulas, tuberías, vertederos de ceniza y de residuos a que se refiere el presente Reglamento deberán satisfacer a la Administración.

2) Toda puerta estanca se someterá a una prueba hidráulica a presión correspondiente a la altura de agua hasta la línea de margen. Esa prueba se hará antes de empezar el buque a prestar servicio, bien antes o después de colocar la puerta a bordo.

Instrucciones complementarias.

En el proyecto de puerta estanca se tendrá en cuenta que los materiales de las piezas de roce o de trabajo sean bronce en una, y en la otra, hierro forjado o fundido.

Se tomarán las debidas precauciones para que la suciedad o carbón no impida el cierre de la puerta y su estanqueidad una vez cerrada.

Para la prueba hidráulica de las puertas estancas, se entenderá suficiente probar en el "taller" una puerta de cada tipo, y se cuidará de que durante la prueba la fuerza de sujeción no sea superior a la que pueda efectivamente ejercerse en el buque.

La presión mínima para la prueba de las puertas de corredera será de 6 metros de altura de agua y 3 metros para las de tipo de visagras.

Cuando se verifique una prueba a la lanza, la presión será de 2 kilos.

REGLA XII

Construcción y pruebas iniciales de las cubiertas estancas, etc.

1) Las cubiertas, troncos, túneles, quillas tubulares y tuberías de aire estancos, presentarán una resistencia igual a las partes correspondientes de los mamparos estancos. Los procedimientos empleados para asegurar la estanqueidad de tales elementos, así como las disposiciones adoptadas para el cierre de sus aberturas, satisfarán a la Administración. Las tuberías de aire y los troncos, estancos, se elevarán por lo menos hasta la línea de margen.

2) Las cubiertas, troncos, túneles y tuberías de aire estancos se someterán a una prueba de estanqueidad a la lanza después de construidas; las pruebas de las cubiertas se podrá llevar a cabo cubriéndolas de agua.

Instrucciones complementarias.

Para cumplimentar el punto 1) de esta regla se dictan normas que figuran a continuación de las detalladas para los mamparos estancos citados en la nota complementaria de la regla VIII.

REGLA XIII

Maniobras e inspecciones periódicas de las puertas estancas, etc.

En todo buque nuevo existente, se practicarán semanalmente ejercicios de maniobra de los órganos de cierre de las puertas, portillos, imbornales, válvulas, vertederos de cenizas y de residuos. En los buques que realicen viajes cuya duración exceda de una semana, se llevará a cabo un ejercicio completo antes de hacerse a la mar y se harán otros durante la navegación, a razón de uno por semana, cuando menos; sin embargo, las puertas cuya maniobra implique el empleo de un manantial de energía y las puertas de visagras de los mamparos transversales principales, se maniobrarán diariamente, cuando se utilicen en la mar.

Las puertas estancas, incluyendo los mecanismos y los indicadores que a ellas se refieran, así como las válvulas cuyo cierre sea necesario para asegurar la estanqueidad de un compartimento, se inspeccionarán periódicamente en la mar, cuando menos, una vez por semana.

Instrucciones complementarias.

Todas las maniobras y ejercicios comprendidos en esta regla se ejecutarán ante el Inspector de buques antes de que el buque se haga a la mar para iniciar sus servicios.

REGLA XIV

Inscripciones en el cuaderno de bitácora reglamentario.

En todo buque nuevo o existente, las puertas de visagras, paneles desmontables, portillos, portalones, portas de cargas y de carbón y otras aberturas que deban estar cerradas durante la navegación, como consecuencia de las prescripciones precedentes, se cerrarán antes de salir a la mar. Se inscribirán en el cuaderno de bitácora reglamentario, las horas de cierre de todos esos elementos y las horas a que se abran aquellas cuya apertura permite el presente Reglamento.

En el cuaderno de bitácora reglamentario, se mencionarán también todos los ejercicios y todas las inspecciones prescritas por la regla XIII anterior, consignando explícitamente cualquier defecto comprobado.

REGLA XV

Dobles fondos.

1) Los buques cuya eslora sea por lo menos igual a 61 metros (200 pies) e inferior a 76 metros (249 pies), irán provistos de un doble fondo que vaya desde el espacio de máquinas hasta el mamparo del pique de proa o hasta lo más cerca posible de él, cuando menos.

2) Los buques cuya eslora sea igual a 76 metros (249 pies), por lo menos, e inferior a 100 metros (330 pies), llevarán dobles fondos, por lo menos, fuera del espacio de máquinas. Estos dobles fondos se extenderán hasta los mamparos de los piques de proa y popa, o tan cerca como sea posible de ellos.

3) Los buques de eslora igual o superior a 100 metros (330 pies), llevarán en el medio un doble fondo que llegue hasta los mamparos de los piques de proa y popa, o tan cerca de ellos como sea prácticamente posible.

4) Allí donde sea obligatorio un doble fondo, se prolongará hacia los costados para proteger eficazmente el pantoque.

Esta protección se considerará como satisfactoria, si ningún punto de la línea de intersección de la arista exterior de la plancha marginal con el forro exterior, queda por debajo de un plano horizontal que pase por el punto de intersección del contorno de la cuaderna maestra, con una diagonal inclinada 25° respecto a la horizontal, trazada por el vértice inferior externo del rectángulo circunscrito a la sección media.

5) Los pozos establecidos en los dobles fondos para la aspiración de las bombas, no deben ser más profundos que lo necesario, y en todo caso, no estarán a menos de 457 milímetros (18 pulgadas) del forro exterior o del borde interior de la plancha marginal. No obstante, podrán admitirse pozos que lleguen hasta el fondo en el extremo de popa de los túneles de los ejes en los buques provistos de hélices.

Instrucciones complementarias

El doble fondo podrá tener únicamente las entradas indispensables para su inspección, las que estarán provistas de tapas robustas y frisadas para mantenerse entancas. Todos los tubos de aire, sonda, etc., estarán debidamente protegidos según el local que atraviesen.

Los planos de construcción y de remachado de cualquier doble fondo, tanque o espacio destinado a contener o a almacenar combustibles líquidos serán sometidos a la aprobación de la Inspección general.

Los tubos de aire y sonda se situarán fuera de los espacios destinados a pasajeros, cocinas y de los lugares que presenten riesgo de inflamar los gases expedidos por los mismos.

REGLA XVI

Mamparos contraincendios.

Tendrán los buques por encima de la cubierta de cierre mamparos contraincendios, que se extiendan sin discontinuidad de un costado al otro y dispuesto satisfactoriamente para la Administración.

Se construirá de metal o de cualquier otra substancia resistente al fuego y con eficacia para impedir durante una hora, bajo las condiciones en las que estarán instalados estos mamparos a bordo, la propagación de un incendio que desarrolle una temperatura de 815° C. (1.500° F.) en las proximidades del mamparo.

Los repliegues escalones y además todos los dispositivos que cierren las aberturas practicadas en esos mamparos serán refractarios al fuego y estancos a las llamas.

La distancia media de dos mamparos contraincendios adyacentes en una superestructura cualquiera será en general igual a 40 metros (131 pies), lo más.

Instrucciones complementarias

Mamparos con escantillones iguales a los correspondientes a los mamparos estancos de entrepuentes inmediato inferior se admitirán como mamparos contraincendios, con tal de que estén forrados y pintados con materiales ininflamables. Las puertas serán resistentes al fuego y no dejarán pasar la llama por su quicio una vez cerradas.

El cierre de estas puertas se podrá efectuar por ambos lados del mamparo.

REGLA XVII

Portillos y otras aberturas, etc., por encima de la línea de margen.

1) Los portillos, las puertas de los portalones, las portas de carga y de carbón, y otras disposiciones que cierren las aberturas practicadas en los costados del buque por encima de la línea de margen, se proyectarán y construirán convenientemente y presentarán una resistencia suficiente, teniendo en cuenta el compartimento en que vayan colocados y su posición respecto a la línea de máxima carga de compartimentado.

2) La cubierta de cierre u otra cubierta situada encima será estanca en el sentido de no dejar penetrar el agua de arriba abajo en condiciones ordinarias de mar. Todas las aberturas practicadas en la cubierta expuesta a la mar irán provistas de brazolas, de altura y resistencia suficiente y de medios eficaces que permitan cerrarlas con rapidez y hacerlas estancas en la mar.

3) Se instalarán portas de descarga a la mar e (o) imbornales para evacuar rápidamente el agua de las cu

biertas expuestas a la mar baja cualquier tiempo.

Instrucciones complementarias.

En los portillos de las superestructuras situadas inmediatamente encima de la cubierta de compartimentado se instalarán tapas ciegas, de visagras robustas y estancas, que puedan cerrarse fácilmente, en todos los portillos situados:

a) Dentro de la octava parte de proa, en castillos cerrados a popa.

b) En espacios destinados o fácilmente adaptables a carga combustible o pertrechos, si estos espacios son cerrados, o pueden serlo fácilmente, en ambos extremos. Para los demás portillos se proveerá en 25 por 100 de su número de tapas ciegas portátiles situadas en lugares adecuados para poderse aplicar donde y cuando sea preciso.

REGLA XVIII

Evacuación de los compartimentos estancos.

1) En las partes del buque dedicadas al pasaje y a la tripulación todo compartimento estanco irá provisto de un escape practicable que ofrezca a las personas que lo ocupen medios de alcanzar la cubierta libre.

2) La cámara de máquinas, la de calderas, los túneles de los ejes y cualquier otro local de servicio tendrá un escape practicable que proporcione al personal un medio de salida independiente de las puertas estancas.

REGLA XIX

Bombas.

Buques de vapor.

1) Todo buque llevará una instalación eficaz de bombas que permita achicar dentro de lo prácticamente posible, después de una avería, un compartimento estanco cualquiera, estando el buque adrizado o escorado. A este efecto son necesarias aspiraciones laterales en general, salvo en estrechos compartimentos en los extremos del buque. Cuando sea necesario se proveerán medios para que el agua tenga acceso a los tubos de aspiración. Para el achique de bodegas aisladas se proveerán medios eficaces.

2) Además de la bomba de sentina ordinaria, accionada por la máquina principal o de la bomba independiente que la reemplace, habrá dos bombas de sentina independientes, accionadas mecánicamente. Sin embargo, en los buques de menos de 91,50 metros (300 pies) de eslora, con criterio inferior a 30, se podrá reemplazar una de las bombas independientes o por dos bombas eficientes de mano, una a proa y otra a popa, o por una bomba portátil movida mecánicamente.

En todo caso se instalará una bomba adicional independiente, movida mecánicamente, cuando la cifra de criterio pase de 30.

Las bombas sanitarias, las de lastre o de servicio general podrán considerarse como bombas de sentina independientes, si pueden unirse a la red de tuberías de la sentina.

3) Cuando se exijan dos o más bombas independientes accionadas mecánicamente, se dispondrán de manera que una, por lo menos, sirva en las circunstancias ordinarias en que el buque pueda inundarse en la mar. Una de esas bombas independientes será, por lo tanto, bomba de emergencia de tipo sumergible acreditado. Un manantial de energía situado encima de la cubierta de cierre estará dispuesto para mover esta bomba en cualquier eventualidad.

4) Si es posible, las bombas de sentina accionadas mecánicamente estarán colocadas en compartimentos estancos separados y situados de modo que una sola avería no pueda provocar su inundación simultánea. Si las máquinas y calderas están en dos o más de dos compartimentos estancos, las bombas utilizables como bombas de sentina se repartirán en lo posible en diversos compartimentos.

5) Cada bomba de sentina, a brazo o mecánica, con excepción de las previstas únicamente para los raseles, se dispondrá de modo que pueda aspirar de cualquier bodega o compartimento de máquinas del buque.

6) Cada bomba de sentina mecánica independiente será capaz de dar al agua, en el colector principal de aspiración, una velocidad de 122 metros (400 pies) por minuto, por lo menos, y tendrá una aspiración directa separada al compartimento donde se encuentre, de un diámetro, por lo menos, igual al del colector. Las aspiraciones directas de cada bomba independiente mecánica estarán dispuestas para poder aspirar de cada banda del buque.

7) Las bombas principales de circulación tendrán aspiraciones directas provistas de válvulas sin retorno, al punto más bajo de la cámara de máquinas y de un diámetro igual, por lo menos, a los dos tercios de la toma principal del agua de circulación. Si el combustible es carbón, o puede serlo y si no hay mamparo estanco entre máquinas y calderas, una bomba de circulación, al menos podrá expulsar directamente a la mar o se instalará un bye-pass que vaya a la descarga de la circulación.

8) a) La tubería de las bombas necesarias para el achique de los compartimentos de máquinas o de las bodegas de carga, será completamente distinta de la tubería empleada para el relleno o achique de los espacios destinados al transporte de agua o de combustible líquido.

b) El empleo de tubos de plomo queda prohibido en las carboneras o tanques de combustible líquido, o en las cámaras de máquinas o de calderas, incluyendo las cámaras de motores que contengan bombas de combustible líquido o tanques de decantación.

9) La Administración establecerá reglas para el cálculo del diámetro de los colectores y ramales de la tubería de las sentinas, teniendo en cuenta las dimensiones del buque y las de los compartimentos que se tienen que achicar.

10) La disposición de la tubería de sentina y de la tubería del lastre será tal que no permitirá que el agua pase de la mar o del lastre a los compartimentos de máquinas o a las bodegas de carga, ni de un compartimento a otro. En particular, se tomarán medidas para evitar que un tanque de lastre con conexiones a la tubería de sentinas y a la del lastre pueda inadvertidamente llenarse a agua de mar cuando contenga carga, o vaciarse por el tubo de sentina cuando contenga lastre líquido.

11) Se tomarán medidas para prevenir que un compartimento servido por un tubo de aspiración de sentina pueda inundar otro compartimento, caso de romperse o averiarse el tubo de aspiración de que se trata, por abordaje o varada. Para ello, si en un punto de su recorrido el tubo está situado cerca del forro exterior o en una quilla tubular, se pondrá en el tubo, en el compartimento que contenga la extremidad abierta o una válvula sin retorno, o una válvula de cierre de tornillo, que pueda maniobrarse desde un punto situado encima de la cubierta del cierre.

12) Todas las cajas de distribución, compuertas y grifos que formen parte del sistema de achique de las sentinas, se colocarán en lugares accesibles en condiciones normales. Irán dispuestos de manera que, si se llena un compartimento, pueda ponerse en funciones la bomba de socorro en un compartimento cualquiera. Si no hay más que una red de tuberías comunes a todas las bombas, las compuertas y grifos que sean necesarios maniobrar para regular las aspiraciones de la sentina, deberán ser accionables desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre. Si, además de la red normal de sentinas, hay una canalización de socorro, será independiente de la principal e irá dispuesta de modo que la bomba de socorro pueda aspirar de un compartimento cualquiera en caso de inundación.

Buques de motor.

13) El servicio de bombas en los buques de motor dentro de lo prácticamente posible, y exceptuando lo relativo a bombas de circulación, será equivalente al que se exigiría en un buque de vapor de las mismas dimensiones.

Instrucciones complementarias.

Las bombas de mano serán manejables desde o por encima la cubierta de compartimentado. La altura de aspiración no excederá nunca de siete metros.

La tubería de sentina se procurará que no atraviese el doble fondo, irá bien sujeta, estará formada por trozos unidos por golillas y tendrá juntas o curvas de expansión.

Cuando para las conexiones a los mamparos se empleen curvas de plomo, la distancia entre los ejes de las porciones rectas de la tubería será al menos de tres diámetros; el radio de las curvas será también de tres diámetros y se unirán a las golillas por porciones rectas de longitud aproximada de un diámetro, formándose una longitud total aproximada no inferior a ocho diámetros.

Para dar cumplimiento al punto 9) de esta regla se determinará el diámetro de la tubería general de achique por la siguiente fórmula:

$$D = \sqrt{E\,(a + P).\ 2{,}7} + 25.$$

y el diámetro de los ramales a cada compartimento por:

$$d = \sqrt{l\,(a + P).\ 4{,}5} + 25.$$

en las que E es la eslora del buque en metros.

M es la manga en metros.

P es el puntal de construcción en metros.

l es la longitud del compartimento en metros.

d es el diámetro interior en milímetros.

D es el diámetro interior en milímetros.

El menor diámetro admisible para la tubería general será de 63 milímetros y para los ramales será de 50 milímetros. Los ramales podrán tener un diámetro no superior a 100 milímetros, cualquiera que sea el valor que resultara de la aplicación de la fórmula.

Si el achique del pique de proa se efectúa por una tubería desde la máquina, se colocará una válvula en el mamparo de colisión manejable desde encima de la cubierta de compartimentado.

Los vástagos o ejes de manejo de todo el sistema de achique se protegerá de tal manera que su funcionamiento sea seguro y exento de posibles averías e irán encajonados en las carboneras.

En el compartimento de máquinas las aspiraciones de sentina irán provistas de una caja de fangos o sedimentos fácilmente accesible y colocada, siempre que sea posible, sobre el piso con un tubo terminal recto a la sentina y con tapas sujetas en tal forma que puedan abrirse y cerrarse con rapidez; en las bodegas y túneles serán además rodeadas de una canasta con agujeros cuya área total sea al menos doble de la sección del tubo ramal. Todos los tanques, dobles fondos, compartimentos estancos, etc., irán provistos de tubos sondas rectos que se prolongarán hasta la cubierta de compartimentado y estarán protegidos de manera adecuada a los lugares que atraviesen y firmemente sujetos.

En el fondo y en la perpendicular del tubo de sonda habrá una gruesa plancha de protección donde choque la varilla de sondar.

Se pondrá especial cuidado en evitar que pueda el agua de un compartimento averiado pasar a otro que no lo esté.

REGLA XX

Marcha atrás.

La potencia para marcha atrás será la suficiente para garantizar al buque las aptitudes de maniobra convenientes en todas circunstancias.

REGLA XXI

Aparato auxiliar de gobierno.

Los buques llevarán un aparato auxiliar de gobierno, que podrá tener una potencia menor que la del aparato principal; no es preciso que este aparato auxiliar funcione por vapor o por cualquier otro manantial de energía, siempre que sean realizables disposiciones apropiadas para accionarlo a mano. Un duplicado del aparato principal de gobierno se considerará como un aparato auxiliar de gobierno en el sentido de la presente regla.

REGLA XXII

Inspecciones iniciales y sucesivas de los buques.

1) Todo buque nuevo o existente se someterá a las inspecciones siguientes:

a) Una inspección previa a la entrada en servicio.

b) Una inspección periódica cada doce meses.

c) Inspecciones suplementarias incidentales.

2) Las inspecciones previstas en el artículo precedente se efectuarán en las siguientes condiciones:

a) La inspección previa a la entrada de servicio implica un examen completo del casco, de los aparatos mecánicos y del armamento, especialmente una inspección en seco de la obra viva y una visita exterior e interior de las calderas. Esta inspección permitirá comprobar que el buque, desde el punto de vista de las disposiciones generales, de los materiales y escantillones del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, de los aparatos de salvamento y del armamento, responde completamente a las prescripciones del presente Convenio y de los reglamentos de detalle, dictados para la aplicación, por el Gobierno del Estado de que dependa, a los buques destinados al servicio a que el buque esté afecto. La inspección permitirá igualmente darse cuenta de que el buque y su armamento son satisfactorios por todos conceptos.

b) La inspección periódica lleva consigo un examen de conjunto del casco, de las calderas, de la maquinaria y armamento y, especialmente, una inspección en seco de la obra viva. Esta inspección permitirá darse cuenta de que el buque, desde el punto de vista del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, así como de los aparatos de salvamento, se encuentra en un estado satisfactorio y adecuado al servicio para el que se le destina, y que, por otra parte, responde a las prescripciones del presente Convenio y a las de los reglamentos de detalle, dictados para la aplicación por el Gobierno del Estado de que dependa el buque.

c) Una inspección general parcial, según el caso, se llevará a cabo cada vez que un accidente se produzca o que se note un defecto que afecte a la seguridad del buque, a la integridad y eficacia de los aparatos de salvamento o de otros aparatos. Lo propio sucederá cada vez que el buque haya sufrido una reparación o cuando se renueven partes importantes del mismo. La inspección permitirá darse cuenta de que se han efectuado las reparaciones o las renovaciones necesarias en buenas condiciones, que los materiales empleados y los procedimientos de ejecución que se hayan adoptado son completamente satisfactorios y que el buque por todos conceptos responde a las prescripciones del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para su aplicación por el Gobierno de que depende el buque.

3) Los Reglamentos de detalle mencionados en el párrafo 2) anterior, fijarán las reglas que deben observarse para las pruebas hidrostáticas, antes y después de entrar en servicio, aplicables a las calderas principales y auxiliares, a sus accesorios, a las tuberías de vapor, depósitos de alta presión y depósitos de combustible líquido para motores de combustión interna. Deberán indicar las presiones de prueba y el intervalo entre dos ensayos consecutivos.

Las calderas principales y auxiliares, sus accesorios, los depósitos diversos y las tuberías de vapor de más de 76 milímetros (3 pulgadas) de diámetro interior, deberán sufrir con éxito una prueba hidráulica antes de entrar en servicio. Los tubos de vapor de más de 76 milímetros (3 pulgadas) de diámetro interior, se someterán a ensayos hidráulicos periódicos.

Instrucciones complementarias.

Los encargados de llevar a cabo las inspecciones que prevé esta regla son los Inspectores de buques, los que deberán atenerse no sólo a las instrucciones aprobadas para la aplicación en España de las diferentes materias que encierra el Convenio, sino también a lo que preceptúa el Reglamento de reconocimientos de embarcaciones mercantes de 25 de Noviembre de 1909 y el Reglamento de Construcción de buques de pasaje de 12 de Noviembre de 1919, los que siguen en vigor, pero solamente en las cuestiones que no hayan sido previstas expresamente en el Convenio y siempre que tales cuestiones no estuvieran en oposición con las prescripciones del Convenio.

No obstante lo antes expuesto, la Inspección general de Buques y Construcción naval, previos todos los asesoramientos y estudios que estime oportunos, deberá proponer, a la brevedad posible, al Sr. Ministro de Marina las mejoras que puedan introducirse en los citados Reglamentos para la mejor aplicación del Convenio.

REGLA XXIII

Prescripciones referentes a las modificaciones hechas en el buque en el intervalo entre las inspecciones.

Terminada la inspección del buque prevista en la regla XXII, no se introducirá ninguna modificación, sin permiso de la Administración, en las disposiciones del casco, del aparato motor del armamento, etc., sometidos a inspección.

Tablas y reglas para la determinación de los mamparos transversales estancos.

CONSTRUCCIÓN Y ESCANTILLONES DE LOS MAMPAROS ESTANCOS, CUBIERTAS, CAVIDADES, TÚNELES, FORROS INTERIORES Y TANQUES DE COMBUSTIBLE

Resistencia y construcción.—Todos los mamparos estancos, cubiertas, ca-

vidades, etc., que forman parte del compartimentado deberán tener solidez suficiente y estar construídos de modo que puedan soportar con un margen de resistencia conveniente la presión debida a una columna de agua que se eleve hasta la línea de margen.

MAMPAROS TRANSVERSALES ESTANCOS:

1) *Forros.*—Los mamparos transversales serán estancos hasta la cubierta de compartimentado y sus planchas tendrán un espesor no menor que el exigido en el cuadro 4.

Cuando un mamparo transversal esté situado en la extremidad del espacio de calderas, la parte baja del mamparo, en una altura no menor de 60 centímetros sobre el plan de calderas, será de un espesor, por lo menos, 2,5 milímetros mayor que el espesor indicado en el cuadro.

Cuando un mamparo transversal esté situado en el extremo de un departamento de carboneras, la traca inferior será, por lo menos, de 90 centímetros de altura y 2,5 milímetros más gruesa que la indicada en el cuadro.

En todos los demás casos la traca inferior será, por lo menos, un milímetro más gruesa.

2) *Angulos de contorno.*—Podrán ser sencillos y tendrán, por lo menos, 2,5 milímetros más de espesor que el que se exige a las planchas del mamparo en el cuadro 4.

3) *Angulos de refuerzo.*—Se ajustarán al cuadro 1 o al cuadro 2, así como también a un espacio de 0,76 metros.

Pueden adoptarse otras formas de refuerzos si proveen una solidez y rigidez no menor que la que suministran los indicados en las tablas, y puede aumentarse el espaciado de los refuerzos hasta un límite máximo de 0,9 metros, siempre que se aumente en consecuencia su resistencia.

La parte inferior de cada refuerzo deberá unirse a las planchas del casco, a las planchas del forro interior del doble fondo o a planchas horizontales eficientes.

En cada nivel de cubierta que forme la parte superior de un sistema de refuerzos se proveerán planchas que aseguren la rigidez horizontal del mamparo.

Tratándose de angulares de mamparos de bodegas conectados a la parte superior del doble fondo, las consolas bajas o los ángulos que las conectan se extenderán sobre el piso adyacente al mamparo; las consolas altas deberán estar conectadas a ángulos que se extenderán sobre el espacio entre baos, o se adoptarán otros medios eficaces que aseguren la necesaria rigidez estructural de estas partes.

Cuando se interrumpan los refuerzos en las puertas estancas en la parte baja de un mamparo, la abertura tendrá los marcos y consolas convenientes; reforzadas en su borde, se instalarán planchas consolas a cada lado de la puerta desde la base del mamparo hasta bien por encima de la abertura de la puerta.

Cuando los refuerzos no estén cortados, pero haya de aumentarse el espacio entre los mismos a causa de las puertas estancas, en los mamparos de entrepuentes, los refuerzos que quedan a los lados de la puerta se aumentarán en altura y resistencia.

En todos los casos en que se interrumpan los refuerzos o que estén más espaciados, la eficiencia del mamparo será, por lo menos, igual a la de uno sin aberturas, sin tomar en consideración los marcos de las puertas.

Los marcos de las puertas estancas deberán estar bien acondicionados y fuertemente sujetos al mamparo.

4) *Remachado.*—Los remaches de las juntas y los solapes de las planchas y ángulos de contorno de los mamparos no estarán espaciados más de cuatro veces y media de su diámetro de centro a centro, excepto en el lado unido al casco de los ángulos de contorno, donde se permitirá un espaciado de cinco diámetros de centro a centro.

Cuando la distancia por debajo de la cubierta de mamparos sea mayor de 10 metros, los ángulos de contorno llevarán doble remachado en ambos lados, y el solape vertical de las planchas deberá llevar también doble remache.

Los remaches que unan los refuerzos con las planchas del mamparo no estarán espaciados más de siete diámetros de centro a centro, y tratándose de refuerzos que no lleven consolas, estarán espaciados en los extremos cuatro diámetros en un 15 por 100 de la longitud del refuerzo.

(5) *Mamparo de colisión.*—Los escantillones, tanto de las planchas como de los refuerzos, no serán menores que los exigidos para los mamparos transversales ordinarios con refuerzos espaciados 0,76 metros; pero el espaciado no será mayor de 0,60 metros.

Cuando este mamparo se extienda sobre la cubierta de mamparos, según se exige por la regla VI, la extensión tendrá los mismos escantillones que los de un mamparo de entrepuente alto ordinario, y será estanca.

(6) *Cubiertas, escalones y pisos estancos.*—Planchas.—Las planchas horizontales serán, por lo menos, un milímetro más gruesas que las planchas de mamparos que estén al mismo nivel.

Baos.—Estos tendrán las dimensiones dadas para los refuerzos de mamparos por la tabla 2 para un espaciado de 0,76 metros, excepto cuando los baos estén colocados en longitudes cortas y con consolas a ambos extremos, en cuyo caso serán obtenidas basándose en la tabla 1.

La longitud con que se debe entrar en las tablas es la mayor distancia entre los puntos de apoyo (cuando los baos tengan consola en un extremo la longitud puede ser reducida en el ancho de la consola), y la altura con que se entrará en la tabla será la distancia entre la cubierta en que termina el mamparo y la cubierta de compartimentado, menos la mitad de la longitud del bao.

Cuando las cuadernas y angulares pasen a través de una cubierta estanca, la estanqueidad debe ser mantenida por medio de corbatas o piezas de hierro o acero fundido.

Los apoyos necesarios a los baos se proveerán por medio de mamparos o por medio de puntales debidamente unidos a los baos, y se tendrá especial cuidado para que el remachado de los puntales sea suficiente para soportar el peso debido a la presión del agua. La distancia entre los puntos de apoyo no excederá de 4,5 metros.

(7) *Construcción de repliegues estancos en los mamparos.*—Se construirán de forma que todas sus partes tengan la misma resistencia y rigidez que la exigida para los mamparos estancos y pisos.

(8) *Construcción de los mamparos longitudinales estancos.*—Todas las prescripciones que se han anunciado para los mamparos estancos transversales se aplicarán a los longitudinales en cuanto esto sea posible.

Los mamparos longitudinales deben tener igual resistencia, rigidez y eficacia que los mamparos transversales situados a la misma altura, y su construcción será similar a las de estos últimos.

(9) *Construcción de los túneles estancos.*—Los escantillones de los angulares de refuerzo de los túneles estancos estarán de acuerdo con lo que prescribe la tabla 5 y estarán espaciados 0,9 metros.

El pie de cada angular de refuerzo montará y estará remachado al angular de la base del túnel en todos los casos.

Las planchas que forman los túneles estancos, sí son curvas, podrán tener los espesores definidos en la tabla 4, para un espaciado de angulares de refuerzo de 0,76 metros; pero si son planas, su espesor será el que corresponda a la separación de los angulares de refuerzo.

CUADRO I

Dimensiones de los ángulos de refuerzo de mamparos, separados entre sí 30 pulgadas (762 m/m), colocados verticales y unidos por consolas en ambos extremos, según Cuadro III.

LONGITUD TOTAL INCLUÍDO EL LARGO CONSOLAS	ALTURA DESDE EL EXTREMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS									
	0′= 000	2′= 61 cm.	4′= 122 cm.	6′= 183 cm.	8′= 244 cm.	10′= 305 cm.	12′= 366 cm.	14′= 427 cm.	16′= 488 cm.	18′= 549 cm.
8′— 244 cm.	102 × 76 × 7′6	114 × 76 × 7′6	114 × 76 × 8′6	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′1	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′6	152 × 76 × 9′1	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6
9′— 274 »	114 × 76 × 8′1	127 × 76 × 8′1	127 × 76 × 9′1	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 9′1	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′6
10′— 305 »	127 × 76 × 8′6	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′6	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′6	152 × 76 × 9′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′6
11′— 335 »	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′6	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6
12′— 366 »	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′1	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2
13′— 396 »	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8,6	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′6	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 11′2	216 × 76 × 10′7
14′— 427 »	152 × 76 × 8′6	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 11′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2
15′— 457 »	165 × 76 × 8′6	168 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′7	203 × 76 × 10′7	216 × 76 × 10′7	216 × 76 × 11′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′7	241 × 89 × 11′7
16′— 488 »	178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 11′2	216 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7
17′— 518 »	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	216 × 76 × 11′7	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7	241 × 89 × 12′2	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2
18′— 549 »	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′7	292 × 89 × 12′7
19′— 579 »	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′7	241 × 89 × 12′2	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′7	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 13′2
20′— 610 »	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 12′7	267 × 89 × 13′2	279 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′7	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 14′2	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$
21′— 640 »	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′7	292 × 89 × 13′2	305 × 89 × 13′9	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{12'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$
22′— 671 »	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′2	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 13′7	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{13'7}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$
23′— 701 »	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′2	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 14′2	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{14'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'7}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$
24′— 702 »	279 × 89	292 × 89	305 × 89	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{16'2}{11'7}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{13'7}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'7}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	381 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$

← Angulos → ← Angulos bulbos →

← Canales →

CUADRO I *(Conclusión)*

Dimensiones de los ángulos de refuerzos de mamparos, separados entre sí 30 pulgadas (762 m/m), colocados verticales y unidos por consolas en ambos extremos, según Cuadro III.

LONGITUD TOTAL INCLUÍDO EL LARGO CONSOLAS		ALTURA DESDE EL EXTRMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS										
		21′= 610 cm.	22′= 671 cm.	24′= 731 cm.	26′= 792 cm.	28′= 853 cm.	30′= 914 cm.	32′= 975 cm.	34′=1036 cm.	36′=1097 cm.	38′=1158 cm.	40′=1219 cm.
8′— 244 cm.	Angulos bulbos	140× 76× 8′6	152× 76× 8′1	152× 76× 8′6	152× 76× 9′6	165× 76× 8′6	165× 76× 9′1	165× 76× 9′6	178× 76× 9′1	178× 76× 9′1	178× 76×10′2	190× 76× 9′6
9′— 274 »		165× 76× 8′6	165× 76× 8′6	165× 76×10′2	178× 76× 9′1	178× 76×10′2	190× 76× 9′6	190× 76× 9′6	190× 76×10′2	203× 76×10′2	203× 76×10′2	203× 76×10′7
10′— 305 »		178× 76× 9′1	178× 76×10′2	190× 76× 9′6	190× 76× 9′6	190× 76×10′7	203× 76×10′2	203× 76×10′7	216× 76×10′2	216× 76×10′7	216× 76×11′7	229× 76×11′2
11′— 335 »		190× 76× 9′6	203× 76×10′2	203× 76×10′2	203× 76×11′2	216× 76×10′7	216× 76×11′2	229× 76×11′2	229× 76×11′2	229× 76×12′2	229× 76×12′7	241× 76×11′7
12′— 366 »		203× 76×10′7	216× 76×10′7	216× 76×11′2	229× 76×11′2	229× 76×11′2	229× 76×12′7	241× 89×11′7	241× 89×11′7	254× 89×11′7	254× 89×11′7	267× 89×11′7
13′— 396 »		229× 76×11′2	229× 76×11′2	229× 76×12′2	241× 89×11′7	241× 89×12′2	254× 89×11′7	254× 89×12′2	267× 89×11′7	267× 89×12′7	279× 89×12′2	279× 89×12′2
14′— 427 »		241× 89×11′7	241× 89×11′7	254× 89×11′7	254× 89×12′2	267× 89×11′7	267× 89×12′7	279× 89×12′2	279× 89×12′7	279× 89×12′2	279× 89×13′2	305× 89×12′7
15′— 457 »		254× 89×11′7	267× 89×11′7	267× 89×12′2	279× 89×12′2	279× 89×12′7	292× 89×12′2	292× 89×13′2	305× 89×12′7	305× 89×12′7	305× 89×13′7	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$
16′— 488 »		267× 89×12′7	279× 89×12′2	279× 89×12′7	292× 89×12′7	305× 89×12′7	305× 89×12′7	305× 89×13′7	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{12'7}$	305×102×$\frac{15'9}{12'2}$
17′— 518 »		292× 89×12′7	292× 89×12′7	305× 89×12′7	305× 89×13′2	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{12'2}$	305×102×$\frac{15'9}{12'2}$	305×102×$\frac{15'9}{12'2}$	305×102×$\frac{15'9}{13'2}$	330×102×$\frac{15'9}{12'2}$
18′— 549 »		305× 89×12′7	305× 89×13′2	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{13'2}$	305×102×$\frac{15'9}{12'2}$	305×102×$\frac{15'9}{12'7}$	330×102×$\frac{15'9}{12'2}$	330×102×$\frac{15'9}{12'2}$	330×102×$\frac{15'9}{13'2}$	356×102×$\frac{15'9}{12'2}$
19′— 579 »	Canales	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{11'7}$	305× 89×$\frac{15'2}{13'2}$	305×102×$\frac{15'9}{12'2}$	305×102×$\frac{15'9}{13'2}$	330×102×$\frac{15'9}{12'2}$	330×102×$\frac{15'9}{12'7}$	356×102×$\frac{15'9}{12'2}$	356×102×$\frac{15'9}{12'2}$	381×102×$\frac{15'9}{12'2}$	381×102×$\frac{15'9}{12'2}$
20′— 610 »		305× 89×$\frac{15'9}{13'2}$	305×102×$\frac{15'9}{12'2}$	305×102×$\frac{15'9}{13'2}$	330×102×$\frac{15'9}{12'2}$	330×102×$\frac{15'9}{13'2}$	356×102×$\frac{15'9}{12'2}$	356×102×$\frac{15'9}{12'7}$	381×102×$\frac{15'9}{12'2}$	381×102×$\frac{15'9}{12'7}$		
21′— 640 »		305×102×$\frac{15'9}{12'7}$	330×102×$\frac{15'9}{12'2}$	330×102×$\frac{15'9}{13'2}$	356×102×$\frac{15'9}{12'2}$	356×102×$\frac{15'9}{13'2}$	381×102×$\frac{15'9}{12'2}$	381×102×$\frac{15'9}{13'2}$				
22′— 671 »		330×102×$\frac{15'9}{12'7}$	356×102×$\frac{15'9}{12'2}$	356×102×$\frac{15'9}{13'2}$	381×102×$\frac{15'9}{12'2}$	381×102×$\frac{15'9}{13'2}$						
23′— 701 »		356×102×$\frac{15'9}{12'7}$	381×102×$\frac{15'9}{12'2}$	381×102×$\frac{15'9}{13'2}$								
24′— 732 »		381×102×$\frac{15'9}{12'7}$										

CUADRO II

Dimensiones de los angulares de refuerzo de mamparos separados entre sí 30 pulgadas (762 m/m) colocados verticales y unidos en ambos extremos por ángulos.

LONGITUD TOTAL INCLUÍDO UNIONES		ALTURA DESDE EL EXTREMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS									
		0 — 00	2′= 61 cm.	4′= 122 cm.	6′= 183 cm.	8′= 244 cm.	10′= 305 cm.	12′= 366 cm.	14′= 427 cm.	16′= 488 cm.	18′= 549 cm.
8′— 244 cm.	Angulos	114 × 76 × 8′6	127 × 76 × 9′1	140 × 76 × 9′6	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 8′1	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 10′2	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′6
9′— 274	»	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′1	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′6	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 11′7
10′— 305	»	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 11′2	203 × 76 × 10′7
11′— 335	»	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 9′1	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 11′2	216 × 76 × 10′7	216 × 76 × 12′2
12′— 366	»	152 × 76 × 9′6	165 × 76 × 10′2	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 11′2	216 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7
13′— 396	»	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 10′7	203 × 76 × 10′7	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′2	241 × 89 × 11′7	241 × 89 × 12′7	254 × 89 × 12′7
14′— 427	»	178 × 76 × 10′7	190 × 76 × 11′2	216 × 76 × 10′7	216 × 76 × 12′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7	241 × 89 × 12′7	254 × 89 × 12′7	254 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2
15′— 457	»	190 × 76 × 11′2	203 × 76 × 12′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′7	241 × 89 × 12′2	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 13′2	292 × 89 × 13′7
16′— 488	»	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	254 × 89 × 13′2	267 × 89 × 13′2	279 × 89 × 12′7	279 × 89 × 13′2	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 14′2
17′— 518	»	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 13′7	292 × 89 × 14′2	305 × 89 × 13′7	305 × 89 × $\frac{15'9}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'9}{13'7}$
18′— 549	»	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′7	267 × 89 × 13′2	279 × 89 × 12′7	292 × 89 × 13′7	305 × 89 × 13′2	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{12'7}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$
19′— 579	»	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 12′7	279 × 89 × 13′2	292 × 89 × 14′7	305 × 89 × 13′7	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{13'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$
20′— 610	»	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 13′7	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{12'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{13'2}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	381 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$
21′— 640	»	279 × 89 × 13′7	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{13'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{13'2}$	381 × 102 × $\frac{15'9}{13'2}$	
22′— 671	»	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'2}{13'2}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{13'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	356 × 102 × $\frac{19'9}{12'2}$	381 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$			
23′— 701	» Angulos bulbos Canales	305 × 89 × $\frac{15'2}{11'7}$	305 × 89 × $\frac{15'9}{13'7}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{13'7}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{13'2}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$	381 × 102 × $\frac{15'9}{12'2}$				
24′— 732	»	305 × 89 × $\frac{15'2}{13'7}$	305 × 102 × $\frac{15'9}{14'2}$	330 × 102 × $\frac{15'9}{13'7}$	356 × 102 × $\frac{15'9}{12'7}$	381 × 102 × $\frac{15'9}{12'7}$					

CUADRO II *(Conclusión.)*

Dimensiones de los angulares de refuerzo de mamparos, separados entre sí 30 pulgadas (762 m/m), colocados verticales y unidos en ambos extremos por ángulos.

LONGITUD TOTAL INCLUÍDO UNIONES	ALTURA DESDE EL EXTREMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS										
	20′= 610 cm.	22′= 640 cm.	24′= 732 cm.	26′= 792 cm.	28′= 853 cm.	30′= 914 cm.	32′= 975 cm.	34′= 1036 cm.	36′= 1097 cm.	38′= 1158 cm.	40′= 1219 cm.
8′ — 244 cm.	178× 76× 9'1	178× 76× 9'6	178× 76×10'7	190× 76× 9'6	190× 76×11'2	203× 76×10'2	203× 76×10'7	203× 76×11'7	216× 76×11'2	216× 76×11'7	216× 76×12'2
9′ — 274 »	190× 76×10'2	203× 76×10'2	203× 76×10'7	216× 76×10'7	216× 76×11'7	216× 76×12'2	229× 76×11'2	229× 76×11'7	229× 76×12'7	241× 89×11'7	241× 89×12'2
10′ — 305 »	216× 76×10'7	216× 76×11'7	229× 76×11'2	229× 76×11'7	229× 76×12'7	241× 89×11'7	241× 89×12'2	254× 89×11'7	254× 89×12'2	267× 89×11'7	267× 89×12'7
11′ — 335 »	229× 76×11'7	229× 76×12'7	241× 89×11'7	254× 89×11'7	254× 89×12'2	267× 89×11'7	267× 89×12'7	279× 89×12'2	279× 89×12'2	279× 89×13'2	292× 89×12'7
12′ — 366 »	241× 89×12'7	254× 89×12'2	267× 89×10'2	267× 89×11'7	279× 89×12'2	279× 89×13'2	292× 89×12'7	292× 89×13'7	305× 89×12'7	305× 89×13'7	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$
13′ — 396 »	267× 89×12'2	279× 89×12'2	279× 89×12'7	292× 89×12'7	292× 89×13'7	305× 89×12'7	305× 89×14'2	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{12'2}$	305×102× $\frac{15'9}{12'2}$
14′ — 427 »	279× 89×13'2	292× 89×13'7	305× 89×12'7	305× 89×14'2	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{13'7}$	305×102× $\frac{15'9}{12'2}$	305×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$
15′ — 457 »	305× 89×12'7	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{13'2}$	305×102× $\frac{15'9}{12'2}$	305×102× $\frac{15'9}{13'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$	356×102× $\frac{15'9}{12'2}$	356×102× $\frac{15'9}{12'2}$	381×102× $\frac{15'9}{12'2}$
16′ — 488 »	305× 89× $\frac{15'2}{11'7}$	305× 89× $\frac{15'2}{13'7}$	305×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$	356×102× $\frac{15'9}{12'2}$	356×102× $\frac{15'9}{12'2}$	381×102× $\frac{15'9}{12'2}$	381×102× $\frac{15'9}{12'2}$	381×102× $\frac{15'9}{13'2}$	
17′ — 518 »	305×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'2}$	330×102× $\frac{15'9}{12'7}$	356×102× $\frac{15'9}{12'2}$	356×102× $\frac{15'9}{13'2}$	381×102× $\frac{15'9}{12'2}$	381×102× $\frac{15'9}{13'2}$				
18′ — 549 »	330×102× $\frac{15'9}{12'7}$	356×102× $\frac{15'9}{12'2}$	356×102× $\frac{15'9}{13'2}$	381×102× $\frac{15'9}{12'2}$	381×102× $\frac{15'9}{13'7}$						
19′ — 579 »	356×102× $\frac{15'9}{13'2}$	381×102× $\frac{15'9}{12'2}$									
20′ — 610 »	381×102× $\frac{15'9}{13'7}$										

Ángulos bulbos ↑ / Canales ↓

CUADRO III

Uniones de los angulares de refuerzo.

TIPO Y ALTURA DEL ANGULAR EN M/M.	UNION CON CONSOLAS			UNION POR ANGULOS
	Grueso de la plancha consola	Ancho del canto doblado, en m/m.	Número y diámetro de remaches en cada lado.	Número y diámetro de los remaches.
Angulares de 152 y menores	8'6 m/m.		3 de 19 m/m.	2 de 19 m/m.
Angulos bulbos menores de 165	9'1 »		3 » 19 »	2 » 19 »
Angulos bulbos de 165	9'6 »		3 » 19 »	2 » 19 »
» » 178 y 190	10'2 »		4 » 19 »	3 » 19 »
» » 203 y 216	10'7 »		5 » 19 »	3 » 19 »
» » 229 y 241	8'6 »	57 m/m.	6 » 19 »	4 » 19 »
» » 254 y 267	9'1 »	64 »	7 » 19 »	4 » 19 »
» » 279 y 292	8'6 »	70 »	7 » 22 »	4 » 22 »
» » 305	10'2 »	76 »	8 » 22 »	5 » 22 »
Con el canto doblado	10'2 »	76 »	9 » 22 »	6 » 22 »
	10'2 »	76 »	10 » 22 »	7 » 22 »
	10'7 »	90 »	11 » 22 »	7 » 22 »
	10'7 »	90 »	12 » 22 »	8 » 22 »
	11'2 »	90 »	13 » 22 »	8 » 22 »

N. B. La longitud desde el vértice de los lados remachados de una consola no será menor de $2\,^1/_2$ veces la altura del angular que une. La longitud superpuesta del angular y consola no será menor de 0'12 de la longitud sin apoyo.

CUADRO IV

Espesor de las planchas de mamparos.

REFUERZOS SEPARADOS 30" ENTRE SI		REFUERZOS SEPARADOS 36" ENTRE SI	
Distancia vertical en el centro desde el canto bajo de la plancha hasta la cubierta de mamparos.	Espesor de la plancha.	Distancia vertical en el centro desde el canto bajo de la plancha hasta la cubierta de mamparos.	Espesor en m/m.
Entre 0 y 2'44	6'6 m/m.	Entre 0 y 2'13	7'1 m/m.
» 2'44 y 3'66	7'1 »	» 2'13 y 3'20	7'6 »
» 3'66 y 4'88	7'6 »	» 3'20 y 4'27	8'1 »
» 4'88 y 6'10	8'1 »	» 4'27 y 5'33	8'6 »
» 6'10 y 7'31	8'6 »	» 5'33 y 6'40	9'1 »
» 7'31 y 8'53	9'1 »	» 6'40 y 7'47	9'6 »
» 8'53 y 9'75	9'8 »	» 7'47 y 8'53	10'2 »
» 9'75 y 10'97	10'2 »	» 8'53 y 9'60	10'7 »
» 10'97 y 12'19	10'7 »	» 9'60 y 10'67	11'2 »
» 12'19 y 13'41	11'2 »	» 10'67 y 11'73	11'7 »
» 13'41 y 14'63	11'7 »	» 11'73 y 12'80	12'2 »
» 14'63 y 15'85	12'2 »	» 12'80 y 13'87	12'7 »
» 15'85 y 17'07	12'7 »	» 13'87 y 14'93	13'2 »
» 17'07 y 18'29	13'2 »	» 14'93 y 16'00	13'7 »
		» 16'00 y 17'07	14'2 »
		» 17'07 y 18'15	14'7 »

Los espesores para separaciones intermedias se obtienen por interpolación.

CUADRO V

Dimensiones de los angulares de refuerzo de los túneles de la hélice distanciados 35" = 914 m/m entre sí.

ALTURA DESDE EL PISO DEL TÚNEL HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS	ALTURA DEL TÚNEL DESDE EL PISO HASTA EL CANTO ALTO LATERAL PLANO					
	3'= 0'91 m.	4'= 1'21 m.	5'= 1'52 m.	6'= 1'83 m.	7'= 2'13 m.	8' = 2'44 m.
3'66 m.	76 × 64 × 6'1	102 × 64 × 6'6	114 × 76 × 7'6	127 × 76 × 8'6	140 × 76 × 9'1	140 × 76 × 7'6
4'88 »	89 × 64 × 5'6	102 × 76 × 7'6	127 × 76 × 8'1	140 × 76 × 9'1	140 × 76 × 7'6	152 × 76 × 8'1
6'10 »	89 × 64 × 6'6	114 × 76 × 7'6	140 × 76 × 8'6	152 × 76 × 9'6	152 × 76 × 8'1	165 × 76 × 8'6
7'31 »	102 × 64 × 7'1	127 × 76 × 8'1	152 × 76 × 8'1	140 × 76 × 8'6	152 × 76 × 9'1	178 × 76 × 9'1
8'53 »	102 × 76 × 7'6	127 × 76 × 9'1	152 × 76 × 10'2	152 × 76 × 8'1	165 × 76 × 9'6	190 × 76 × 9'6
9'75 »	114 × 76 × 7'6	140 × 76 × 8'6	140 × 76 × 8'6	165 × 76 × 8'6	178 × 76 × 9'6	203 × 76 × 10'2
10'97 »	114 × 76 × 8'1	152 × 76 × 8'1	152 × 76 × 8'1	165 × 76 × 9'6	190 × 76 × 9'1	203 × 76 × 11'2
12'19 »	114 × 76 × 8'6	152 × 76 × 9'6	152 × 76 × 8'6	178 × 76 × 9'1	203 × 76 × 10'2	216 × 76 × 11'7
13'41 »	127 × 76 × 8'1	152 × 76 × 10'2	165 × 76 × 8'6	190 × 76 × 9'6	203 × 76 × 11'2	229 × 76 × 11'2
14'63 »	127 × 76 × 9'1	140 × 76 × 7'6	165 × 76 × 9'1	190 × 76 × 10'2	216 × 76 × 10'7	229 × 76 × 12'7
15'85 »	140 × 76 × 8'6	140 × 76 × 8'6	178 × 76 × 9'1	203 × 76 × 10'2	229 × 76 × 11'2	241 × 89 × 12'2
17'07 »	140 × 76 × 9'1	152 × 76 × 8'1	178 × 76 × 9'1	203 × 76 × 11'2	229 × 76 × 11'2	254 × 89 × 11'7
18'29 »	152 × 76 × 8'1	152 × 76 × 8'6	190 × 76 × 9'6	216 × 76 × 10'7	241 × 76 × 11'7	267 × 89 × 11'7
	← Angulo →	← Angulo bulbo →				

Angulo

CUADRO I-A

Dimensiones de los angulares de refuerzo de mamparos, separados entre sí 36″ = 914 m/m., colocados verticales y unidos por consolas en ambos extremos.

LONGITUD TOTAL, INCLUÍDO EL LARGO CONSOLAS		ALTURA DESDE EL EXTREMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS									
		0′ = 00 cm.	2′ = 61 cm.	4′ = 122 cm.	6′ = 183 cm.	8′ = 344 cm.	10′ = 305 cm.	12′ = 366 cm.	14′ = 427 cm.	16′ = 488 cm.	18′ = 549 cm.
6′ — 183 cm.	Angulos					102 × 64 × 6′1	102 × 64 × 6′6	102 × 76 × 7′6	102 × 76 × 8′6	114 × 76 × 7′6	114 × 76 × 8′1
7′ — 213 »						114 × 76 × 6′6	114 × 76 × 7′6	114 × 76 × 8′1	127 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′6	127 × 76 × 9′1
8′ — 244 »		76 × 64 × 6′1	89 × 64 × 6′6	102 × 64 × 7′1	114 × 76 × 7′6	127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′1	127 × 76 × 7′6	127 × 76 × 7′6
9′ — 274 »		89 × 64 × 6′6	102 × 64 × 7′1	114 × 76 × 7′6	127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′6	127 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′1
10′ — 305 »		102 × 64 × 7′1	114 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′1	127 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′6
11′ — 335 »		114 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′6	127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1
12′ — 366 »		127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′6	127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′6	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6
13′ — 396 »		140 × 76 × 8′1	127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	
14′ — 427 »	Angulos bulbos	127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	
15′ — 457 »		140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7		
16′ — 488 »		152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2		
17′ — 518 »		165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	216 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2			
18′ — 549 »		178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2	241 × 76 × 11′7			
19′ — 579 »		190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7				
20′ — 610 »		203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7				

Las dimensiones para longitudes y alturas intermedias se obtienen por interpolación.

CUADRO II-A

Dimensiones de los angulares de refuerzo de mamparos, separados entre sí 30 pulgadas (762 m/m) colocados verticales y unidos en ambos extremos por ángulos.

LONGITUD TOTAL INCLUÍDO LAS UNIONES EXTREMAS		ALTURA DESDE EL EXTREMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS									
		0′ = 00	2′ = 61 cm.	4′ = 122 cm.	6′ = 183 cm.	8′ = 244 cm.	10′ = 305 cm.	12′ = 366 cm.	14′ = 427 cm.	16′ = 488 cm.	18′ = 549 cm.
8′ — 244 cm.	Angulos					152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′1
9′ — 274 »			127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 9′1	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1
10′ — 305 »		127 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′6	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′7	190 × 76 × 9′6
11′ — 335 »		140 × 76 × 8′1	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 9′1	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′7	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 11′2
12′ — 366 »		152 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′6	165 × 76 × 10′2	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′7	203 × 76 × 11′2	216 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2
13′ — 396 »		152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 10′7	178 × 76 × 10′7	190 × 76 × 10′7	203 × 76 × 10′7	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 10′7	229 × 76 × 12′2	
14′ — 427 »		165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9,1	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′2	241 × 89 × 12′7	
15′ — 457 »		165 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	241 × 89 × 12′2	254 × 89 × 12′2		
16′ — 488 »		178 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2		
17′ — 518 »		190 × 76 × 10′7	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 10′7	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2			
18′ — 549 »		216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 12′2	254 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 13′2	203 × 89 × 12′7			
19′ — 579 »		229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 13′7	305 × 89 × 12′7				
20′ — 610 »	Angulos bulbos	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′2	279 × 89 × 12′2	279 × 89 × 13′7	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 14′7				

CUADRO II-B

Dimensiones de los angulares de refuerzo de mamparos, separados entre sí 30 pulgadas (762 m/m) colocados verticales y unidos en sus extremos por consolas o por ángulos.

LONGITUD TOTAL DE LOS ANGULARES		ALTURA DESDE EL EXTREMO ALTO DE LOS ANGULARES HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS									
		0′= 00 cm.	2′= 61 cm.	4′= 122 cm.	6′= 183 cm.	8′= 244 cm.	10′= 305 cm.	12′= 366 cm.	14′= 427 cm.	16′= 488 cm.	18′= 549 cm.
6′ — 183 cm.	Angulos	76 × 64 × 5′6	89 × 64 × 6′6	102 × 64 × 7′1	102 × 76 × 8′1	114 × 76 × 8′1	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′1	140 × 76 × 9′1	152 × 76 × 8′6	152 × 76 × 9′6
7′ — 213 »		89 × 64 × 6′1	102 × 64 × 7′1	114 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′1	140 × 76 × 8′1	142 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′1
8′ — 244 »		102 × 64 × 6′1	114 × 76 × 7′6	127 × 76 × 8′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′6	165 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′1
9′ — 274 »		114 × 76 × 7′6	140 × 76 × 8′1	152 × 76 × 8′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	152 × 76 × 9′1	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6
10′ — 305 »		140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′6	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′6	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2
11′ — 335 »		152 × 76 × 8′1	140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 9′1	190 × 76 × 9′6	190 × 76 × 10′7	203 × 76 × 10′7	216 × 76 × 10′7	216 × 76 × 12′2
12′ — 366 »		140 × 76 × 7′6	152 × 76 × 8′6	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′7	216 × 76 × 12′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′7
13′ — 396 »		152 × 76 × 8′1	165 × 76 × 9′1	178 × 76 × 10′2	190 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′7	241 × 89 × 11′2	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7	
14′ — 427 »		165 × 76 × 8′6	178 × 76 × 10′2	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	229 × 76 × 12′7	241 × 89 × 12′2	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 11′7	
15′ — 457 »		178 × 76 × 9′6	203 × 76 × 10′2	216 × 76 × 10′2	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 11′7	279 × 89 × 12′2		
16′ — 488 »		190 × 76 × 11′2	216 × 76 × 10′7	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 12′7	292 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′7		
17′ — 518 »		203 × 76 × 11′2	229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′7	279 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′2	292 × 89 × 15′7			
18′ — 549 »		229 × 76 × 11′2	241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′7	279 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′2	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 14′7			
19′ — 579 »		241 × 89 × 11′7	254 × 89 × 12′2	267 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′7	305 × 89 × 12′7	305 × 89 × 15′7 / 11′7				
20′ — 610 »	Angulos Unidos	254 × 89 × 11′7	267 × 89 × 12′2	292 × 89 × 12′2	305 × 89 × 15′2	Canales 305 × 89 × 15′7 / 11′7	305 × 102 × 15′7 / 12′2				

Los extremos de los ángulos de refuerzo serán remachados a los ángulos de contorno.

CUADRO IV-A

Espesor de las planchas.

PLANCHAS DE MAMPARO — Angulares separados 30″ = 76 cm.		PLANCHAS DEL TÚNEL — Angulares separados 36″ = 91 cm.	
Distancia vertical en el centro desde el canto bajo de la plancha hasta la cubierta de mamparos.	Espesor plancha	Distancia vertical en el centro desde el canto bajo de la plancha hasta la cubierta de mamparo.	Espesor plancha.
Entre 0 y 2'13 m.	4'6 m/m.	Entre 0 y 2'44 m.	5'6 m/m.
» 2'13 y 2'74 »	5'1 »	» 2'44 y 3'05 »	6'1 »
» 2'74 y 3'35 »	5'6 »	» 3'05 y 3'66 »	6'6 »
» 3'35 y 4'27 »	6'1 »	» 3'66 y 4'27 »	7'1 »
» 4'27 y 5'03 »	6'6 »	» 4'27 y 4'88 »	7'6 »
» 5'03 y 5'79 »	7'1 »	» 4'88 y 5'49 »	8'1 »
» 5'79 y 6'71 »	7'6 »	» 5'49 y 6'40 »	8'6 »
» 6'71 y 7'32 »	8'1 »	» 6'40 y 7'01 »	9'1 »
		» 7'01 y 7'92 »	9'6 »
» 7'32 y 8'53 »	8'6 »	» 7'92 y 8'84 »	10'2 »
» 8'53 y 9'45 »	9'1 »	» 8'84 y 9'60 »	10'7 »

CUADRO V-A

Dimensiones de los angulares de refuerzo de los túneles de la hélice, distanciados 36″ = 914 m/m. entre sí.

ALTURA DESDE EL PISO DEL TÚNEL HASTA LA CUBIERTA DE MAMPAROS		ALTURA DEL TÚNEL DESDE EL PISO HASTA EL CANTO ALTO LATERAL PLANO						
		3'0″ = 0'91 m.	3'6″ = 0'99 m.	4'0″ = 1'22 m.	4'6″ = 1'37 m.	5'0″ = 1'52 m.	5'6″ = 1'68 m.	6'0″ = 1'83 m.
8' — 244 cm.	Angulos	64 × 64 × 5'1	64 × 64 × 6'1	76 × 64 × 5'6				
12' — 366 »		64 × 64 × 6'1	76 × 64 × 6'6	89 × 64 × 6'1	102 × 64 × 6'1	102 × 64 × 7'1	102 × 76 × 7'6	
16' — 488 »		76 × 64 × 6'1	89 × 64 × 6'6	102 × 64 × 6'6	102 × 76 × 8'1	114 × 76 × 8'1	127 × 76 × 8'1	127 × 76 × 9'6
20' — 610 »		89 × 64 × 6'1	102 × 64 × 6'6	102 × 76 × 8'1	114 × 76 × 8'6	127 × 76 × 8'1	140 × 76 × 8'6	140 × 76 × 10'2
24' — 732 »		89 × 64 × 7'6	102 × 76 × 7'6	114 × 76 × 8'1	127 × 76 × 8'1	140 × 76 × 8'1	152 × 76 × 8'6	152 × 76 × 10'2
28' — 853 »		102 × 64 × 7'1	114 × 76 × 7'6	114 × 76 × 9'6	127 × 76 × 9'6	140 × 76 × 9'6	152 × 76 × 10'2	140 × 76 × 8'1 Angulo bulbo.

Los extremos de los ángulos de refuerzo serán remachados a los ángulos de contorno del túnel.

Relación de planos y cálculos que deben someterse a la aprobación y consideración de la Inspección General de buques y Construcción Naval.

1. *Planos de la estructura del casco.*

Plano de la cuaderna maestra y demas planos de la estructura indicando los principales escantillones del casco, cuadernas, puntales ,etc., y en caso de aberturas en el casco o en cubierta las medidas adoptadas para compensarlas.

Planos que indiquen los detalles y conexiones de las principales piezas de fundición del casco y timón.

2. *Planos y cálculos de compartimentado.*

Esquema del contorno del buque con indicación de la línea de margen (corregida en lo que sea necesario), de la distribución de mamparos que se propone, del doble fondo, de los túneles y también de las cubiertas estancas y forros interiores, cuando éstas deban ser instaladas.

Sección del doble fondo y también perfil y sección de los túneles indicando sus escalones o ensanchamientos.

Si existen mamparos longitudinales se deberán señalar especificando si son o no estancos.

El esquema se exige para que la Inspección General de Buques pueda comprobar que la subdivisión que se proponga cumple con las prescripciones del Convenio en general, aparte de detalles estructurales, y particularmente que la eslora media de cada compartimento no excede de la longitud permisible.

Cuando existan escalones en los mamparos se señalarán con el detalle necesario para poder calcular las posiciones de los mamparos planos equivalentes.

Debe hacerse constar en el esquema la longitud media de cada compartimento transversal y la distancia de la perpendicular de popa al mamparo situado más a poca.

Se remitirán los cálculos de la "Eslora Inundable" según el método adoptado por el Astillero constructor del buque, con el detalle necesario para que puedan ser comprobados por la Inspección general a los efectos de su aprobación.

Cálculos y datos fundamentales para la obtención en cada una de las tres secciones del buque de: la permeabilidad, criterio de servicio y coeficiente de subdivisión.

3. *Detalles de la subdivisión estructural.*

Planos en que se indiquen los escantillones y detalles de construcción de: a), todos los mamparos estancos al agua y de los estancos al aceite; b), todas las cubiertas estancas; c), todos los escalones estancos; d), todos los túneles estancos; e), todos los forros interiores estancos; h), todos los ventiladores y troncos estancos; g), todos los tanques de combustible, y p), todos los medios de cierre de las aberturas practicadas en los mamparos estancos.

Planos, cuando los buques quemen combustibles líquidos, de la estructura de los tanques de combustible, indicando la presión máxima para la que se han previsto los escantillones.

Planos de cualquier mamparo longitudinal no estanco.

Planos de la situación y dimensiones de todas las aberturas practicadas en los costados del buque y detalles de sus medios de cierre.

4. *Instalaciones por encima de la cubierta de compartimentado.*

Planos y detalles de los mamparos contraincendios, puertas, etc.

Planos de las salidas de los compartimentos estancos para demostrar que cumplen los requisitos de la regla 18.

5. *Estabilidad, cálculos del ángulo de inclinación hechos en concordancia con las prescripciones de la regla* 5.ª

Copia de la experiencia de estabilidad y de las normas dadas al personal en cumplimiento del artículo 8.º

Cantidad y distribución del lastre permanente y fijo.

6. *Puertas estancas.*

Planos mostrando la posición de las puertas estancas con relación a la línea de margen y de todas las aberturas practicadas en los mamparos estancos.

Cuando se use un manantial de energía para maniobra de las puertas estancas se remitirán los siguientes detalles, con planos para lo que sea necesario de: el manantial de energía para maniobrar las puertas; el mecanismo de transmisión de éste hasta las puertas; los indicadores de la central que muestren que la energía está dispuesta para maniobrar; los indicadores en el puesto central de maniobras, para indicar si las puertas están abiertas o cerradas; las señales de alarma que deben funcionar cuando la energía para maniobrar las puertas va a actuar para cerrarlas.

Planos de las distintas clases de puertas que muestren: los mecanismos para maniobrar, ya sean a mano o por un manantial de energía; los indicadores, para señalar cuando las puertas están cerradas a mano; la disposición de las pantallas de puertas de carbonera, para evitar que el carbón impida el cierre de las puertas de carbonera.

7. Planos y detalles de las válvulas de todas las aberturas del casco y de los dispositivos para impedir la entrada del agua del mar al interior del buque.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDENES

Excmo. Sr.: Para dar cumplimiento por este Departamento a la Orden presidencial de 21 del corriente (GACETA de hoy),

Este Ministerio ha tenido a bien autorizar a V. E. para conceder permisos durante las próximas Pascuas de Navidad desde el día de hoy hasta el 7 inclusive del próximo mes de Enero, por los días que juzgue conveniente, según las necesidades del servicio que deberá quedar atendido, lo consientan, y en las condiciones que en la citada disposición se prescriben.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Madrid, 23 de Diciembre de 1933.

P. D.,
J. DE AZCARATE

Señores Subsecretario, Directores generales de este Departamento, Gobernadores civiles y Delegados gubernativos de Ceuta y Melilla.

Excmo. Sr.: Continuando la severa labor de investigación que en cumplimiento de su especial misión incumbe al Consejo Técnico Nacional de la Restricción de Estupefacientes, ha podido comprobarse que el farmacéutico establecido en Alfafar (Valencia), D. Emilio Tudela Sánchez, había incurrido en sus actividades profesionales en análogas acciones, omisiones y negligencias que las que motivaron por este Ministerio la adopción de diversas sanciones contra otros profesionales, y al amparo de las disposiciones consignadas en la Ley.

De las investigaciones verificadas, y según consta en el expediente instruído al efecto, desde hace tiempo venían siendo sospechosas y han merecido la atención de las autoridades de Policía las actuaciones profesionales de dicho señor, tanto en cuanto respecta a posibles complicaciones por su parte en tráficos ilícitos que motivaron el que hubiera sido con anterioridad puesto a disposición de la autoridad judicial, como en cuanto afecta a diversos productos por el mismo elaborados y que, no registrados debidamente, eran expendidos sin cumplir los terminantes preceptos legales exigidos en la materia.

A estos efectos, las investigaciones verificadas han dado por resultado el averiguar que, efectivamente, dicho facultativo preparaba y expendía ampollas de inyectables en las que declaraba dosis que el análisis verificado oficialmente acusa contener sólo en mínimas cantidades.

Por otra parte, aparecen sin justificar cantidades tan considerables de productos que llegan a alcanzar las cifras de más de siete kilos de cloruro de cocaína y más de doce de morfina, cantidades que sólo en mínima parte pueden enjugarse con la elaboración de tales inyectables.

En su virtud, y teniendo en cuenta que en el citado farmacéutico concurren las circunstancias de: fraude en

la expendición de productos; ilegalidad en su confección y expendición; falta de cumplimiento de los terminantes preceptos legales que rigen la materia, tanto en cuanto respecta a los Decretos-leyes de 30 de Abril de 1928 y 8 de Julio de 1930, y falta de justificación de importantísimas cantidades de cocaína y de morfina que, si son en todo caso de gravedad, tienen que serlo más en ocasiones cuyos antecedentes abonan más fundadas sospechas,

Este Ministerio, a propuesta del Consejo Técnico Nacional de la Restricción de Estupefacientes, y al amparo de lo dispuesto en las bases 41 y 43 del Real decreto de 30 de Abril de 1928 y Reglamento de 8 de Julio de 1930, ha acordado:

1.° La imposición al farmacéutico D. Emilio Tudela Sánchez de la multa de 10.000 pesetas.

2.° La adopción por las autoridades sanitarias de aquellas medidas que tiendan a impedir el tráfico ilegal prohibiendo al Sr. Tudela la elaboración de tales productos en cuanto no cumpla con las formalidades de registro de los mismos y cumplimente las disposiciones vigentes en cuanto respecta a notificar a la Dirección general de Sanidad mensualmente su movimiento de productos con expresión detallada de personas y entidades autorizadas a quienes los facilite.

3.° Que se proceda a la inmediata incautación de los inyectables que en la actualidad tenga preparados, considerándolos de elaboración ilegal, y

4.° Que independientemente de cuanto antecede, se someta el caso a tenor del expediente instruído a las autoridades judiciales, a fin de que por las mismas sea apreciada y depurada la responsabilidad en orden delictivo a que pudiera haber lugar, tanto por lo que respecta al fraude comprobado en su elaboración como en cuanto a la posible inversión ilegal de las sustancias no justificadas.

A tenor de lo establecido en la base 47 del Decreto de 30 de Abril de 1928, se concede al interesado la facultad de poder satisfacer el importe de esta multa en 10 plazos mensuales, bien entendido que su consignación total o del primer plazo, si a este beneficio se acoge por escrito, deberá ser satisfecho en papel de pagos al Estado en el plazo improrrogable de diez días, a partir desde la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

Contra esta disposición podrá ser entablado el recurso Contencioso-administrativo correspondiente, bien entendido que será requisito previo a su interposición la consignación íntegra de la multa, acompañando justificante de haberlo así efectuado.

Si a pesar de esta concesión hubiere insolvencia, se atendrá a lo que al efecto se previene en el mismo Decreto referido, aplicándose como legislación supletoria las disposiciones penales de la ley de Contrabando y defraudación.

Madrid, 21 de Diciembre de 1933.

MANUEL RICO AVELLO

Señor Director general de Sanidad.

Excmo. Sr.: Vista la Orden de ese Ministerio, comunicada por la Subsecretaría del mismo con fecha 2 de Agosto último, remitiendo a éste de la Gobernación la instancia del Presidente de la Diputación provincial de Badajoz en súplica de que se modifique el precio de las estancias hospitalarias que causan los militares en los Hospitales civiles, y vistas las instancias que dicho Presidente ha elevado directamente a este Ministerio formulando y justificando idéntica súplica:

Resultando que por Real orden de 1.° de Marzo de 1922, comunicada en 30 del mismo mes y año y publicada en la GACETA de 3 de Abril, fué fijado en 4,50 pesetas una el precio de las estancias que causaran en los Hospitales civiles, utilizados por Guerra, los heridos o enfermos militares:

Considerando que entre los derechos y tasas provinciales, comprendidos en el artículo 219 del Estatuto de 20 de Marzo de 1925, figuran en su apartado C) las asistencias y estancias en los Hospitales, cuando se trata de personas pudientes o cuyos gastos deban sufragarse por entidades que lo sean, siendo de aplicación, según el artículo 221 del mismo, a los derechos y tasas provinciales lo dispuesto en el 370 del municipal; de suerte que el importe de unos y otras no podrá exceder en ningún caso del costo aproximado de los servicios, y si durante dos años consecutivos se recaudase por derechos o tasas de un servicio mayor suma que la de los gastos del mismo, se revisarán las tarifas, rebajándolas para evitar tales excedentes en lo sucesivo:

Considerando que los anteriores preceptos están vigentes por el Decreto de 16 de Junio de 1931 (artículo 4.°), elevado a ley por la de 15 de Septiembre del propio año (número 19):

Considerando, pues, no cabe subsistir el régimen de uniformidad que la Real orden de 1.° de Marzo de 1922 ligara para las estancias militares en los Hospitales civiles,

Este Ministerio resuelve que es privativo de cada Diputación provincial cifrar el importe de lo que el Ramo de Guerra debe reintegrarles por dichas estancias y reclamarlo de la Autoridad militar correspondiente, previa justificación ajustada a cuanto se convenga con la misma y cumplimiento de las normas legales.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 22 de Diciembre de 1933.

P. D.,

ALVARO PASCUAL LEONE

Señor Ministro de la Guerra.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

ORDEN

Ilmo. Sr.: La Orden de 28 de Noviembre de 1932 (GACETA del 30) autorizó a la Universidad de Oviedo para ampliar los trabajos de los laboratorios de Química de su Facultad de Ciencias, a fin de estudiar en ellos los problemas que en conexión con la Química tuviera planteados en aquella zona de la industria metalúrgica, la hullera y, en general, la economía regional.

En dicha Orden se facultaba al Patronato, que se ha constituído haciendo uso de la autorización que por el núm. 2.° del expresado precepto se otorgó, para redactar un proyecto de Estatuto, el cual ha sido favorablemente informado por el Consejo Nacional de Cultura y, de conformidad con el dictamen de este Consejo consultivo,

Este Ministerio ha resuelto aprobar el adjunto Estatuto, por el que se regirá el Instituto de Química aplicada de la Universidad de Oviedo, que queda establecido en el mencionado Centro de enseñanza.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 21 de Diciembre de 1933.

P. D.,

C. BOLIVAR PIELTAIN

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Proyecto de Estatuto del Instituto de Química aplicada de la Universidad de Oviedo.

Artículo 1.° Se crea en la Universidad de Oviedo y en relación con su Facultad de Ciencias, un Instituto de Química aplicada, a base de los locales, material y recursos de todo género de las Cátedras y Laboratorios de Química inorgánica, Química orgánica, Química técnica y Electroquímica, el antiguo Instituto del Carbón y el nuevo Laboratorio para el estudio de metales y minerales.

El Instituto, sin embargo, podrá disponer de edificios, material y laboratorios propios. A tal efecto, gozará de personalidad jurídica, con los derechos inherentes que a tales instituciones otorga la legislación civil.

Artículo 2.° Podrán incorporarse al Instituto otras Cátedras y Laboratorios, siempre que lo acuerde la Junta de Patronato del mismo, de quien partirá la iniciativa, y lo autorice la Facultad, previa la conformidad del titular. Igualmente podrá concederse la separación del mismo a cualquiera de las Cátedras o Laboratorios que le constituyen en un momento dado, regulándose las condiciones de esta separación mediante acuerdo entre la Cátedra o Laboratorio —representado por su titular—y la Junta técnica, decidiendo el Rector de la Universidad.

Artículo 3.° Los fines del Instituto serán:

1.° Los peculiares de las Cátedras que le forman (trabajos prácticos de los alumnos que cursan dichas enseñanzas, trabajos de investigación para tesis doctorales, etc.)

2.° La resolución de problemas técnicos y estudio de asuntos que le plantee la industria asturiana, para lo que instalará Laboratorios adecuados que permitan la realización de trabajos y experiencias. De momento, esta actividad se limitará al carbón y a la metalurgia.

3.° La investigación científica sobre temas de aplicación a la industria regional y nacional y de interés inmediato o remoto para ella.

Artículo 4.° Por lo que se refiere a los fines del apartado 1.° del artículo precedente, cada titular de una Cátedra perteneciente al Instituto, tendrá plena libertad, dentro de los recursos que se le señalen en el presupuesto del mismo, para todo lo referente a la realización de aquellos de la cual será responsable ante el Instituto y la Facultad.

En lo que respecta a los fines de los apartados 2.° y 3.° del mismo artículo, será la Junta de Patronato del Instituto, directamente, o por delegación suya la Junta técnica del mismo, la que entenderá en todas las incidencias relacionadas con su cumplimiento.

Artículo 5.° Podrán requerir los servicios del Instituto en cualquier aspecto, dentro de las normas que establezca la Junta de Patronato del mismo, las Industrias y entidades colaboradoras que contribuyan con una subvención anual permanente a su sostenimiento. También podrán requerir dichos servicios en las condiciones que establezca la Junta de aPtronato, las demás entidades y particulares, dándose en todo la preferencia a las entidades del primer grupo, ya que la creación del Instituto responde al propósito de organizar un ensayo de colaboración entre la industria y la Universidad, con el fin de interesar a ésta en la resolución científica de problemas de índole práctica y que afecten a aquélla; para lo cual la industria aporta iniciativas y plantea problemas, contribuyendo económicamente a su realización y resolución, y la Universidad pone a disposición de aquélla sus instalaciones, medios materiales y personal; siendo, por tanto, lógica la atención preferente que en el Instituto se da a las industrias y entidades colaboradoras.

Artículo 6.° El Instituto constará, por el momento, de dos Secciones. La primera estará constituída por las Cátedras de Química orgánica y Química técnica y el antiguo Instituto del Carbón de la Facultad de Ciencias, que se denominará en lo sucesivo Laboratorio del Carbón; la segunda quedará formada por las Cátedras de Química inorgánica y Electroquímica y el Laboratorio para el estudio de los metales y minerales, de nueva creación. Serán Jefes de cada una de ellas, respectivamente, los Catedráticos numerarios de Química orgánica y Química inorgánica de la Facultad de Ciencias que actualmente desempeñan dichas Cátedras.

La Junta de Patronato podrá variar el número de Secciones y la distribución de éstas cuando lo estime conveniente.

Artículo 7.° El Instituto de Química aplicada se regirá por una Junta de Patronato y una Junta técnica, que será, al mismo tiempo, Comisión permanente de la de Patronato.

Artículo 8.° La Junta de Patronato estará constituída:

1.° Por el Rector, que la presidirá, y tres representantes más de la Universidad (Catedráticos o Profesores auxiliares), designados por la Junta de gobierno de la Universidad. De estos cuatro representantes, uno será necesariamente Catedrático o Profesor de Facultad distinta que la de Ciencias, y dos serán Catedráticos-Jefes de Sección (uno de ellos precisamente el Director).

2.° Tres representantes de la industria privada, elegidos entre las Empresas que contribuyan al sostenimiento del Instituto.

3.° Un representante de la excelentísima Diputación provincial de Oviedo.

4.° Un representante del excelentísimo Ayuntamiento de Oviedo.

5.° Un representante de la Dirección general de Minas (Ministerio de Industria y Comercio).

6.° Un representante de la Dirección general de Industria (Ministerio de Industria y Comercio).

7.° Un representante del Consorcio de Industrias Militares (Ministerio de la Guerra).

Será Secretario de la Junta, con voz, pero sin voto, el del Instituto. La Junta elegirá un Vicepresidente de entre los representantes de la industria privada y un Tesorero de entre sus miembros con residencia en Oviedo.

Por cada nueva Sección que se cree, se aumentará en un miembro el número de representantes en la Junta de Patronato, de la Universidad y de la industria privada.

Artículo 9.° Serán atribuciones de la Junta de Patronato:

1.° Examinar, discutir y aprobar, en su caso, los presupuestos de ingresos y gastos que formará la Junta técnica.

2.° Nombrar y separar al personal permanente y eventual del Instituto.

3.° Aprobar, en su caso, el proyecto de trabajos para cada curso que presente la Junta técnica, así como la Memoria que a fin del mismo presente el Director.

4.° Examinar y aprobar, en su caso, las cuentas que rinda el Secretario-Administrador, así como la gestión del mismo. Dichas cuentas serán remitidas al Ministerio de Instrucción pública para su aprobación y ulterior tramitación al Tribunal de Cuentas, y se rendirán por años naturales, y las de cada año en el mes de Enero siguiente.

5.° Entender en cuantos asuntos referentes a la marcha del Instituto, y tanto en lo referente al aspecto científico como al administrativo y económico se presenten a su consideración y no estén previstos en el presente Estatuto, por cuyo cumplimiento velará.

6.° Adquirir y enajenar bienes inmuebles.

7.° Acordar transferencias y habilitaciones de crédito, a cuyo efecto se precisa que el informe que haya de emitir el Secretario-Administrador sea favorable en punto a disponibilidades económicas.

8.° Ejercitar toda clase de recursos gubernativos, acciones civiles, penales y contenciosoadministrativas, sin perjuicio de que la Junta técnica inicie el procedimiento, para evitar la caducidad de plazos.

Artículo 10. La Junta técnica estará formada: por el Rector, que la presidirá, y un Jefe de Sección y un representante de la industria por cada una de las Secciones, nombradas por la Junta de Patronato. Será Secretario, con voz, pero sin voto, el del Instituto.

Artículo 11. La Junta de Patronato se reunirá obligatoriamente en el mes de Enero de cada año para aprobar las cuentas, y en el de Septiembre para cumplir lo preceptuado en los números 1.° y 3.° del artículo 9.° Además se reunirá cuantas veces sea preciso por la importancia de los asuntos que afecten al Instituto, y podrá delegar en la Junta técnica, que como Comisión permanente de la Junta de Patronato atenderá en los asuntos urgentes, las atribuciones que estime oportuno.

Artículo 12. Serán atribuciones de la Junta técnica:

1.° Presentar a la Junta de Patronato el proyecto de presupuestos de ingresos y gastos para cada año económico.

2.° Estudiar y redactar el proyecto de trabajos a realizar en cada curso por las Secciones, sin perjuicio de la libertad en que se deja a los Jefes de Sección para la utilización con fines científicos y docentes del material del Instituto.

3.° Acordar dentro del Presupuesto aprobado, las adquisiciones de material de todas clases, libros y revistas para el Instituto y sus Secciones, así como regular la utilización de éstos por otras Secciones que aquellas a las que naturalmente estén afectados.

4.° Entender y resolver en todos cuantos asuntos le encomiende la Junta de Patronato mediante delegación expresa o en los urgentes que se planteen al Instituto, dando cuenta siempre a la Junta de Patronato en la primera reunión que ésta celebre.

Artículo 13. El personal permanente del Instituto estará formado por:

1.° Personal técnico (Jefes de Sección, Subjefes y Ayudantes).

2.° Personal administrativo (Secretario-Administrador del Instituto, Auxiliares de oficinas).

3.° Personal obrero (Mecánico, electricista, etc.).

4.° El personal subalterno (Mozos de Laboratorio, Porteros, etc.).

La Junta de Patronato fijará las asignaciones del personal permanente, que serán compatibles con otras que disfruten los nombrados. Las Secciones comenzarán a funcionar con un Jefe y un Subjefe o Ayudante, nombrándose igualmente el Secretario-Administrador del Instituto, que será Secretario de las Juntas de Patronato y Técnica, y a medida que las necesidades y recursos del Instituto lo requieran y consientan, se ampliará el personal.

Artículo 14. Los recursos del Instituto serán:

1.° Las dotaciones que actualmente perciben del Patronato universitario para material científico, ordinario, libros y revistas las Cátedras y Laboratorios que le integran y el antiguo Instituto del Carbón, así como las subvenciones que dicho Patrimonio universitario acordase conceder al Instituto.

2.° Los donativos y subvenciones del Estado, Provincia, Municipio, Corporaciones oficiales, Sociedades o entidades particulares e individuos.

3.° Los legados de particulares.

Artículo 15. La Junta de Patronato tendrá plena libertad para fijar los gastos generales del Instituto y particulares de las Secciones, debiendo respetar la voluntad de los donantes respecto al destino de sus donaciones.

Artículo 16. El Director del Instituto será el Jefe de Sección más antiguo y estará encargado de velar por el cumplimiento de los acuerdos de las Juntas de patronato y técnica. Dentro del mes de Octubre de cada curso presentará a la Junta de Patronato una Memoria-resumen de la actividad del Instituto durante el curso precedente, la cual será, en su caso, aprobada por dicha Junta.

Artículo 17. Los Jefes de Sección, nombrados por la Junta de Patronato, serán los encargados de dirigir los trabajos científicos y técnicos que se realicen en ellas, siendo único responsable ante las Juntas técnica y de Patronato. Serán Jefes inmediatos del personal de las respectivas Secciones y encargados de velar en ellas por el cumplimiento de este Estatuto y de los acuerdos de las Juntas.

Artículo 18. El Secretario-Administrador del Instituto, nombrado asimismo por la Junta de Patronato, llevará la contabilidad y documentación del Instituto, auxiliado, en su caso, por el personal auxiliar que la Junta de Patronato pudiera nombrar, así como los libros de actas de las Juntas de Patronato y técnica, de las cuales será Secretario, con voz, pero sin voto. Está obligado a formalizar las cuentas que se han de rendir por años naturales al Ministerio de Instrución pública, las cuales presentará dentro del mes de Enero de cada año a la aprobación de la Junta de Patronato.

Artículo 19. De entre sus miembros la Junta de Patronato designará un Tesorero, encargado de la custodia de los fondos y de efectuar los pagos, previa orden del Presidente de la Junta de Patronato e intervención del Secretario-Administrador.

Artículo 20. Además del personal permanente existirá en el Instituto personal eventual de becarios que por un tiempo determinado estudie temas industriales o de aplicación en las diferentes Secciones del Instituto. Dichos becarios, cuyo número variable y remuneración fijará oportunamente para cada curso la Junta de Patronato, tendrán la obligación de dedicar un mínimo de cuatro horas diarias a la labor que la Junta técnica del Instituto le encomiende en una de las Secciones. Las becas serán concedidas por la Junta de Patronato a propuesta de la Junta técnica, a menos que se trate de una beca establecida por una entidad particular, en cuyo caso ésta podrá reservarse la designación de persona y tema de trabajo, pero siendo siempre necesaria la aprobación de la Junta de Patronato, previo informe de la Junta técnica.

Se interesará de las Corporaciones, entidades y particulares el establecimiento de becas con el fin de cooperar a la formación post-escolar de los alumnos de la Facultad de Ciencias que concluyan sus estudios. Además de los Licenciados y Doctores en Ciencias podrán disfrutar estas becas los Ingenieros de Minas e Industriales y, en casos especiales, previo informe de la Junta técnica, aun personas que no posean estos títulos, pero cuya capacidad, a juicio de ella, sea manifiesta.

Artículo 21. El material científico y ordinario, libros y revistas adquiridos con los fondos del Instituto y todo lo que actualmente es propiedad de cada una de las cátedras y laboratorios que lo constituyen se considera cedido al Instituto, aunque esté en depósito en la Sección donde su uso sea normal. Cuando otra Sección necesite su empleo le será facilitado por la que lo tiene en depósito, siempre que ello sea compatible con sus trabajos. En caso necesario podrán colaborar unas Secciones con otras, para la resolución conjunta de trabajos o experiencias, siendo igualmente posible la prestación de personal de una a otra Sección en caso de necesidad. Todas las incidencias que puedan surgir serán resueltas por la Junta técnica y de momento por el Rector, en casos urgentes, dando cuenta a dicha Junta. De la resolución de éstas cabrá recurso ante la Junta de Patronato por la Sección no conforme, siendo inapelable la decisión de ésta.

Artículo 22. Caso de disolución del Instituto, todo el material del mismo pasará a las Cátedras que constituyan las Secciones y a los Laboratorios de la Facultad de Ciencias. Los fondos existentes después de pagar las deudas que hubiere pasarán al patrimonio universitario, quien los destinará necesariamente a atenciones de las mencionadas cátedras y laboratorios.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCION GENERAL DE LA DEUDA Y CLASES PASIVAS

Relación de las facturas de cupones de la Deuda del Estado y títulos amortizados que se han remitido desde el 16 hasta el día de hoy al Banco de España para que proceda a su pago:

CLASE DE DEUDA

Cupones.

Interior 4 por 100, hasta la factura número 1.275.

Exterior 4 por 100, hasta la factura número 1.350.

Amortizable 4 por 100, 1908, hasta la factura número 600.

Idem 5 por 100, 1917, hasta la factura número 1.425.

Idem 5 por 100, 1920, hasta la factura número 1.125.

Idem 5 por 100, 1926, hasta la factura número 825.

Idem 5 por 100, 1927, con impuesto, hasta la factura número 1.600.

Idem 5 por 100, 1927, sin impuesto, hasta la factura número 3.375.

Idem 3 por 100, 1928, hasta la factura número 1.000.

Idem 4 por 100, 1928, hasta la facturatura número 900.

Idem 4 ½ por 100, 1928, hasta la factura número 825.

Idem 5 por 100, 1929, hasta la factura número 1.125.

TÍTULOS AMORTIZADOS

Amortizable 5 por 100, 1917, hasta la factura número 34.

Idem 5 por 100, 1920, hasta la factura número 50.

Idem 5 por 100, 1927, hasta la factura número 43.

DEUDA FERROVIARIA

Cupón.

Amortizable al 5 por 100, hasta la factura 1.100.

Idem al 4,50 por 100, 1928, hasta la factura número 232.

Idem al 4,50 por 100, 1929, hasta la factura número 791.

Los presentadores pueden percibir en dicho Banco el importe de sus facturas previa la entrega del resguardo correspondiente.

Madrid, 23 de Diciembre de 1933.—Por el Director general, Manuel Micheo.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Con esta fecha se ha acordado, en el expediente de jubilación del Secretario del Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas (Madrid), D. Evaristo Llorente, el siguiente prorateo con arreglo a los 4/5 del sueldo anual de 3.500 pesetas:

El Ayuntamiento de Bustares abonará mensualmente 31,81 pesetas.

El ídem de Cascueña, ídem 5,90 pesetas.

El ídem de Almadrones, ídem 8,59 pesetas.

El ídem de Iriepal, ídem 49,29 pesetas.

El ídem de Gálapagos, ídem, 28,37 pesetas.

Este último Ayuntamiento recaudará de los demás las cantidades que les

han correspondido y abonará al interesado la mensualidad concedida.

Madrid, 23 de Diciembre de 1933.—El Director general, A. Pascual Leone.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

CONCESIONES

Visto el expediente instruído a instancia de D. Eduardo Sánchez-Pizjuán y Muñoz en solicitud de autorización para edificar una fábrica de harinas y aceites de pescado en la zona Sur del puerto de Huelva:

Visto el proyecto que a la petición se acompaña:

Resultando que el expediente ha sido tramitado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento de 19 de Enero de 1928, para la aplicación de la ley de Puertos, de la misma fecha:

Resultando que durante el plazo de información pública no fué presentada reclamación alguna contra lo solicitado:

Resultando que han informado en sentido favorable a la concesión el Ayuntamiento de Huelva, la Comandancia de Marina, la Junta de Obras del puerto de esa capital y los Ministerios de Marina y de la Guerra:

Considerando que las obras a que la petición se refiere no habrán de ocasionar perjuicio a los intereses públicos ni a los particulares:

Considerando que tratándose de un aprovechamiento particular, para el que se obtiene beneficio de obras ejecutadas por el Estado, procede aplicar a la concesión lo que previene el artículo adicional de la ley de Juntas de Obras de puertos, de 7 de Julio de 1911 y, en su consecuencia, imponer la obligación de abonar al Estado un canon por este concepto,

El Ministerio de Obras públicas, de acuerdo con lo propuesto por esta Dirección general, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, con sujeción a las condiciones siguientes:

1.ª Se autoriza a D. Eduardo Sánchez-Pizjuán para ocupar 1.400 metros cuadrados de terreno en la zona Sur del puerto de Huelva, en el sitio destinado a puerto pesquero, para la edificación de una fábrica de harinas y aceites de pescado, utilizando los residuos de éste y una granja de experimentación y demostración, con arreglo al proyecto suscrito por el Ingeniero D. Santiago Rubio, y que ha servido de base a la tramitación del expediente, y con arreglo a las modificaciones de detalle que la Jefatura del digno cargo de V. S. y la Dirección facultativa del puerto estimen convenientes.

2.ª Las obras serán replanteadas por la Jefatura de su cargo, con el concurso de la Dirección de las Obras del puerto, y de dicha operación se extenderá acta, que será sometida a la aprobación correspondiente.

3.ª Se dará principio a las obras en el plazo de dos (2) meses y deberán quedar terminadas en el de un (1) año, contados ambos plazos a partir de la fecha de la presente disposición.

4.ª Queda obligado el concesionario a someterse a todas las normas que por esa Jefatura y la Dirección del puerto se le dicten antes y durante la construcción sobre el decorado exterior de las fachadas y cerca de cerramiento en armonía con los edificios inmediatos.

5.ª Asimismo está aquél obligado a hacer por su cuenta las instalaciones de acometidas a las conducciones de agua dulce y salada, así como el alcantarillado, sujetándose en todo a las instrucciones que reciba de la Dirección del puerto y abonando las tarifas que se fijen para estos suministros.

6.ª La fábrica estará dotada del material necesario contra incendios, tales como extintores, bocas de riego, mangueros, etc.

7.ª Terminadas las obras el concesionario lo pondrá en conocimiento de la Jefatura de su cargo, a fin de que por la misma y con asistencia de la Dirección de las Obras del puerto de esa capital se proceda al oportuno reconocimiento. Del resultado de esta operación se extenderá acta, que será sometida a la aprobación competente.

8.ª Dentro del plazo reglamentario de un (1) mes, el concesionario depositará como fianza definitiva en la Caja Central de Depósitos o en cualquiera de sus sucursales, la cantidad necesaria para que el total depositado ascienda al cinco (5) por ciento (100) del presupuesto de las obras, fianza que será devuelta una vez aprobada el acta de reconocimiento de las mismas, debiendo de cumplirse tanto al consignarla como al retirarla, lo preceptuado en el Reglamento del impuesto de Derechos reales.

9.ª Las obras quedarán bajo la inspección y vigilancia de esa Jefatura y de la Dirección de las Obras del puerto.

10. El concesionario tendrá la obligación de conservar las obras en buen estado y no podrá destinar las mismas, ni el terreno, a que la concesión se refiere a uso distinto del que en la presente disposición se determina.

11. Los gastos que ocasionen el replanteo, la inspección y el reconocimiento de las obras, serán de cuenta del concesionario.

12. La Jefatura de su cargo con la Dirección del puerto estudiarán y propondrán a la aprobación superior el canon que a su juicio proceda imponer a la concesión.

13. Esta se entenderá otorgada a título precario, sin plazo limitado, dejando a salvo el derecho de propiedad, sin perjuicio de tercero y con arreglo al artículo 47 de la ley de Puertos.

14. Deberá remitirse una copia a la correspondiente Comandancia de Ingenieros, reservándose el Ramo de Guerra el derecho a utilizar libremente las obras y aun a destruirlas total o parcialmente cuando así lo exijan los intereses de la defensa, a juicio de la Autoridad militar competente.

La ocupación o utilización, y aun la destrucción de las obras en caso de necesidad, será sólo en el de intervención de la Autoridad militar en su especial función por operación de guerra, ante necesidad apremiante y justificada o cuando por las mismas causas así lo disponga el Gobierno, con arreglo a los preceptos del Real decreto de 14 de Diciembre de 1916, que establece un régimen especial en la zona militar de costas y fronteras.

15. El concesionario quedará obligado al cumplimiento de las disposiciones relativas al contrato del trabajo, a los accidentes del mismo y a la protección a la industria nacional y a las demás de carácter social.

16. Esta concesión será reintegrada con arreglo a lo que dispone la vigente ley del Timbre, antes de que se efectúe el replanteo de las obras.

17. La falta de cumplimiento por el concesionario de cualquiera de las condiciones anteriores, será causa de caducidad de la concesión, y llegado este caso, se procederá con arreglo a lo determinado en las disposiciones vigentes sobre la materia.

Lo que de Orden comunicada por el Sr. Ministro digo a V. S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos. Madrid, 15 de Diciembre de 1933.—El Director general, Helguera.

Señor Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Huelva.

Visto el expediente promovido por la Unión Naval de Levante en solicitud de autorización para el aprovechamiento de unos terrenos contiguos a los antiguos talleres Gómez, con destino a ampliación de la factoría que aquélla tiene en el puerto de Valencia:

Resultando que dicho expediente se ha tramitado reglamentariamente, no constando que se hayan producido reclamaciones y que han informado favorablemente la Comandancia de Marina, la Junta del puerto de Valencia, la Jefatura del digno cargo de V. S., el Ministerio de Marina y el Consejo de Puertos:

Considerano que con arreglo a las indicaciones de la Orden ministerial de 6 de Marzo último procede imponer un canon por el disfrute particular del terreno de dominio público,

El Ministerio de Obras públicas, de acuerdo con lo preceptuado por esta Dirección general, ha tenido a bien acceder a lo solicitado, con las condiciones siguientes:

1.ª Se autoriza a la Unión Naval de Levante para ocupar con carácter permanente unos terrenos adosados a los antiguos talleres Gómez, que constituyen un espacio triangular en la parte comprendida entre el almacén y la calderería de Hierre, teniendo el lado adosado al almacén veinte (20) metros y el adosado a la caldera de hierro veinticuatro (24).

2.ª Los terrenos antes descritos por el único lado que hoy está abierto, serán cercados por un muro de cierre. Antes de la ejecución de las obras se presentarán a la aprobación de la Jefatura del digno cargo de V. S., previo informe del Ingeniero Director del puerto de Valencia, los planos del muro.

3.ª Las obras serán replanteadas por esa Jefatura, con el concurso de la Dirección de las Obras del puerto de Valencia y con asistencia de una representación de la entidad concesionaria. De la operación del replanteo se extenderá acta, que será sometida a la aprobación correspondiente.

4.ª Se dará principio a las obras en el plazo de dos (2) meses y deberán quedar terminadas en el de cuatro (4), contados ambos plazos a partir de la fecha de la presente disposición.

5.ª Terminadas las obras el concesionario lo pondrá en conocimiento de esa Jefatura, a fin de que por la misma y con asistencia de la Dirección de las Obras del puerto de Valencia y de una representación de la entidad concesionaria se proceda al oportuno reconocimiento. Del resultado de esta operación se extenderá acta, que será sometida a la aprobación competente.

6.ª Antes de dar principio a las obras, el concesionario depositará como fianza definitiva en la Caja Central de Depósitos o en cualquiera de sus sucursales, la cantidad necesaria para que el total depositado ascienda al cinco (5) por ciento (100) del importe de las obras.

7.ª Estas quedarán bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras públicas de la provincia y de la Dirección de las obras del puerto.

8.ª El concesionario tendrá la obligación de conservar las obras en buen estado y no podrá destinar las mismas ni el terreno a que la concesión se refiere a uso distinto del que en la presente disposición se determina.

9.ª Los gastos que ocasionen el replanteo, la inspección y el reconocimiento de las obras, serán de cuenta del concesionario.

10. Esta concesión se entenderá otorgada a título precario, sin plazo limitado, dejando a salvo el derecho de propiedad, sin perjuicio de tercero, y si el puerto necesitase ese terreno, se dará por caducada la concesión, sin que el concesionario tenga derecho a que se le abone ninguna indemnización.

11. La Jefatura de su cargo con la Dirección del puerto propondrá y someterá a la aprobación superior el canon que proceda imponer a la concesión.

12. Queda autorizada la Junta para que si conviene a los intereses del puerto, convenga con el peticionario el rescate de parte de la antigua concesión que ha de ocuparse con la vía que tiene en proyecto.

13. El concesionario quedará obligado al cumplimiento de las disposiciones relativas al contrato del trabajo, a los accidentes del mismo, a la protección a la industria nacional y a las demás de carácter social.

14. Esta concesión será reintegrada con arreglo a lo dispuesto en la vigente ley del Timbre, antes de que se efectúe el replanteo de las obras.

15. La falta de cumplimiento por el concesionario de cualquiera de las condiciones anteriores será causa de caducidad de la concesión, y llegado este caso, se procederá con arreglo a lo determinado en las disposiciones vigentes sobre la materia.

Lo que de Orden comunicada por el Sr. Ministro digo a V. S. para su conocimiento, el de la Sociedad interesada y demás efectos. Madrid, 7 de Diciembre de 1933.—El Director general, Helguera.

Señor Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia de Valencia.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

DIRECCION GENERAL DEL INSTITUTO DE REFORMA AGRARIA

Ilmo Sr.: Verificado el escrutinio de las elecciones de Vocales del Jurado mixto de la Propiedad rústica de Ponferrada, con jurisdicción en su partido judicial y en los de Villafranca del Bierzo y Murias de Paredes,

Esta Dirección general, en uso de las atribuciones que le están conferidas por el artículo 2.º del Decreto de 26 de Enero de 1933, ha tenido a bien proclamar y designar Vocales de dicho Jurado mixto a los señores siguientes:

Vocales propietarios efectivos: Don Gerardo Queipo de Llano y Sierra, de Ponferrada; D. Manuel Alvarez González, de Ponferrada; D. Daniel Tahoces Vallinas, de los Barrios de Salas; don Manuel Vázquez del Valle, de Villafranca, y D. Leopoldo Martínez Núñez, de Vega Valcárcel.

Vocales suplentes de los anteriores: D. Demetrio González Tahoces, de San Esteban de Valdueza; D. Carlos Bodelón Pérez, de Ponferrada; D. Ubaldino López Vázquez, de Camponarraya; D. Luis Merayo Prada, de Prioranza, y D. Antonio Domingo Morera, de Ponferrada.

Vocales arrendatarios efectivos: Don Juan Canedo Folgeral, de Camponarraya; D. Antonio Sobrín Veintemillas, de Villafranca; D. José Ramón González, de Vega Valcárcel; D. Manuel Alvarez Ruiz, de Ponferrada, y D. Francisco López Puente, de Villadecanes.

Vocales suplentes de los anteriores: D. Roque Fra Parra, de Villafranca; D. Rogelio Vázquez Valle, de Villafranca; D. Nicolás Rodríguez Alvarez, de Dehesas; D. Ambrosio Pacios Parra, de Rimor, y D. Edelmiro Pérez Vázquez, de Villafranca.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 23 de Diciembre de 1933.—El Director general, Juan José Benayas.

Señor Jefe del Servicio de Acción Social y Divulgación.

Sucesores de Rivadeneyra (S. A.).—Paseo de San Vicente, 20.