

## DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:

Calle del Carmen, núm. 29, principal  
Teléfono núm. 2.549.



## VENTA DE EJEMPLARES:

Ministerio de la Gobernación, planta baja.  
Número suelta, 0,50.

# GACETA DE MADRID

## SUMARIO

### Parte oficial

#### Ministerio de Gracia y Justicia

- Real decreto admitiendo la dimisión del cargo de Presidente del Consejo de Ministros a D. Antonio Maura y Montaner.—Página 270.  
Otro nombrando Presidente del Consejo de Ministros a D. Joaquín Sánchez de Toca, Senador del Reino.—Página 270.

#### Presidencia del Consejo de Ministros

- Real decreto admitiendo la dimisión del cargo de Ministro de Estado a D. Manuel González Hontoria.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de Gracia y Justicia a D. José Bahamonde y de Lanz, Vizconde de Matamala.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de la Guerra a don Luis de Santiago y Aguirrevengoa.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de Marina a D. Augusto Miranda y Godoy.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de Hacienda a D. Juan de la Cierwa y Peñafiel.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de la Gobernación a D. Antonio Goicoechea y Cosculluela.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de Instrucción Pública a D. César Silió y Cortés.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de Fomento a D. Angel Ossorio y Gallardo.—Página 270.  
Otro ídem íd. íd. de Abastecimientos a D. José Maestre Pérez.—Página 270.  
Otro nombrado Ministro de Estado a D. Salvador Bermúdez de Castro y O'Lawlor, Marqués de Lema, Diputado a Cortes.—Página 270.  
Otro ídem íd. de Gracia y Justicia a D. Pascual Amat y Esteve, Diputado a Cortes.—Página 270.  
Otro ídem íd. de la Guerra a D. Antonio Tovar y Marcoleta, Teniente General de Ejército.—Páginas 270 y 271.  
Otro ídem íd. de Marina a D. Manuel de Flórez y Carrió, Marqués de Hinojosa y de Diezma, Contralmirante de la Armada.—Página 271.

- Otro ídem íd. de Hacienda a D. Gabino Bugallal y Araujo, Conde de Bugallal, Diputado a Cortes.—Página 271.  
Otro ídem íd. de la Gobernación a don Manuel de Burgos y Mazo, Senador del Reino.—Página 271.  
Otro ídem íd. de Instrucción Pública y Bellas Artes a D. José del Prado y Palacio, Senador del Reino.—Página 271.  
Otro ídem íd. de Fomento a D. Abilio Calderón Rojo, Diputado a Cortes.—Página 271.  
Otro ídem íd. de Abastecimientos a D. Miguel López de Carrizosa y de Giles, Marqués de Mochales, Senador del Reino.—Página 271.

#### Administración Central

- ESTADO.—Subsecretaría.—Sección de Comercio.—Anunciando se prorrogarán tácitamente, a partir del 10 de Septiembre del año actual, por períodos de tres meses y hasta nuevo aviso, el Convenio Consular de 7 de Enero de 1862 y el "Modus vivendi" comercial de 30 de Diciembre de 1893, vigentes entre España y Francia.—Página 271.  
MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso a los navegantes.—Grupo 17.—Página 271.  
INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Subsecretaría.—Declarando desierto el concurso previo de traslado anunciado para proveer la Cátedra de Lengua italiana vacante en la Escuela Profesional de Comercio de Cádiz.—Página 279.  
Ídem íd. íd. anunciando para proveer la Cátedra de Lengua italiana vacante en la Escuela Profesional de Comercio de Málaga.—Página 279.  
Dirección General de Primera Enseñanza.—Resolviendo consulta de la Sección Administrativa de Primera Enseñanza de Logroño sobre la procedencia de nombramiento de Maestro propietario para la Escuela de Zenzano.—Página 279.  
Nombrando, con carácter definitivo, a doña María de la Soledad Martínez Morales Directora de la Escuela graduada de niñas del Grupo escolar de la calle de las Armas (Zaragoza).—Página 280.

- FOMENTO.—Subsecretaría.—Resolviendo consulta formulada por el Verificador de contadores eléctricos de Zamora sobre interpretación de las Instrucciones reglamentarias.—Página 280.  
Caminos vecinales.—Aprobando los expedientes de declaración de utilidad pública de los caminos vecinales de la provincia de Albacete, que se mencionan.—Página 280.  
Ídem íd. íd. de la provincia de Valencia, que se indican.—Página 281.  
Servicio Central de Puertos y Faros.—Sección de Puertos.—Resolviendo el proyecto de terminación de las obras, cuya contrata se ha rescindido, del puerto de Palamós.—Página 281.  
Considerando adicionada la Real orden de 1.º de Junio de 1912 autorizando a la Comunidad de Regantes, Sindicato Agrícola del Ebro, para construir las obras de riego del proyecto presentado en 5 de Marzo de 1911, con una cláusula más, estableciendo la prohibición de la pesca en las aguas que cubran los arrozales y también en los canales y acequias destinados al riego o desague de los mismos.—Página 281.  
Aguas.—Resolviendo el expediente incoado por D. José Manzanera, hay Sociedad minera La Resucitada, solicitando autorización para alumbrar aguas en el término municipal de Petrel, en la margen derecha de la rambla del Horno del Vidrio.—Página 281.  
Autorizando a D. Juan Carlos de Areyza, Barón de Areyza, para derivar 7.000 litros de agua, por segunda, del río Ara, en término municipal de Torla (Huesca), con destino a usos industriales.—Página 283.  
Resolviendo el expediente promovido por D. José María Capdevila, solicitando la concesión de aprovechamiento de aguas del río Ter, con destino a usos industriales, en cantidad de 3.000 litros de agua, por segundo, en término de San Juan de las Abadesas (Gerona).—Página 284.  
ANEXO 1.º—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ANUNCIOS OFICIALES DEL Banco de España (Sevilla).

**PARTE OFICIAL****PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS**

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia continúan sin novedad en su importante salud.

**MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA****REALES DECRETOS**

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Presidente de Mi Consejo de Ministros Me ha presentado D. Antonio Maura y Montaner, quedando altamente satisfecho de sus relevantes servicios y del acierto, celo y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Ministro de Gracia y Justicia,  
JOSÉ BAHAMONDE.

En atención a las especiales circunstancias que concurren en don Joaquín Sánchez de Toca, Senador del Reino,

Vengo en nombrarle Presidente de Mi Consejo de Ministros.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Ministro de Gracia y Justicia,  
JOSÉ BAHAMONDE.

**PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS****REALES DECRETOS**

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Estado Me ha presentado D. Manuel González Hontoria, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Gracia y Justicia Me ha presentado D. José Bahamonde y de Lanz, Vizconde de Matamala, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de la Guerra Me ha presentado D. Luis de Santiago y Aguirrevengoa, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Marina Me ha presentado D. Augusto Miranda y Godoy, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Hacienda Me ha presentado D. Juan de la Cierva y Peñafiel, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de la Gobernación Me ha presentado D. Antonio Goicoechea y Coscolluela, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes Me ha presentado D. César Silió y Cortés, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Fomento Me ha presentado D. Angel Ossorio y Gallardo, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Abastecimientos Me ha presentado D. José Mestre Pérez, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Salvador Bermúdez de Castro y O'Lawlor, Marqués de Lama, Diputado a Cortes.

Vengo en nombrarle Ministro de Estado.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Pascual Amat y Esteve, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de Gracia y Justicia.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

**ALFONSO**

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Antonio Tovar

y Marcoleta, Teniente General de Ejército,

Vengo en nombrarle Ministro de la Guerra.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Manuel de Flórez y Carrió, Marqués de Hinojosa y de Diezma, Contralmirante de la Armada,

Vengo en nombrarle Ministro de Marina.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Gabino Bugallal y Araujo, Conde de Bugallal, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de Hacienda.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Manuel de Burgos y Mazo, Senador del Reino,

Vengo en nombrarle Ministro de la Gobernación.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. José del Prado y Palacio, Senador del Reino,

Vengo en nombrarle Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Abilio Calderón Rojo, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de Fomento.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Miguel López de Carrizosa y de Giles, Marqués de Mechales, Senador del Reino,

Vengo en nombrarle Ministro de Abastecimientos.

Dado en Palacio a veinte de Julio de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,  
JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### MINISTERIO DE ESTADO

#### SUBSECRETARIA

##### SECCION DE COMERCIO

Los Gobiernos de España y de Francia han convenido en que, tanto el Convenio consular de 7 de Enero de 1862 como el *modus vivendi* comercial de 30 de Diciembre de 1893, vigentes entre ambos países y que, por haber sido denunciados por el segundo de dichos Gobiernos, deberían caducar el 10 de Septiembre del año actual, se prorroguen tácitamente, a partir de dicha fecha, por períodos de tres meses y hasta nuevo aviso.

Lo que se hace público para conocimiento general, con referencia a los anuncios publicados por este Departamento en los números de la GACETA DE MADRID, correspondientes a los días 28 de Septiembre de 1918 y 4 de Junio del año actual.

Madrid, 19 de Julio de 1919.—El Subsecretario, Emilio de Palacios.

### MINISTERIO DE MARINA

#### DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PESCA MARITIMA

##### AVISOS A LOS NAVEGANTES

##### Sección de Hidrografía.

**ADVERTENCIAS.**—Las marcaciones, incluso todas las relativas a luces,

son verdaderas y están dadas desde la mar desde 0° a 360° a partir el Norte hacia el Este, o sea en el sentido de las manecillas de un reloj; las correspondientes a peligros son dadas desde la tierra. Las longitudes se refieren a los meridianos de Greenwich y de San Fernando. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la bajamar de zizigias. Las alturas se dan sobre el nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corrijánselos Planos, Cartas, Derroteros y el Cuaderno de Faros.

#### DEL NUM. 920 AL 977

##### AVISO ESPECIAL

**Aviso relativo a las señales horarias radiotelegráficas.** Avis aux Navigateurs núm. 13 | 1.016. Hoja número 36 | 1.016. París, 1919.

Núm. 920.—La tabla que después se detalla de las señales horarias radiotelegráficas dan la indicación de todas las señales de este género emitidas por las estaciones radiotelegráficas. Los detalles sobre el modo de transmisión se encuentran en la "Lista Internacional de las estaciones radiotelegráficas" (Berná). En la cuarta columna de la tabla, dos horas unidas por un guión indica el comienzo y fin de la señal.

La mayor parte de las señales horarias radiotelegráficas hechas hasta ahora son emitidas por medio de un aparato automático accionado por el péndulo de un observatorio. En este caso puede contarse con una gran precisión. En algunas estaciones ha sido imposible establecer un aparato automático: las señales se hacen entonces a mano, pero en este caso no pueden considerarse como exactas (aproximación al menos de 2 segundos).

Es de desear que recaiga un acuerdo para que:

1.º Las señales horarias radiotelegráficas sean de dos especies: las señales automáticas y las señales de mano que sean emitidas de manera bien distinta.

2.º Todas las señales horarias sean transmitidas a horas fijas, en tal forma, que un buque que no tenga más que un radiotelegrafista pueda registrarlas todas.

Está en preparación una tabla análoga para los boletines meteorológicos transmitidos por radiotelegrafía.

Nota.—Las horas de la cuarta columna se expresan en la señal en la forma siguiente:

1<sup>h</sup> 56<sup>m</sup>=0156", 14<sup>h</sup> 27<sup>m</sup>=1427", 0<sup>h</sup> 00<sup>m</sup>=0000", etc., etc.

## Lista de las Estaciones de Señales Horarias radiotelegráficas

| PAIS                          | Observatorio.                   | Estación radiotelegráfica.        | Tiempo medio de Greenwich. (Hora civil).  | Longitudes de ondas en metros. | Observaciones.                              |
|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|--------------------------------|---|
| Francia.....                  | París.....                      | Torre Eiffel (F. L.).....         | 9 h 57 m—10 h 00 m.....<br>y 19 h 44 m—10 h 49 m.....<br>y 23 h 44 m—23 h 49 m.....   | 2.500<br>2.500<br>2.500        | Sistema nuevo.<br>Sistema antiguo.<br>Idem. |
| Africa Este Portuguesa.....   | —                               | Lorenzo Márquez.                  | 7 h 55 m—8 h 00 m.....<br>y 18 h 57 m—19 h 00 m.....                                  | 600                            | Sistema de la torre Eiffel (n.º).           |
| Africa del Sur....            | El Cabo.....                    | El Cabo.....                      | 20 h 59 m 1/2—21 h 00 m.....  | 600                            |   |
| Alemania.....                 | —                               | Durbau.....<br>Nauen (P. O. Z.).. | 20 h 59 m 1/2—21 h 00 m.....<br>11 h 57 m—12 h 00 m.....<br>y 23 h 57 m—0 h 00 m..... | 600<br>3.600                   | Idem.                                       |
| Argentina República.....      | Dársena Norte (Buenos Aires).   | Buenos Aires I. Año Nuevo....     | 1 h 56 m—2 h 00 m.....<br>1 h 50 m—1 h 52 m.....                                      | 800<br>1.800                   |   |
| Australia.....                | Adelaida.....                   | Adelaida.....                     | 2 h 27 m—2 h 30 m y 14 h 27 m<br>—14 h 30 m.....                                      | 2.600                          | Idem.                                       |
|                               |                                 | Melbourne.....                    | 1 h 57 m—2 h 00 m y 13 h 57 m<br>—14 h 00 m.....                                      | 600                            | Idem.                                       |
|                               |                                 | Perth.....                        | 2 h 57 m—3 h 00 m.....  | 600                            | Idem.                                       |
| Brasil.....                   | Río de Janeiro...               | Isla del Gobernador.....          | 14 h 57 m—15 h 00 m.....<br>1 h 57 m—2 h 00 m y 11 h 57 m<br>—12 h 00 m.....          | 1.800                          | Idem.                                       |
| Canadá.....                   | —                               | Casperdown.....                   | 14 h 00 m.....  | 600                            |   |
| Chile.....                    | —                               | Valparaíso.....                   | 0 h 55 m—1 h 00 m.....  | 1.800                          |   |
| China.....                    | Zikawej.....                    | Shanghai (Zikawej).               | 2 h 53 m—2 h 59 m y 8 h 53 m<br>—8 h 59 m.....  | 600                            |   |
| Estados Unidos...             | Washington.....                 | Washington.....                   | 2 h 55 m—3 h 00 m y 16 h 55 m<br>—17 h 00 m.....                                      | 2.500                          |   |
|                               | Idem.....                       | Key West.....                     | 2 h 55 m—3 h 00 m y 16 h 55 m<br>—17 h 00 m.....                                      | 1.500                          |   |
| Idem.....                     | Idem.....                       | Nueva Orleans....                 | 16 h 55 m—17 h 00 m.....  | 1.000                          |   |
|                               | Idem.....                       | Grandes Lagos....                 | 21 h 55 m—22 h 00 m.....  | 1.500                          |   |
|                               | Ile Mare.....                   | North Head.....                   | 18 h 55 m—19 h 00 m.....  | 2.800                          |   |
|                               | Idem.....                       | Eureka.....                       | 18 h 55 m—19 h 00 m.....  | 2.000                          |   |
|                               | Idem.....                       | Puente Arguello..                 | 18 h 55 m—19 h 00 m.....  | 1.512                          |   |
|                               | Idem.....                       | San Diego.....                    | 18 h 55 m—19 h 00 m.....  | 2.400                          |   |
|                               | Idem.....                       | San Francisco....                 | 5 h 55 m—6 h 00 m y 19 h 55 m<br>—20 h 00 m.....                                      | 2.400                          |   |
|                               | Calcuta.....                    | Calcuta.....                      | 7 h 27 m—7 h 30 m y 19 h 27 m<br>—19 h 30 m.....                                      | 2.000                          | Idem.                                       |
| Japón.....                    | Tokío.....                      | Choshiko.....                     | 12 h 00 m—12 h 04 m.....  | 600                            |   |
|                               |                                 | Funabashi.....                    | 12 h 00 m—12 h 04 m.....  | 4.000                          |   |
| Maurice.....                  | Maurice.....                    | Maurice.....                      | 9 h 00 m—9 h 01 m y 21 h 00 m<br>—21 h 01 m.....                                      | 2.000                          |   |
| Nueva Zelanda...              | Wellington.....                 | Avanni.....                       | 10 h 00 m—10 h 05 m.....  | 2.000                          |   |
| Panamá. (Zona del Canal)..... | Determinado por Washington..... | Balboa.....                       | 18 h 55 m—18 h 00 m y 9 h 55 m<br>—10 h 00 m.....                                     | 7.500                          |   |
|                               | Idem.....                       | Colón.....                        | 17 h 55 m—18 h 00 m y 9 h 55 m<br>—10 h 00 m.....                                     | 1.500                          | Idem.                                       |
|                               | Idem.....                       | Darien.....                       | 17 h 55 m—18 h 00 m.....  | 4.000                          | Idem.                                       |
| Filipinas.....                | —                               | Cavite.....                       | 2 h 55 m—3 h 00 m y 13 h 55 m<br>—14 h 00 m.....                                      | 952                            |   |
|                               |                                 | Olongapo.....                     | 2 h 55 m—3 h 00 m.....  | 952                            |   |

## AVISO ESPECIAL

## OCEANO ATLANTICO DEL NORTE

**Instrucciones relativas a los aeroplanos.** Notice to Mariners números 776 y 793. Londres, 1919.

Núm. 921.—Con el objeto de prestar asistencia a los aeroplanos en el ensayo de travesía del Atlántico cuando se hallen fuera de la vista de tierra, se han dado las siguientes instrucciones, que deberán seguirse hasta nuevo aviso por todos los buques que naveguen por el Atlántico del Norte:

1.º Si un buque recibe la pregunta de un aeroplano sobre su situación, responderá empleando el Código Morse a una velocidad que no exceda de 12 palabras por minuto.

2.º Si un buque avista un aereo-

plano del que no ha recibido ninguna señal radiotelegráfica, deberá, no obstante, señalarle su situación, reiterándosela dos o tres veces sin esperar que se la pregunte, porque puede suponer que tiene avería el aparato transmisor del aeroplano. En este caso, la situación se dará en palabras y no en números; por ejemplo: "Latitud, cincuenta treinta; longitud, treinta veinte".

3.º Los aeroplanos comerciales británicos, en sus vuelos a través del Atlántico, emplearán las señales de llamada de tres letras comprendidas entre D K A y D M Z. En las comunicaciones se ejecutarán las señales en la forma usual.

4.º Si se registra la señal S O S de un aeroplano o si se avista un aeroplano que parezca no hallarse en buen estado de maniobra, debe-

rá hacerse todo lo posible para salvar la tripulación de este aparato.

5.º Con el objeto de que los buques puedan prestar auxilio durante la noche al aeroplano que lo necesite, los buques que oigan el ruido de un motor harán una señal pirotécnica cualquiera para llamar la atención del avión. El aeroplano contestará si le es posible lanzando un cohete coloreado Véry o por medio de la radiotelegrafía.

6.º Un aeroplano en peligro lanzará una serie de cohetes Véry blancos, a intervalos cortos. Todo buque que pase por sus proximidades deberá hacerle conocer su presencia y esforzarse en salvar a su tripulación.

Nota.—Los aeroplanos que ensayen la travesía del Atlántico irán provistos de un aparato radiotele-

gráfico capaz de cambiar señales con una longitud de onda de 600 metros.

La Compañía Marconi no percibirá ninguna retribución por las comunicaciones entre los buques y los aeroplanos que atraviesen el Atlántico. De todos modos, la Compañía se reserva el derecho de establecer una tarifa para este género de comunicaciones, si los vuelos a través del Atlántico los realizan aeroplanos pertenecientes a una Empresa comercial.

#### Señales de los aeroplanos en peligro.

Se pone en conocimiento de los navegantes que cuando un aeroplano se encuentre en peligro y demande socorro, hará simultánea o separadamente las señales siguientes:

I. La señal internacional S O S, por señales ópticas o por radiotelegrafía.

II. La señal de peligro N C, del Código Internacional.

III. La señal de gran distancia, constituida por una bandera cuadrada encima o debajo de un globo o de un cuerpo que ofrezca esta apariencia.

IV. Una llamada continua con un aparato sonoro.

V. Una señal consistente en una sucesión de lanzamientos de cohetes Véry blancos, a intervalos cortos.

Nota.—Estas señales podrán ser modificadas, y las alteraciones que sufran se darán a conocer oportunamente en avisos ulteriores.

#### OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

**ISLAS ORCADAS.—Firth of Pentland.—Luz.** Notice to Mariners número 810. Londres, 1919.

Núm. 922.—Se ha suprimido la pequeña luz de destellos blancos y rojos encendida sobre Brough Ness por los 58° 43' 48" N. y 2° 57' 30" W. de Gw.

Véase el aviso núm. 740 de 1919.

**FRANCIA.—Proximidades de Brest.—Luz.** Avis aux Navigateurs número 1311.018. París, 1919.

Núm. 923.—La luz fija verde con sector rojo de la "Parquette" muestra provisionalmente, a continuación del límite Sur del sector rojo, un sector blanco entre las marcas a 282° y 57° (135°).

**Proximidades de los Glénans. Naufragio.** Avis aux Navigateurs número 1311.019. París, 1919.

Núm. 924.—Por los 47° 43' 42" N. y 4° 3' 18" W. de Gw. se encuentran a pique los restos del vapor "War Captain".

**Dársena de Arcachón.—Boya.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.020. París, 1919.

Núm. 925.—Ha desaparecido accidentalmente la boya esfero-cónica núm. 5, pintada de negro, con mira cilíndrica de la pasa interior de la rada de Arcachón.

**ESPAÑA.—Puerto de Vega.—Luz.** Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 20 de Mayo de 1919.

Núm. 926.—El día 1.º de este mes

se ha encendido en el puerto de Vega una luz fija roja con alcance aproximado de 6 millas y a unos 8 metros sobre el nivel del mar. Está instalada en una columna de hierro pintada de verde en la punta de la Lana, al Este del canal de entrada en el puerto.

Situación aproximada: 43° 34' 10" N. y 6° 40' 40" W. de Gw.

Carta núm. 812 A de la Sección II.

Cuaderno de faros, pág. 9.

Derrotero núm 1, pág. 133.

**Mina.** Comandancia de Marina. Coruña. Telegrama, 27 Mayo 1919.

Núm. 927.—Comunica por radiograma el vapor italiano "Antonietta" que por los 41° 32' N. y 9° 39' W. de Gw, ha visto una mina cilíndrica de color obscuro.

**AFRICA SEPTENTRIONAL.—Casablanca.—Luz.—Errata.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.095. París, 1919.

Núm. 928.—En el aviso núm. 408 de 1919, léase en la segunda línea "46 metros de altura", en lugar de "15,8 metros de altura", que dice el citado aviso.

#### CANAL DE LA MANCHA

**FRANCIA.—Estuario del Sena.—Boya luminosa.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.017. París, 1919.

Núm. 929.—Se ha ido a pique accidentalmente la boya luminosa con luz fija blanca que estaba provista de silbato y campana.

**INGLATERRA.—Zonas prohibidas.**

Notice to Mariners núm. 783. Londres, 1919.

Núm. 930.—Queda prohibido el sumergirse a los submarinos y a todos los demás buques el fondear y pescar en las zonas limitadas por las líneas que unen los siguientes puntos:

##### 1.º MOUNTS BAY

a) 50° 1' 18" N. y 5° 33' 36" W. de Gw.

b) 50° 1' 18" N. y 5° 25' 42" W. de Gw.

c) 50° 0' N. y 5° 25' 42" W. de Gw.

d) 50° 9' N. y 5° 33' 36" W. de Gw..

##### 2.º LIZART

a) 49° 55' 24" N. y 5° 14' 30" W. de Gw.

b) 49° 55' 18" N. y 5° 6' 24" W. de Gw.

c) 49° 50' 18" N. y 5° 7' 36" W. de Gw.

##### 3.º PLYMOUTH

I.—a) 50° 15' 48" N. y 4° 21' 48" W. de Gw.

b) 50° 17' 6" N. y 4° 14' 42" W. de Gw.

c) 50° 15' N. y 4° 14' 54" W. de Gw.

d) 50° 13' 18" N. y 4° 20' 36" W. de Gw.

H.—a) 50° 46' 18" N. y 4° 8' 18" W. de Gw.

b) 50° 14' 30" N. y 4° 1' 18" W. de Gw.

c) 50° 12' 30" N. y 4° 2' 30" W. de Gw.

d) 50° 12' 42" N. y 4° 9' W. de Gw.

##### 4.º START POINT

a) 50° 9' 30" N. y 3° 47' 48" W. de Gw.

b) 50° 11' 6" N. y 3° 36' 42" W. de Gw.

c) 50° 8' 42" N. y 3° 35' 30" W. de Gw.

d) 50° 7' 42" N. y 3° 40' 36" W. de Gw.

e) 50° 8' 18" N. y 3° 48' 12" W. de Gw.

##### 5.º PORTLAND.

a) 50° 32' 30" N. y 2° 23" W. de Gw.

b) 50° 32' 30" N. y 2° 13' W. de Gw.

c) 50° 28' 30" N. y 2° 13' W. de Gw.

d) 50° 28' 30" N. y 2° 23' W. de Gw.

##### 6.º PORTSMOUTH

a) 50° 37' 30" N. y 1° 3' 18" W. de Gw.

b) 50° 40' 42" N. y 0° 53' 42" W. de Gw.

c) 50° 37' 42" N. y 0° 43' 36" W. de Gw.

d) 50° 36' 42" N. y 0° 44' 18" W. de Gw.

e) 50° 35' 54" N. y 1° 3' 54" W. de Gw.

**Isla de Wight.—Boya luminosa.** Notice to Mariners núm. 784. Londres, 1919.

Núm. 931.—La boya ajedrezada (roja y blanca), luminosa, con luz blanca de ocultaciones, situada a unas 0,5 millas al NW. del faro de la punta Egypt, ha sido suprimida. Situación aproximada: 50° 46' 18" N. y 1° 19' 18" W. de Gw.

**Bahía Stokes.—Zona prohibida.** Notice to Mariners núm. 770. Londres, 1919.

Núm. 932.—Se prohíbe a los buques de todas clases el pasar o fondear en la zona limitada por las líneas siguientes:

1) Al Norte por una línea que parte del punto situado a una distancia de 437 metros a 156° del ángulo Sur de la cabeza del muelle de Stokes bay, orientada a 271° y de 273 metros de longitud.

2) Al Oeste por una línea que parte de la extremidad Oeste de la precedente, orientada a 181° y de 273 metros de longitud.

3) Al Sur por una línea que parte del extremo Sur de la precedente, orientada a 92° y de 273 metros de longitud.

4) Al Este por una línea que une las extremidades Este de las líneas 1) y 2).

**Proximidades de Spithead.—Zonas de ejercicios.** Notice to Mariners número 769. Londres, 1919.

Núm. 933.—Se advierte a los buques que crucen las aguas comprendidas entre el barco - faro "Warner" y la boya luminosa SE. Ryde de Middle, que los submarinos, los destroyers y los aviones hacen continuamente ejercicios en las proximidades de las zonas que a continuación se indican:

1) Los submarinos se ejercitan en la zona limitada por las líneas que unen la punta Browndown, la boya SS. Ryde Middle, la boya Oeste Ryde Middle y Tichfield Haven.

2) Los destroyers hacen ejercicios de torpedos en la zona al Norte de la línea que une la boya SE. Ryde Middle a la boya Este de la Milla media.

3) Los aviones hacen ejercicios de torpedos al Sur de las líneas que unen la boya Oeste Ryde Middle a la boya SE. Ryde Middle, y esta última al delfín Sur con luz roja y verde de ocultaciones del cierre o estacada que hay entre Hors Sand Fort y Lumps Fort.

**Proximidades de Spithead.—Zona prohibida.** Notice to Mariners número 774. Londres, 1919.

Núm. 984.—En la zona limitada por las líneas que unen los puntos indicados a continuación está prohibida la navegación y el fondeo de buques:

- a) 50° 37' 12" N. y 0° 41' W. de Gw.
- b) 50° 40' 9" N. y 0° 56' 18" W. de Gw.
- c) 50° 35' N. y 1° 7' W. de Gw.

**Spithead.—Boyas luminosas.—Boyas.** Notice to Mariners núm. 770. Londres, 1919.

Núm. 935.—La zona rectangular prohibida en las proximidades de Spithead (véase el aviso núm. 554 de 1919) está marcada: en cada una de las dos extremidades de la línea Norte, por una boya luminosa pintada a cuadros blancos y rojos, mostrando una luz blanca de ocultaciones; en cada una de las dos extremidades de la línea Sur, por una boya cónica pintada de rojo.

**Proximidades de Neshaven.—Zona prohibida.** Notice to Mariners número 771. Londres, 1919.

Núm. 936.—Queda prohibido a todos los buques el fondear y pescar en la zona limitada por las líneas que unen los siguientes puntos:

- a) Birling Gap.
- b) 50° 38' N. y 0° 9' E. de Gw.
- c) 50° 39' N. y 0° 2' W. de Gw.
- d) 50° 43' N. y 0° 2' W. de Gw.
- e) Cabo Seaford.

#### MAR DEL NORTE

**HOLANDA.—Zuider Haaks.—Peligro.** Avis aux Navigateurs número 1311.032. París, 1919.

Núm. 937.—Existe un obstáculo para la navegación a 300 metros y a 10° de la boya cónica a fajas horizontales rojas y blancas, con mira hemisférica, que reemplaza provisionalmente a la boya de silbato luminosa del Zuider Haaks. Los buques no deberán, pues, aproximarse a esta boya.

Situación aproximada: 52° 54' 30" N. y 4° 35' 30" E. de Gw.

**Zuiderzéc.—Balizamiento.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.033. París 1919.

Núm. 938.—Hasta el día 31 de Octubre las redes-durmientes y los espacios reservados para la pesca en el Kamperzand, en el Zwolschediep y a lo largo de la costa, entre Vollenhove y Blokzijl, se señalan por medio de 16 boyas y 9 balsas.

Las boyas llevarán de noche una luz fija blanca y las balsas una luz

fija roja, excepto la emplazada cerca de la boya núm. 2 del Kamperzand, que mostrará una luz roja y blanca.

**ALEMANIA.—Weser.—Luz de Hohe Weg.** Avis aux Navigateurs número 1311.034. París, 1919.

Núm. 939.—Los sectores de la luz de Hohe Weg que a continuación se expresan, han sido modificados en esta forma:

- Blanco de 69° a 151° (82°).
- Rojo de 151° a 156° (5°).
- Blanco de 156° a 192° (36°).

Los otros sectores no han sufrido ninguna modificación.

**Elba.—Barcos-faros.** Notice to Mariners núm. 842. Londres, 1919.

Núm. 940.—1.º El barco-faro "Elba II" posee las nuevas características siguientes:

Carácter: 1 luz fija blanca en el palo mayor y 1 luz fija roja en el palo de popa.

Descripción: Casco rojo; 3 palos; bola negra en el tope del palo mayor; en los costados la inscripción "Elba II".

Campana de niebla: 3 grupos de 2 sonidos repetidos 3 veces a intervalos cortos cada minuto.

Observaciones: La estación de prácticos ha sido suprimida.

Situación aproximada: 53° 59' 36" N. y 8° 25' E. de Gw.

2.º El barco-faro "Elba III" posee las nuevas características siguientes:

Carácter 2 luces fijas blancas verticales en el palo mayor; 1 luz fija verde en el palo de popa.

Descripción: Casco rojo; 3 palos; 2 bolas negras verticales en el palo mayor; la inscripción "Elba III" en los costados.

Campana de niebla: 3 grupos de 3 sonidos repetidos tres veces a intervalos cortos cada minuto.

Situación aproximada: 53° 57' 54" N. y 8° 30' 36" E. de Gw.

3.º El barco-faro "Elba IV" ha sido retirado.

4.º El barco-faro "Elba V" ha sido numerado "Elba IV" y posee las nuevas características siguientes:

Descripción: Casco rojo; 3 palos; globo negro en el palo mayor; la inscripción "Elba IV" en los costados.

Campana de niebla: 3 grupos de cuatro sonidos repetidos tres veces a intervalos cortos cada minuto.

**Elba.—Boya luminosa.** Notice to Mariners. 842. Londres, 1919.

Núm. 941.—En la extremidad NW. del Mittel Grund se ha fondeado una boya luminosa con las siguientes características:

Carácter: 1 relámpago blanco cada 5 segundos.

Fase: Relámpago, 1 segundo; ocultación, 4 segundos.

Descripción: Boya roja.

Observación: La boya se retira cuando hay hielos.

Situación aproximada: 53° 57' 12" N. y 8° 33' 24" E. de Gw.

**INGLATERRA.—Entrada del Támesis.—Naufragio.—Buque Indica-**

don. Notice to mariners núm. 850. Londres, 1919.

Núm. 942.—A unos 200 metros al

NE. de los restos del vapor "Dorte Jensen" a pique por los 51° 29' 24" N. y 1° 23' 18" E. de Gw a 600 metros al Sur de la situación precedentemente indicada, se ha fondeado un buque indicador de naufragio que muestra de día los globos negros y de noche las luces blancas reglamentarias.

La boya luminosa con destellos verdes, que según el aviso núm. 648 de 1919 se había fondeado en las proximidades del naufragio, ha sido retirada.

**ESCOCIA.—Bass Rock.—Prescripciones.—Minas a pique.** Notice to Mariners núm. 786. Londres, 1919.

Núm. 943.—A causa de la presencia en el fondo de minas a pique, se prohíbe sumergirse a los submarinos y a todas las embarcaciones el fondear y pescar con artes de arrastre en las zonas poligonales siguientes:

- 56° 8' 42" N. y 2° 35' 54" W. de Gw.
- 56° 9' 12" N. y 2° 32' 36" W. de Gw.
- 56° 5' 42" N. y 2° 30' 42" W. de Gw.
- 56° 2' 12" N. y 2° 34' 18" W. de Gw.
- 56° 4' 12" N. y 2° 37' 48" W. de Gw.
- 56° 6' 30" N. y 2° 34' 48" W. de Gw.

**Bahía Saint Andrews.—Prescripciones.—Minas a pique.** Notice to Mariners núm. 786. Londres, 1919.

Núm. 944.—A causa de la presencia en el fondo de minas a pique, se prohíbe sumergirse a los submarinos y a todas las embarcaciones el fondear y pescar con artes de arrastre en las zonas poligonales siguientes:

- 56° 25' 6" N. y 2° 36' 42" W. de Gw.
- 56° 25' 18" N. y 2° 33' 18" W. de Gw.
- 56° 18' 12" N. y 2° 32' 30" W. de Gw.
- 56° 18' 6" N. y 2° 36' W. de Gw.

**Tod Head.—Prescripciones.—Minas a pique.** Notice to Mariners número 786. Londres, 1919.

Núm. 945.—A causa de la presencia en el fondo de minas a pique, se prohíbe sumergirse a los submarinos y a todas las embarcaciones el fondear y pescar con artes de arrastre en las zonas poligonales siguientes:

- 56° 53' 30" N. y 2° 8' 48" W. de Gw.
- 56° 52' 24" N. y 1° 58' 42" W. de Gw.
- 56° 50' 24" N. y 1° 59' 18" W. de Gw.
- 56° 51' 30" N. y 2° 9' 30" W. de Gw.

**Río Tay.—Balizamiento.** Notice to Mariners núm. 785. Londres, 1919.

Núm. 946.—A la entrada del río Tay, por los 56° 26' 12" N. 2° 38' W. de Gw., se ha fondeado una boya luminosa de campana, que muestra

una luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

Véase el aviso núm. 343 de 1919.

#### MAR MEDITERRANEO

**AFRICA. — Ceuta. — Luz.** Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 19 de Mayo de 1919.

Núm. 947.—A partir del 20 de Junio, y sin poder precisar la fecha exacta, se encenderá la nueva luz que se está instalando en el faro de Ceuta, y cuyas características serán 1 grupo de 2 relámpagos blancos cada 10 segundos (relámpago, 0,38 segundos; ocultación, 2,12 segundos; relámpago, 0,38 segundos; ocultación, 7,12 segundos).

Altura sobre el terreno: 12 metros.

Altura sobre el nivel del mar: 148 metros.

Alcance: 38 millas.

Por un aviso posterior se dará a conocer la fecha en que comience a prestar servicio.

Cartas núms. 262 y 264 y Plano número 259 de la sección III.

Cuaderno de Faros núm. 270.

Derrotero núm. 3, pág. 140.

**EGIPTO. — Alejandría. — Luz.** Notice to Mariners núm. 843, Londres, 1919.

Núm. 948.—La luz de 1 destello blanco de Ras el Tin ha sido transformada en luz de 3 destellos blancos.

**ARCHIPIELAGO GRIEGO. — Isla Tenedos. — Naufragio.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.058. París, 1919.

Núm. 949.—Por los 39° 47' 30" N. y 26° 5' E. de Gw. se encuentra un casco a pique, del cual emerge 1 metro uno de los palos.

**Islote Paspargo. — Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.059. París, 1919.

Núm. 950.—Sobre el islote Paspargo se ha encendido una luz provisional de 1 grupo de 3 destellos blancos (2 destellos breves seguidos de 1 destello largo), visible a 8 millas.

Véase el aviso núm. 842 de 1919.

**Islote Gadaro. — Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.060. París, 1919.

Núm. 951.—Sobre el islote Gadaro se ha encendido una luz automática que muestra un relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos), visible a 12 millas.

Véase el aviso núm. 843 de 1919.

**EGIPTO. — Proximidades de Port-Said. — Boya de naufragio. — Errata.** Avis aux Navigateurs número 1311.096. París, 1919.

Núm. 952.—En la primera línea del punto 2.º del aviso núm. 495 de 1919, léase "luz de destellos verdes", en lugar de "luz verde de ocultación" que dice el citado aviso.

**TURQUÍA. — Dardanelos. — Luces. — Errata.** Avis aux Navigateurs número 1311.097. París, 1919.

Núm. 953.—En el punto b) del aviso núm. 844 de 1919, léase "Ca-

rácter: 1 grupo de 3 destellos blancos cada 10 segundos", en lugar de "Carácter: 1 destello blanco cada 10 segundos" que dice el citado aviso.

#### MAR ADRIATICO

**ITALIA. — Po di Goro. — Luz.** Avviso ai Naviganti núm. 861368. Génova, 1919.

Núm. 954.—La luz de la punta Goro se encenderá en breve con las nuevas características siguientes: Carácter: 1 grupo de 2 relámpagos blancos cada 30 segundos.

Fase: Relámpago, 0,65 segundos; ocultación, 4,35 segundos; relámpago, 0,65 segundos; ocultación, 24,35 segundos.

Alcance: 13,6 millas.

#### MAR NEGRO

**Bahía de Varna. — Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.061. París, 1919.

Núm. 955.—La luz del cabo Galata funciona con las características siguientes:

Carácter: 1 grupo de 3 relámpagos blancos cada 15 segundos.

Fases: Relámpago, 1,4 segundos; ocultación, 1,8 segundos; relámpago, 1,4 segundos; ocultación, 1,8 segundos; relámpago, 1,4 segundos; ocultación, 7,2 segundos.

**Constantza. — Luces.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.062. París, 1919.

Núm. 956.—Las luces blanca, verde y roja de ocultaciones del puerto de Constanza funcionan provisionalmente como luces de relámpagos de 2 segundos de duración.

**Yenikale. — Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.064. París, 1919.

Núm. 957.—La luz de Yenikale aparece actualmente de 1 destello cada 30 segundos (1 sector blanco, 1 sector rojo).

Sectores de iluminación:

Destello blanco de 160° a 234° (74°).

Destello rojo de 234° a 310° (76°).

Oculto en el resto del horizonte.

#### OCEANO INDIGO

**ISLA DE CEILAN. — Isla Beacon. — Boya.** Notice to Mariners número 750. Londres, 1919.

Núm. 958.—En la parte Este de la isla Beacon, a 1,49 millas y 61° del faro de Batticaloa, por los 7° 46' 18" N. y 81° 42' 48" E. de Gw. se ha fondeado una boya plana negra.

#### MAR DE CHINA

**BORNEO. — Punta Kidorong. — Luces.** Avis aux Navigateurs número 1311.075. París, 1919.

Núm. 959.—1.º En la orilla Oeste de la desembocadura del río Oya, por los 2° 52' N. y 111° 54' E. de Gw., se han encendido 2 luces verticales fijas blancas de poca intensidad.

2.º En la desembocadura del río Muka, por los 2° 54' N. y 112° 5' E. de Gw., se ha encendido una luz fija blanca.

3.º Sobre la punta Kidorong, por los 3° 17' N. y 113° 4' E. de Gw., se

ha encendido una luz fija blanca visible a 12 millas.

**ISLAS FILIPINAS. — Isla Ubian Norte. — Banco de la Perla. — Luces.** Avis aux Navigateurs número 1311.076. París, 1919.

Núm. 960.—1.º se ha encendido una luz permanente sobre la punta Norte de la isla Ubian Norte, en el paso Pangutarang, por los 6° 10' N. y 120° 27' 30" E. de Gw.

Carácter: Un relámpago blanco cada 2 segundos.

Alcance: 10 millas.

Altura sobre la pleamar: 10,7 metros.

Descripción: Baliza blanca de cemento.

2.º Se ha encendido una luz permanente en la parte Este del banco de la Perla, por los 5° 50' 42" N. y 119° 43' 30" E. de Gw.

Carácter: 1 destello blanco cada 6 segundos.

Alcance: 13 millas.

Altura sobre la pleamar: 19,8 metros.

Descripción: Torre circular blanca, de hierro, de 18,3 metros de altura.

Carta núm. 670 A de la sección V.

**Isla Divinubo. — Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.077. París, 1919.

Núm. 961.—El sector de visibilidad de esta luz comprende de 472° a 335° (163°).

**Isla Mindoro. — Puerto Galera. — Luz.** Avis aux Navigateurs número 1311.078. París, 1919.

Núm. 962.—Esta luz, que se encuentra sobre una colina en la bahía de Varadero, es fija roja.

#### OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

**ESTADOS UNIDOS. — Eastern Bay. — Luz. — Boya luminosa.** Notice to Mariners núm. 739. Londres, 1919.

Núm. 963.—En Eastern Bay, sobre una estructura de esqueleto negra, erigida a 0,2 millas al Oeste del extremo del muelle Claiborne, se ha encendido una luz fija blanca a 5 metros de altura.

Situación aproximada: 58° 50' 6" N. y 76° 16' 54" W. de Gw.

Ha sido suprimida la boya negra de campana y luminosa Claiborne Cut 1.

Carta núm. 586 de la sección IX.

**Charleston. — Barco-faro.** Avis aux Navigateurs núm. 1311.066. París, 1919.

Núm. 964.—El vapor norteamericano "Long Island" ha sido fondeado temporalmente como barco-faro a 31,5 millas y a 88° del barco-faro de Charleston, mostrando una luz de 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 1 segundo; ocultación, 2 segundos.)

El silbato del vapor, accionado como señal de niebla, emite un sonido cada 30 segundos (sonido, 5 segundos; silencio, 25 segundos).

El barco-faro no está provisto de campana submarina.

Situación aproximada: 32° 42' N. y 79° 6' 18" W. de Gw.

Carta núm. 549 de la sección IX.

**GUAYANA FRANCESA. — Enfant Perdu.**—Luz. Avis aux Navigateurs núm. 1311.068. París, 1919.

Núm. 965.—La nueva luz del Enfant Perdu, en las proximidades de Cayena, se enciende en el extremo de un soporte metálico blanco, de base exagonal y de 9,5 metros de altura.

La luz es fija roja, elevada 16 metros sobre la mar y visible a 3 millas.

Situación aproximada: 5° 2' 42" N. y 52° 22' W. de Gw.

Carta núm. 108 de la sección VIII.

#### MAR DE LAS ANTILLAS

**CUBA. — Santiago de Cuba. — Boya.** Noticia to Mariners núm. 744. Londres, 1919.

Núm. 966.—La boya cónica a fajas horizontales negras y blancas que marcaba el banco Coloradito ha sido suprimida.

#### CATEGORIA DE MINAS

##### MAR DEL NORTE

###### ZONA IV

Núm. 967. — 156 M.—Corrección al aviso 113 M bis (núm. 716 de 1919). En dicho aviso, bajo el título "Derrotas que deben seguirse", deben hacerse las correcciones siguientes en el inciso 3.º de Holanda a Noruega:

a) El barco-faro "Haaks" tiene actualmente 3 destellos blancos en lugar de 2.

b) La boya luminosa 5 A está actualmente provista de un silbato.

c) La boya luminosa con silbato número 5 está actualmente por los 35° 54' N. y 3° 54' E. de Gw.

d) La boya luminosa con silbato número 4 está actualmente por los 54° 20' N. y 3° 56' E. de Gw.

##### MAR MEDITERRANEO

###### ZONA VI

Núm. 968. — 157 M.—Corrección al aviso 121 M (núm. 723 de 1919). Añadir a este aviso lo que sigue: los buques que hayan de atravesar esta región deben solicitar las instrucciones necesarias del oficial encargado del servicio de las derrotas, de una u otra de las potencias aliadas, cuando se encuentren en el puerto de partida.

En caso contrario, los buques deberán con dicho objeto tocar en uno de los puertos de Malta, Gibraltar o Port-Said.

###### ZONA VII

Núm. 969. — 158 M.—Corrección al aviso 122 M (núm. 724 de 1919). Añadir a este aviso lo que sigue: los buques que hayan de atravesar esta región deben solicitar las instrucciones necesarias del oficial encargado del servicio de las derrotas, de una u otra de las potencias aliadas, cuando se encuentren en el puerto de partida.

En caso contrario, los buques deberán con dicho objeto tocar en uno de los puertos de Malta, Gibraltar o Port-Said.

#### ZONA III

##### Cuenca oriental

Núm. 970. — 159 M.—Corrección al aviso 102 M (núm. 576 de 1919). I. Bajo el título "Campo de minas". 1.º Sicilia, suprimir el inciso C). Catania y reemplazarlo como sigue: C) Catania.—Una zona peligrosa que debe evitarse está comprendida entre la costa, los meridianos 15° 9' E. de Gw y 15° 7' E. de Gw. y el paralelo 37° 26' N.

Los buques con destino a Catania atravesarán esta zona peligrosa manteniéndose en la marcación 270° de la luz del muelle del malecón Este.

II. En el mismo aviso y bajo el título "Campo de minas", después del inciso 4.º Grecia, añadir el párrafo siguiente:

5.º Por las costas de Palestina y entre los paralelos 33° 56' N y 34° 4' N. los buques deben evitarse encontrarse en fondos inferiores a 330 metros.

##### MAR DEL NORTE

###### ZONA V

Núm. 971. — 160 M.—El presente aviso anula y reemplaza los avisos 72 M, 115 M, 120 M, 146 M y 147 M (núms. 447, 717, 722, 808 y 809 de 1919).—La zona V del mar del Norte que después se cita es peligrosa por razón de las minas en ella fondeadas y no puede practicarse la navegación más que en los canales dragados y en las derrotas que se detallan a continuación.

###### ZONA V

Limitada al Norte por el paralelo 53° N.; al Este por las costas de Holanda, Bélgica y Francia; al Sur por la línea Boulogne Dungeness, y al Oeste por la costa inglesa del condado de Norfolk hasta el meridiano 1° E. de Gw.; luego por este meridiano hasta el paralelo 53° N.

##### Campos de minas.

En esta región se han señalado los siguientes campos de minas:

1.º En las costas de Holanda.—Este campo de minas está limitado por las líneas que unen los puntos siguientes:

51° 57' 18" N. y 3° 49' E. de Gw.  
51° 57' 18" N. y 3° 10' E. de Gw.  
52° 5' 00" N. y 3° 10' E. de Gw.  
52° 34' 30" N. y 4° 00' E. de Gw..  
52° 30' 00" N. y 4° 24' 30" E. de Gw.

2.º En la costa de Lowestoft.—Este campo de minas está limitado por las líneas que unen los siguientes puntos:

52° 40' 12" N. y 2° 1' 42" E. de Gw.  
52° 40' 12" N. y 2° 12' 42" E. de Gw.  
52° 24' 6" N. y 2° 12' 42" E. de Gw.  
52° 24' 6" N. y 2° 1' 42" E. de Gw.

3.º Proximidades Norte de Douvres.—Este campo de minas está limitado por los puntos siguientes:

a) Luz verde del extremo del malecón de Gravelines.  
b) 51° 3' N. y 1° 30' E. de Gw.  
c) 51° 9' N. y 1° 30' E. de Gw.

d) 51° 15' N. y 1° 35' E. de Gw.  
e) 51° 52' 30" N. y 1° 35' E. de Gw.

f) 51° 54' N. y 1° 42' 30" E. de Gw.

g) 52° 4' N. y 1° 48' E. de Gw.

h) 51° 41' 30" N. y 2° 37' E. de Gw.

i) 51° 41' 30" N. y 3° 18' 30" E. de Gw.

j) 51° 35' N. y 3° 24' 30" E. de Gw.

k) 51° 30' N. y 3° 18' 30" E. de Gw.

l) En seguida el meridiano 3° 18' 30" E. de Gw. hasta la costa.

4.º Paso de Calais.—Este campo de minas está limitado por las líneas que unen los puntos siguientes:

a) 15° 1' N. y 1° 24' E. de Gw.

b) 50° 55' 12" N. y 1° 36' 42" E. de Gw.

c) 50° 49' 42" N. y 1° 32' 42" E. de Gw.

d) 50° 54' 0" N. y 1° 21' 42" E. de Gw.

e) 50° 56' 18" N. y 1° 17' 42" E. de Gw.

##### Derrotas que deben seguirse.

Todas las aguas situadas en la costa Este de Inglaterra, al Oeste de una línea que une los siguientes puntos pueden considerarse libres de minas fondeadas

50° 49' 30" N. y 1° 15' E. de Gw.

50° 56' 12" N. y 1° 16' 30" E. de Gw.

51° 00' 48" N. y 1° 23' 00" E. de Gw.

51° 5' 00" N. y 1° 27' 00" E. de Gw.

51° 22' 12" N. y 1° 33' 12" E. de Gw.

51° 35' 48" N. y 1° 22' 12" E. de Gw.

51° 43' 00" N. y 1° 31' 00" E. de Gw.

51° 49' 48" N. y 1° 34' 48" E. de Gw.

51° 53' 30" N. y 1° 34' 12" E. de Gw.

52° 26' 30" N. y 1° 51' 30" E. de Gw.

52° 38' 00" N. y 2° 0' 00" E. de Gw.

52° 47' 00" N. y 1° 58' 30" E. de Gw.

52° 51' 00" N. y 1° 48' 00" E. de Gw.

53° 00' 00" N. y 1° 31' 00" E. de Gw.

Los buques que por niebla u otra causa cualquiera se vean obligados a fondear en esta zona, podrán hacerlo, pero a una distancia de media milla por lo menos del eje del canal de guerra (fuera de las derrotas practicables). En las demás circunstancias deben seguir los canales principales y las derrotas ordenadas hasta encontrarse por el través de su puerto de destino.

Las derrotas que se citan después están abiertas a la navegación solamente en la zona V.

1.º De la costa Este de Inglaterra a la entrada Norte de Blank Deep.—Tomar el canal de guerra de la costa Este de Inglaterra indicado por los avisos especiales precedentes.

2.º Del barco-faro "Edinburg Chanel" al canal de guerra de la costa Este de Inglaterra.—Tomar el Black Deep hasta el punto de encuentro con el canal de guerra. Para obtener noticias más detalladas



sobre esta derrota consultar los avisos de guerra relativos a minas. En el Black Deep el eje del canal está indicado por los barcos-faros siguientes:

a) Barco-faro "Black Deep NE.", con 1 destello verde cada 30 segundos, por los 51° 42' N. y 1° 28' E. de Gw. Corneta de niebla con 1 sonido cada minuto.

b) Barco-faro "Black Deep SW.", con 1 destello rojo cada 15 segundos, por los 51° 39' N. y 1° 23' 42" E. de Gw.

3.º Del barco-faro "Edinburg Channel" al Norte.—A partir del barco-faro "Edinburg Channel" tomar el Black Deep, pasando al Sur de las boyas Knock John y East Knob, entre las boyas Knob y Shivering Sand. Después tomar los canales Knob y Oaze Deep hasta el Norte.

4.º De las Dunas al barco-faro "Edinburg Channel".—Partiendo de las Dunas, el eje del canal está indicado por

Boya Elbow núm. 2, cónica, negra, luminosa, con campana y con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 51° 22' 18" N. y 1° 32' 24" E. de Gw.

Boya Spit del NE., por los 51° 29' 13" N. y 1° 26' 48" E. de Gw., esférica, con fajas horizontales rojas y blancas.

Barco-faro "Tongue", por los 51° 30' 24" N. y 1° 23' 18" E. de Gw., el casco pintado de rojo y luz de 2 destellos alternativos rojos y blancos cada 30 segundos. Sirena de niebla 3 sonidos cada 2 minutos.

A partir del barco-faro "Tongue", tomar indistintamente el canal Edinburg, Norte o Sur.

5.º De Dungeness a las Dunas.—Los buques entre Dungeness y las Dunas, vayan en uno u otro sentido, deben mantenerse al Oeste de la línea que une los puntos siguientes:

a) El barco-faro SW. del Colbart, 50° 49' N. y 1° 15' E. de Gw.

b) La boya luminosa SW del Varne, 50° 56' 12" N. 1° 16' 30" E. de Gw.

c) La boya luminosa NE. del Varne, 51° 00' 48" N. y 1° 23' E. de Gw.

d) la boya luminosa núm. 4 sobre la derrota Douvres-Calais, por los 51° 5' N. y 1° 27' E. de Gw.

e) El barco-faro "South Goodwin", 51° 9' N. y 1° 28' E. de Gw.

Nota.—1.º Dos boyas suplementarias se situarán una en el punto 50° 53' N. y 1° 16' E. de Gw. y la otra en 50° 59' N. y 1° 19' 30" E. de Gw.

La boya luminosa del Varne se reemplazará por una boya luminosa con silbato.

2.º Podrán encontrarse embarcaciones de pesca, dedicadas a la pesca de arrastre en la bahía de Eastware, a menos de 1,5 millas de la costa.

6.º De Douvres a Calais.—Los buques que vayan de Inglaterra a Francia deben abandonar la derrota Dungeness las Dunas en un punto situado a media milla al SW. de la boya cónica negra de ocultaciones núm. 4, por los 51° 5' N. y 1° 27' E. de Gw.; después a media milla al SW. del barco-faro Douvres-Calais, situado por los 51° 3' N. y 1° 32' E. de Gw. (destellos alternados rojos, y blancos cada 15 segundos;

corneta de niebla que emite 3 sonidos cada minuto), después a media milla al SW. de la boya núm. 7 con destellos blancos, por los 51° 00' 42" N. y 1° 39' E. de Gw. En seguida arrumbar al punto situado por los 50° 58' N. y 1° 46' E. de Gw. en la unión con la derrota costera de Francia. Después de haber comunicado con los buques franceses de reconocimiento, seguir la derrota costera de Francia hasta la entrada del canal de seguridad de Calais.

Los buques que vayan en sentido inverso, de Francia a Inglaterra, pasarán a media milla al NE. de las boyas núms. 7 y 4 a media milla al NE. del barco-faro antes citado, por los 51° 3' N. y 1° 32' E. de Gw.

Nota.—A causa del peligro que representan las minas a la deriva, la navegación en esta derrota se permite solamente de día.

Ningún buque debe intentar practicar esta derrota si no tiene la seguridad de poder recalar antes de la noche.

7.º De Boulogne a Inglaterra.—Los buques que vayan de Inglaterra a Francia deben abandonar la derrota Dungeness-las Dunas a media milla al SW. del barco-faro de Colbart, por los 50° 49' N. y 1° 15' E. de Gw., y pasar a media milla al SW. de la boya núm. 8 (plana negra, con 1 destello blanco cada 5 segundos), por los 50° 46, 42" N. y 1° 23' 30" E. de Gw.; después hacer rumbo a Boulogne.

Los buques que vayan de Francia a Inglaterra pasarán a media milla al NE. de la boya núm. 8 y a media milla al NE. del barco-faro SW. del Colbart.

Nota.—La zona situada al Sur del paralelo 50° 49' 30" N. y en el interior de un arco de círculo de 10 millas de radio alrededor de Boulogne, está libre de minas y permitida a los buques con destino a los puertos franceses situados al Sur de Boulogne.

8.º Derrotas costeras francesas de Boulogne a Dunquerque.—Al salir de la zona descrita en la nota del inciso 7.º precedente, pasar entre tierra y la línea que une los puntos siguientes:

50° 49' 30" N. 1° 32' 36" E. de Gw.

50° 52' 12" N. y 1° 33' 48" E. de Gw.

50° 55' 6" N. y 1° 56' 18" E. de Gw.

De aquí hacia Calais o Dunquerque, manteniéndose a menos de 3 millas de la costa francesa hasta el barco-faro del Dyck, situado por los 51° 3' 12" N. y 2° 7' 42" de Gw. En seguida rumbo directo a Dunquerque.

En la parte de costa del cabo Gris-Nez se han fondeado las siguientes boyas:

Boya luminosa núm. 31, con 1 destello rojo, por los 50° 51' 42" N. y 1° 31' 12" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 32, con luz verde, por los 50° 50' 18" N. y 1° 34' E. de Gw.

Boya núm. 33, cónica, no luminosa, negra, por los 50° 33' N. y 1° 33' 48" E. de Gw.

Boya núm. 35, cónica, negra, no luminosa, por los 50° 53' 24" N. y 1° 34' 24" E. de Gw.

Boya núm. 36, cónica, roja, no

luminosa, por los 50° 53' 30" N. y 1° 36' E. de Gw.

Boya luminosa núm. 37, con luz fija roja, por los 50° 54' 36" N. y 1° 35' 48" E. de Gw.

9.º Derrota costera de Bélgica.—De Dunquerque al Escalda.—Al partir de Dunquerque arrumbar a la pasa de Zuidcoote, pasando a 50 metros al Este de la boya núm. 4 de Hills; pasar a 200 metros al Este de la boya núm. 2 de Hills, a media milla al Este de la boya núm. 1 de la derrota costera de Bélgica, a media milla al Norte de la boya número 2, a 1 milla al Sur de la boya número 3, a media milla al Sur de la boya núm. 5; seguir después la derrota costera de Bélgica, pasando tan cerca como sea posible al Sur de las boyas núms. 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19 y 21, hasta las aguas territoriales holandesas, en el canal Wielingen, donde se encontrarán prácticos holandeses.

Derrotas inversas del Escalda a Dunquerque, salvo que los buques, al abandonar las aguas holandesas, deben pasar al Norte de las boyas números 15, 17 y 19, que marcan el eje del canal.

Hay que atenderse exactamente a las prescripciones antes citadas y no rebasar Ostende si no se cuenta por lo menos con 2 metros de agua bajo la quilla.

Nota.—Dos boyas de naufragio se han fondeado por los 51° 13' 48" N. y 2° 53' 30" E. de Gw., y por los 51° 21' 36" N. y 3° 12' 42" E. de Gw.

Boyas diversas:

Boya luminosa núm. 4, de Hills, roja, con luz fija verde, por los 51° 5' 36" N. y 2° 28' 30" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 2, de Hills, con luz fija verde, por los 51° 6' 42" N. y 2° 29' E. de Gw.

Boya luminosa núm. 1, del canal de la costa belga, cónica, negra, con luz fija roja, por los 51° 7' 48" N. y 2° 30' 6" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 2, del canal de la costa belga, cónica, negra, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 51° 8' 12" N. y 2° 33' 42" E. de Gw.

Boya luminosa con campana, número 3 (antigua boya de Nieupoort), con luz fija blanca, por los 51° 10' 30" N. y 2° 37' 24" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 5, negra, con luz fija roja, por los 51° 14' 12" N. y 2° 40' 48" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 7, negra, con luz fija roja, por los 51° 12' 24" N. y 2° 47' 30" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 9, negra, con luz fija roja, por los 51° 14' N. y 2° 52' 42" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 11, negra, con luz roja de 1 ocultación cada 5 segundos, por los 51° 15' 12" N. y 2° 56' 18" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 13, negra, con 1 luz roja de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 51° 15' 36" N. y 2° 57' 18" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 15, negra y blanca, con 2 destellos blancos cada 10 segundos, por los 51° 18' N. y 3° 1' 18" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 17, roja y blanca, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos, por los 51° 20' 12" N. y 3° 6' 54" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 19, negra y

blanca, con 2 destellos blancos cada 7,5 segundos, por los 51° 22' 6" N. y 3° 12' 12" E. de Gw.

Boya luminosa núm. 21, roja y blanca, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 51° 23' 30" N. y 3° 19' 18" E. de Gw.

9.º De Orfordness a la desembocadura del Mosa.—Este canal tiene 2 millas de ancho, y su eje pasa por los puntos siguientes:

a) Orfordness.

b) Boya luminosa núm. 1, plana, negra, con 1 destello rojo cada 10 segundos, por los 52° 5' N. y 1° 49' E. de Gw.

c) Barco-faro "W. O. M.", pintado de negro; tiene 1 bola o globo; muestra luz con 2 destellos blancos cada 30 segundos, y lleva una corneta de niebla que emite 2 sonidos cada minuto, por los 52° 5' N. y 2° E. de Gw.

Nota.—Este barco-faro será reemplazado en breve por una boya luminosa llamada Alpha.

d) Boya luminosa núm. 2, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos, por los 51° 59' 42" N. y 2° 18' 18" E. de Gw.

e) Boya luminosa núm. 3, plana, negra, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 51° 54' 24" N. y 2° 36' 18" E. de Gw.

f) Barco-faro "M. O. M.", pintado de rojo, con 2 destellos rojos cada 45 segundos y corneta de niebla que emite 4 sonidos cada 30 segundos, por los 51° 49' N. y 2° 54' 18" E. de Gw.

Nota.—Este barco-faro será reemplazado en breve por una boya luminosa llamada Beta.

g) Boya luminosa núm. 4, cónica, roja, con 2 destellos blancos cada 7,5 segundos, por los 51° 49' 42" N. y 3° 11' E. de Gw.

h) Barco-faro "E. O. M.", pintado de rojo, tiene 1 bola y muestra 3 destellos blancos cada 30 segundos. Lleva una corneta de niebla que emite 3 sonidos cada minuto, por los 51° 50' 18" N. y 3° 27' 42" E. de Gw.

Nota.—Este barco-faro se reemplazará en breve por una boya luminosa llamada Gamma.

i) Boya luminosa núm. 5, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 5 segundos, por los 51° 55' N. y 3° 44' 30" E. de Gw.

j) Boya con silbato situada a 2 millas y 292º de Hock van Holland.

11. Proximidades Norte del Escalda.—Los buques con destino a Amberes abandonarán la derrota de Orfordness a la desembocadura del Mosa en el punto 51° 50' 18" N. y 3° 27' 42" E. de Gw. y arrumbarán al 143º sobre la zona designada después, en la parte del Brouwershaven Gat, donde encontrarán un práctico holandés que les conducirá al Escalda.

Para la navegación en estos lugares se han colocado las siguientes boyas:

a) Boya Bolg roja, con silbato y luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 51° 49' 00" N. y 3° 31' 30" E. de Gw.

b) Boya luminosa negra, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 51° 45' 48" N. y 3° 32' 24" E. de Gw.

c) Boya N. S. B., luminosa, con

luz fija blanca, situada en el emplazamiento de la boya Noord Steembank.

d) Boya del Kaloo Bank con silbato, luminosa, se ha fondeado provisionalmente por los 51° 35' 6" N. y 3° 23' 42" E. de Gw.

La zona citada más arriba en donde deben encontrarse los prácticos está limitada por las líneas que unen la boya luminosa con silbato Schouwenbank, la boya luminosa con silbato Belg antes citada y la boya luminosa (b).

Desde el punto donde se encuentran los prácticos se hará rumbo al Oostgat, manteniéndose al Este de la línea que pasa por las siguientes boyas:

a) Boya luminosa con silbato Schouwenbank.

b) Boya luminosa Noord Steembank.

c) Boya luminosa al Sur del Banjaard.

d) Boya luminosa con silbato Kaloo.

12. De Cromer al Hock van Holland.—El eje de este canal pasa por los puntos siguientes:

a) Barco-faro de Haisborough por los 52° 58' 30" N. y 1° 35' E. de Gw.

b) Barco-faro "Leman" por los 52° 59' 30" N. y 2° 19' E. de Gw.

c) Barco-faro "Haaks" por los 52° 57' 30" N. y 3° 55' E. de Gw.

d) 52° 40' N. y 4° 31' E. de Gw.

e) De este último punto arrumbar a Hock van Holland, manteniéndose a 4 millas de la costa holandesa, hasta estar por el través del puerto.

13. Derrota costera holandesa.—Todas las aguas holandesas al Sur del paralelo 53° N. están libres de minas fondeadas.

#### ZONA V

Núm. 972.—160 bis M.—Corrección al aviso núm. 160 M. (número 971 de 1919).

I. Entre los dos títulos "Campos de minas" y "Derrotas que deben seguirse", insertar el siguiente:

Zonas prohibidas.—A causa del peligro que puede representar la presencia en el fondo de minas a pique, activas, está prohibido fondear en el interior de la línea poligonal que une los puntos siguientes:

50° 56' 18" N. y 1° 17' 42" E. de Gw.

51° 00' 42" N. y 1° 9' 42" E. de Gw.

51° 2' 24" N. y 1° 10' 00" E. de Gw.

51° 4' 00" N. y 1° 12' 30" E. de Gw.

51° 2' 54" N. y 1° 15' 48" E. de Gw.

51° 3' 18" N. y 1° 19' 12" E. de Gw.

51° 1' 00" N. y 1° 24' 00" E. de Gw.

II. Bajo el título "Derrotas que deben seguirse", después de las palabras "fuera de las derrotas practicables", añadir, y con la reserva de las restricciones contenidas en el título "Zonas prohibidas" y que arriba se citan.

#### MANCHA Y COSTAS OCCIDENTALES DEL REINO UNIDO

##### MANCHA (Parte Sur)

Núm. 973.—161 M.—Corrección al aviso núm. 133 M. (número 735 de 1919).

I. En el citado aviso y en el título "Zonas peligrosas", suprimir los incisos 4.º y 5.º y reemplazarlos por los siguientes:

4.º Zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos

49° 48' 00" N. y 0° 10' 00" E. de Gw.

49° 50' 00" N. y 0° 10' 00" E. de Gw.

49° 50' 00" N. y 0° 3' 00" E. de Gw.

50° 3' 30" N. y 0° 45' 48" E. de Gw.

50° 0' 48" N. y 0° 48' 30" E. de Gw.

49° 55' 00" N. y 0° 28' 30" E. de Gw.

5.º Zona peligrosa limitada por

la línea poligonal que une los puntos siguientes:

50° 3' 48" N. y 0° 54' 30" E. de Gw.

50° 5' 48" N. y 0° 53' 00" E. de Gw.

50° 11' 00" N. y 1° 10' 00" E. de Gw.

50° 45' 30" N. y 1° 10' 00" E. de Gw.

50° 48' 30" N. y 1° 13' 30" E. de Gw.

50° 46' 30" N. y 1° 20' 00" E. de Gw.;

después por un arco de círculo, con

Boulogne por centro y de 10 millas de radio, hasta el punto

50° 36' 12" N. y 1° 24' 30" E. de Gw.

50° 5' 30" N. y 1° 9' 30" E. de Gw.,

y por último hasta el punto de 50°

3' 48" N. y 0° 54' 30" E. de Gw., por

un arco de círculo de 10 millas de

radio, y cuyo centro es el muelle

del malecón Oeste de Dieppe.

II. En el mismo aviso núm. 133

M, y en el título "Derrotas que deben seguirse", suprimir los incisos

5.º y 6.º y reemplazarlos por los siguientes:

5.º Derrota para recalar al NE.

del cabo Antifer.—Para atravesar

el campo de minas antes descrito

en el inciso 4.º bajo el título "Zonas

peligrosas", se hará rumbo directo

desde el punto de 49° 55' N. y 0° 49'

E. de Gw. al punto de 49° 50' 12"

N. y 0° 16' E. de Gw.

6.º Derrota costera de Francia:

del cabo Antifer a Boulogne.—Co-

rrer la costa por dentro de las zonas

peligrosas descritas anteriormente

en los incisos 4.º y 5.º

7.º Derrota directa a Dieppe.—

Los rumbos para esta derrota no

están sujetos a más condición que

la de pasar entre los dos campos

de minas anteriormente descritos

en los incisos 4.º y 5.º bajo el título

"Zonas peligrosas".

#### MAR MEDITERRANEO

##### ZONA V

Núm. 974.—162 M.—Corrección al aviso núm. 104 M. (número 619 de 1919).—Bajo el título "Italia. Costa Sur. Campos de minas", después

del inciso 5.º Gallipoli, añadir lo que sigue:

Los buques pueden igualmente para aproximarse a Gallipoli utilizar un canal dragado que atraviesa el campo de minas descrito, limitado al SE. por la enfilación 34º del faro San Andrea con la Torre Alto Lido.

Este canal es de 1 milla de ancho.

##### ZONA I

##### Guernca Occidental.

Núm. 975.—163 M.—Corrección

al aviso núm. 100 M (núm. 574 de 1919).—Suprimir el inciso IV. Africa y reemplazarlo como sigue:

IV. Africa.—En la parte de la costa Norte de Africa comprendida en esta región pueden considerarse como peligrosas las zonas siguientes:

a) Argel.—Una faja de 10 millas de ancho, a lo largo de la costa entre los meridianos 2° 11' E. de Gw. y 2° 41' E. de Gw.

b) Adgen.—Una faja de 10 millas de ancho, a lo largo de la costa entre los meridianos 3° 15' E. de Gw. y 4° 9' 30" E. de Gw.

c) Cabo Bougaroni.—Una faja de 10 millas de ancho, a lo largo de la costa entre los meridianos 6° 20' E. de Gw. y 6° 29' E. de Gw.

d) Bone.—Una faja de 10 millas de ancho, a lo largo de la costa entre los meridianos 7° 24' E. de Gw. y 7° 40' E. de Gw.

e) Bone.—Una faja de 10 millas de ancho, a lo largo de la costa entre los meridianos 7° 57' E. de Gw. y 8° 30' E. de Gw.

f) Isla de la Galite.—Zona limitada por la línea poligonal que une los siguientes puntos:

36° 54' 30" N. y 8° 30' E. de Gw.

37° 35' 00" N. y 8° 30' E. de Gw.

37° 37' 00" N. y 9° 00' E. de Gw.

37° 39' 00" N. y 9° 46' E. de Gw.

37° 20' 00" N. y 9° 46' E. de Gw.

g) Bancos Esquerquis.—Zona limitada por la línea poligonal que une los puntos siguientes:

Isla Zembra.

37° 7' 00" N. y 10° 23' 30" E. de Gw.

37° 14' 00" N. y 10° 23' 30" E. de Gw.

37° 14' 00" N. y 10° 21' 0" E. de Gw.

37° 47' 00" N. y 10° 21' 00" E. de Gw.

38° 00' 00" N. y 10° 41' 00" E. de Gw.

38° 00' 00" N. y 11° 8' 00" E. de Gw.

37° 48' 00" N. y 11° 8' 00" E. de Gw.

37° 31' 00" N. y 10° 50' 30" E. de Gw.

37° 15' 00" N. y 11° 14' 30" E. de Gw.

37° 10' 30" N. y 11° 9' 30" E. de Gw.

37° 5' 00" N. y 11° 15' 00" E. de Gw.

Cabo Bon.

Ras el Amar.

Isla Zembra.

Nota.—Para atravesar la zona peligrosa antes descrita, los buques deben cuidar de seguir la derrota señalada por los siguientes puntos:

37° 12' 30" N. y 10° 23' 30" E. de Gw.

37° 20' 0" N. y 10° 40' 00" E. de Gw.

37° 14' 0" N. y 11° 3' 00" E. de Gw.

37° 11' 30" N. y 11° 11' 00" E. de Gw.

## ZONA II

### Canal de Sicilia.

Núm. 976.—164 M.—Corrección al aviso núm. 101 M (núm. 575 de 1919).—En dicho aviso y bajo el título de "Zonas peligrosas" suprimir el inciso III. Africa y reemplazarlo por el siguiente:

III. Africa.—1.º Cabo Bon.—Una

zona peligrosa que debe evitarse está limitada por la línea poligonal que une los puntos

Cabo Bona:  
37° 10' 30" N. y 11° 9' 30" E. de Gw.

37° 5' 00" N. y 11° 15' 00" E. de Gw.

2.º Ras el Mirh.—Una zona peligrosa que debe evitarse está comprendida entre tierra, los paralelos 36° 49' N. y 36° 45' 30" N. y el meridiano 11° 15' E. de Gw.

3.º Canal de los Kerkennah.—Una zona peligrosa que debe evitarse está comprendida entre los paralelos 35° 1' N. y 35° 7' N. por una parte y los meridianos 11° 15' E. de Gw. y 11° 22' E. de Gw por otra.

4.º Proximidades del golfo de Gabie.—Una zona peligrosa que debe evitarse está comprendida entre los paralelos 34° N. y 34° 10' N. y los meridianos 11° 25' E. de Gw. y 11° 40' E. de Gw.

5.º Ras de Sotara.—Una zona peligrosa que debe evitarse está comprendida entre tierra, los meridianos 13° 48' E. de Gw. y 13° 52' E. de Gw. y el paralelo 32° 50' N.

6.º Misratah.—Una zona peligrosa que debe evitarse se encuentra comprendida entre los paralelos 32° 24' 30" N. y 32° 22' 30" N y los meridianos 15° 15' 22" E. de Gw. y 15° 20' 18" E. de Gw.

## ZONA IV

### Francia y Costa Oeste de Italia.

Núm. 977.—165 M.—Corrección al aviso núm. 103 M (núm. 618 de 1919).—1.º Bajo el título "Córcega. Campos de minas", en el inciso 1.º Cabo Corse, suprimir la Nota.

2.º Bajo el título "Córcega. Campos de minas", en el inciso 2.º Córcega. Costa Este, añadir lo que sigue:

Nota.—Los buques procedentes o con destino a Bastia deben seguir el rumbo 75° desde la entrada del puerto. Sin embargo, está permitido a los buques prácticos del país aterrarse entre Bastia y el Cabo Corse y pasar a tierra de la isla Giraglia sin rebasar hacia el Norte las marcaciones Oeste y SE. de dicha isla.—El director general, Augusto Durán.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Y BELLAS ARTES

## SUBSECRETARIA

De conformidad con lo propuesto por la Comisión permanente del Consejo de Instrucción pública,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien resolver que se declare desierto, por falta de aspirantes, el concurso previo de traslación convocado para proveer la cátedra de Lengua italiana vacante en la Escuela Profesional de Comercio de Cádiz.

De Real orden comunicada por el Sr. Ministro lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 27 de Junio de 1919.—El Subsecretario, P. A. Zabala.

Señor Rector de la Universidad de Sevilla.—Señor Director de la Escuela Profesional de Comercio de Cádiz.

De conformidad con lo propuesto por la Comisión permanente del Consejo de Instrucción pública,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien resolver que se declare desierto, por no reunir las condiciones legales, el único aspirante presentado, D. Francisco Jaén del Pino, el concurso previo de traslación convocado para proveer la cátedra de Lengua italiana vacante en la Escuela Profesional de Comercio de Málaga.

De Real orden comunicada por el Sr. Ministro lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 27 de Junio de 1919.—El Subsecretario, P. A. Zabala.

Señor Rector de la Universidad de Granada.—Señor Director de la Escuela Profesional de Comercio de Málaga.

## DIRECCION GENERAL DE PRIMERA ENSEÑANZA

Visto el oficio cursado por la Sección administrativa de Primera enseñanza de Logroño consultando sobre la procedencia de nombramiento de Maestro propietario para la Escuela de Zenzano, y

Resultando del citado oficio que don Claudio García Iztueta fué nombrado con fecha 6 de Mayo último y a virtud del Real decreto de 13 de Febrero último, Maestro propietario de la Escuela nacional de asistencia mixta de Zenzano, con el sueldo de mil doscientas cincuenta pesetas, nombramiento comunicado en la misma fecha al interesado por conducto de la Sección administrativa de Vizcaya, y publicado en el *Boletín Oficial* de la provincia en 8 de igual mes.

Resultando que el Sr. García Iztueta, en comunicación de 19 de dicho mes, manifiesta a la Sección administrativa de Primera enseñanza de Logroño que opta por la Escuela de Cabárceno (Santander), no aceptando la de Zenzano:

Resultando que noticiosa la Sección de Logroño de que el Sr. García Iztueta había obtenido también nombramiento en las provincias de Alava y Santander, recabó de estas Secciones que determinarían las fechas de nombramientos, comprobándose que por la de Alava había sido nombrado para la Escuela de Loza en 8 de Mayo, y por la de Santander para la de Cabárceno en 12 del mismo mes, hechos todos que la Sección de Logroño pone en conocimiento de esta Dirección, como también que con fecha 3 de Junio participó al Sr. García que de no posesionarse de la Escuela de Zenzano dentro del plazo legal o de haberse posesionado de otras concedidas con posterioridad a aquella, se daría cuenta a la Superioridad a los efectos de la Real orden de 26 de Febrero último:

Resultando que el Sr. García no se posesionó de la Escuela, según en oficio de 22 de Mayo dice a la Sección de Logroño, y que se posesionó de la de Cabárceno, según le informa

la Sección de Santander con fecha 22 del mismo Mayo:

Considerando que el derecho de opción establecido en el artículo 8.º del Real decreto de 13 de Febrero del año corriente, presupone el nombramiento simultáneo o al mismo tiempo del Maestro para Escuelas de distintas provincias, sin que sea lícito ejercerlo cuando las fechas de los diversos nombramientos no coincidan, no ya en acción del tiempo, sino ni siquiera en el conocimiento del Maestro agraciado:

Considerando que el nombramiento hecho a favor del D. Claudio García de Iztueta en 6 de Mayo último para la Escuela de Zenzano, no sólo dista en fecha al que se le otorgó en 12 siguiente para la de Cabárceno, por la cual optó, sino que además el interesado fué notificado de aquel primer nombramiento por conducto de la Sección administrativa de Vizcaya, y por publicación hecha en el *Boletín Oficial* del día 8, o sea con anterioridad al día en que le fué expedido el segundo para la de Cabárceno, en 12 del mismo mes de Mayo, hechos éstos que no autorizan el ejercicio del derecho a optar:

Considerando que realizado por don Claudio García Iztueta el hecho de posesionarse indebidamente de una Escuela de la provincia de Santander, aunque autoriza a la Administración para decretar la improcedencia, permite mediante buena fe el reconocimiento de los servicios en ella prestados,

Esta Dirección general ha resuelto: 1.º Anular el nombramiento de don Claudio García Iztueta para la Escuela de Cabárceno (Santander) hecho en 12 de Mayo último, y en su consecuencia que se proceda a la provisión de dicha Escuela en la forma y turno reglamentario. 2.º Ratificar el primer nombramiento del Sr. García Iztueta para la Escuela de Zenzano, en Logroño, dándole un plazo de diez días para posesionarse de la misma, sin perjuicio de los servicios prestados en la de Cabárceno, en vista de que el Jefe de la Sección administrativa de Santander autorizó la improcedente posesión, quedando advertido dicho funcionario de que no debe repetirse el hecho expuesto. 3.º Declarar incurso en el artículo 171 de la ley al señor García Iztueta si en el término antes fijado no toma posesión de la Escuela de Zenzano, proveyéndose entonces en el aspirante a quien corresponda.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 11 de Julio de 1919.—El Director general, Zabala.

Señores Jefes de las Secciones administrativas de Primera Enseñanza de Logroño y Santander.

No habiéndose presentado reclamación alguna contra la propuesta del concurso especial de traslado para proveer la plaza de Director de la Escuela graduada de niñas del Grupo escolar de la calle de las Armas (Zaragoza), esta Dirección general ha acordado nombrar con carácter definitivo para dicha plaza a doña María de la Soledad Martínez Morales, con el sueldo personal que le corresponde y

emolumentos anejos a la repetida plaza.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 18 de Julio de 1919.—El Director general, Zabala.

Señor Jefe de la Sección administrativa de Primera enseñanza de Zaragoza.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### SUBSECRETARIA

Vista la consulta formulada por el Verificador de contadores eléctricos de Zamora sobre interpretación de las instrucciones reglamentarias:

Resultando que el Verificador de contadores eléctricos de la provincia de Zamora se dirigió al Director-gerente de El Porvenir de Zamora, solicitando relación de todos los traslados y cambios de abonados, a fin de poder proceder a la verificación de los contadores, conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Reglamento, comunicación a la que hubo de contestar el Director de dicha Sociedad por medio del Gobernador, manifestando que sólo facilitaba relación de los traslados de contadores y no del cambio de abonados, cuando se sustituye un inquilino por otro sin manipulación en el contador, por no estar sujetos en este caso a nueva verificación, y como el criterio del Verificador de dicha provincia difiere del del Director de la precitada Sociedad, recurre a esa Dirección general en consulta sobre interpretación del citado artículo 34 del Reglamento:

Resultando que pasado a informe del señor Ingeniero industrial afecto a esta Dirección, éste hubo de emitirlo en el sentido de que debe procederse a la verificación de los contadores eléctricos siempre que se destine a nuevos abonados, aun cuando los contadores no hubieran sido desmontados en los locales en que se hallaban anteriormente para el servicio de otro inquilino:

Considerando que el artículo 34 de las vigentes Instrucciones dispone que el examen y marca de los contadores de electricidad se practicará antes de expenderse o alquilarse al público, aun cuando, al destinarse a nuevo abonado, estuviese ya colocado en domicilio, como también así se confirma en el artículo 69 de dichas Instrucciones, precepto ratificado en resolución recaída en 9 de Octubre de 1916, en instancia suscrita por don Enrique Ulceláiz, en representación de la Sociedad Lebon y Compañía de esta Dirección general:

Considerando que la verificación tiene por principal objeto dar a cada abonado la garantía de que su contador funciona con regularidad, garantía que mal se le podría dar de no procederse a la comprobación del mismo:

Vistos los artículos citados, esta Dirección general ha tenido a bien acordar debe procederse a la verificación de los contadores eléctricos, siempre que se destinen a un nuevo abonado, aun cuando no hubiesen sido desmontados de los locales en que se hallaban colocados para el servicio

de otros inquilinos anteriormente, y a fin de que esta verificación pueda llevarse a cabo, deberán las Compañías facilitar la relación a los verificadores de todos los traslados y cambio de abonados.

Lo que, para su conocimiento y traslado al Verificador de contadores eléctricos de esa provincia, comunico a V. S.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 12 de Julio de 1919.—El Subsecretario, Santos y Ecaz. Señor Gobernador civil de Zamora.

## DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

### CAMINOS VECINALES

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien aprobar los expedientes de declaración de utilidad pública de la provincia de Albacete de los caminos vecinales siguientes:

Uno que partiendo de Gila a la carretera de Venta la Vega a Casas-Ibáñez; otro de Bogarra al camino forestal de la Casa Forestal al camino de Aina al Cadozo; otro de Alcozarejos por Cubas, Maldonado y Calzada de Vergara al puente sobre el Júcar de la carretera de Casas-Ibáñez a Casas de Juan Núñez; otro de Valdeganga al kilómetro 151 de la carretera de Cuenca pasando por los Yesares; otro de Bienvenida a unir en el límite de su término municipal con el que tiene solicitado Albaladejo (Ciudad Real); un puente económico sobre el río Guadalmena en el camino de Albaladejo a Bienvenida; otro de Tolosa a la carretera de Venta la Vega a Casas-Ibáñez; otro de Alpera a Higuera; otro de Higuera a la estación del Villar de Chinchilla; otro de Viveros al Robledo; otro de Albatana a la carretera de Albacete a Cartagena; otro de Petrola a la carretera de Ocaña a Alicante con prolongación a la estación del Villar; otro de la Ermita de San Antonio en la carretera de Casas-Ibáñez a Alberique por Zulema a las Eras de Alcalá, en la carretera de Venta la Vega a Casas-Ibáñez; otro de Hoya-Gonzalo a enlazar con la carretera de Casas de Juan Núñez a Albacete por Puertollano; otro desde el límite del término municipal de Peñascosa a la aldea de la Rambla por Navalengua y Casas del Corral; otro de Pozohondo al kilómetro 6,500 de la carretera de Albacete a Cartagena por el Campillo del Hambre, Orán y Bugia; otro de Pozohondo a la estación de Pozo-Cañada pasando por el Campillo de las Doblas; otro del Mullidor al camino vecinal de Lietor a Pozohondo por la Nava de Arriba; otro de Matanza a Lietor; otro de Lietor a Pozohondo por Nava de Arriba; otro de Aina al Cadozo al de Herrería; otro de Casasola al camino vecinal de Aina al Cadozo; otro de La Mesta a la carretera a Alcaraz a las fábricas por el Barrancazo; otro de Dehesa por río a Casa de la Hoya (Huebras); otro de Casas de Don Pedro pasando por las Casillas de Mota al kilómetro 14 de la carretera de la Venta la Vega a Casas-Ibáñez; otro de Peñascosa a la Dehesa del Vidrio; otro de Pozuelo pasando por la Cañada del Quintanar a unirse a la carretera de Jaén en la Venta de los Paredazos; otro de La Herrería a Albacete; otro de La

Herrería a la carretera de Albacete a Jaén; otro de Jerez al Puente de Alcantarilla; otro de Abengibre al kilómetro 11 de la carretera de Casas-Ibáñez a Casas de Juan Núñez; otro del Caserío entredicho de Abajo por Hoya Nevado Cabeza del Alcalde Pedro Sánchez y entredicho de Arriba al kilómetro 44 de la carretera de Yeste a Elche de la Sierra; otro de la carretera de Grin a Elche de la Sierra al Poblado de Aguas Calientes; otro de Cillando a Villatoya; otro de Aldea de Tabaqueros a enlazar con la carretera de Casas-Ibáñez a Requena, hectómetro 2 del kilómetro 1, donde termina el camino vecinal de Abengibre a Casas-Ibáñez; otro de Peñascosa al kilómetro 62 de la carretera de Albacete a Jaén o donde más convenga pasando por Zorio, Casalasna y Torreblanco, izquierda Arquillo dentro del término de Peñascosa y Casanueva del de Róbledo, y por último, de la Pedanía de la Fuente del Tay por agua salada, Buena Vista y Derramadera a la carretera de Llin a Yeste en Elche de la Sierra.

Lo que de Real orden comunicada participo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 24 de Mayo de 1919.—El Director general, L. Sánchez Cuervo.

Señor Gobernador civil de la provincia de Albacete.

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien aprobar los expedientes de declaración de utilidad pública de la provincia de Valencia de los caminos vecinales siguientes:

Uno que partiendo de las inmediaciones de la Casa de Herráez, enlace en el kilómetro 15 de la carretera de Alborache a Silla, en término de Turis; otro que partiendo de la Aldea de Campo Arcis y atravesando la carretera de Casas-Ibáñez a Requena, termine en el kilómetro 11 de la carretera de Utiel a la de Casas-Ibáñez a Requena; otro que partiendo del denominado de Aldaya (ya construído), y terminando en la carretera de Mislata a Real, kilómetro 7, pase por la Aldea Más del Chuche, salvando con dos puentes económicos los barrancos de los Caballos y Masanasa; otro que partiendo del kilómetro 6, hectómetro 3, del de la carretera de Siria a Real a Benisanó, termine en el kilómetro 24, hectómetro 3 de la de Ademuz a Valencia; otro de un puente sobre el barranco del Regajo en término de Linarcas; otro que partiendo de la Aldea de los Sardineros, enlace en el kilómetro 38 con la carretera de tercer orden de Casas-Ibáñez a Requena; otro que partiendo de Puebla de Farnals termine en la estación del Puig, línea de Valencia a Tarragona; otro de Benisanó al kilómetro 10, hectómetro 5 de la carretera de Betera a Olocau; otro desde la caseta del Quet a empalmar con el en proyecto de Godelleta a la carretera de Madrid a Castellón por la Rambla del Poyo; otro que partiendo de la Aldea del Derramador termine en la carretera de Madrid a Castellón; otro que partiendo de la Aldea de Villar de Olmos, termine en el de Requena a Chera, y por último uno que partiendo de Godelleta vaya a la carretera de Madrid a Castellón, junto a la Rambla del Poyo.

Lo que de Real orden comunicada participo a V. S. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 24 de Mayo de 1919.—El Director general, L. S. Cuervo.

Señor Gobernador civil de la provincia de Valencia.

#### SERVICIO CENTRAL DE PUERTOS Y FAROS Sección de Puertos.

Visto el proyecto de terminación de las obras cuya contrata se ha rescindido, en el puerto de Palamós, redactado por el Ingeniero D. José March, y que informa favorablemente al remitir el Ingeniero Jefe de la provincia;

Resultando que rescindida la contrata por Real orden de 27 de Diciembre de 1918, a petición del Contratista, se dispuso en 24 de Febrero último la formulación del proyecto de las obras de carácter urgente, a fin de realizarlas por el sistema de Administración, evitando con ello que sufran graves perjuicios bajo la acción de los embates del mar las obras ejecutadas en el dique de abrigo;

Resultando que, de consiguiente, en puridad, y por no alterarse el perfil tipo del referido dique, se trata en esencia de un presupuesto de las obras que en el mismo restan por efectuar entre las que se hallaban contratadas, siendo nuevos únicamente los precios unitarios, verdadera causa de la rescisión, y que han tenido que aumentarse en fuertes proporciones en relación con las del séptimo proyecto reformado a pesar de estar éste suscripto en 30 de Noviembre de 1917, a causa de haber sobrevenido la mayor alza en jornales y materiales durante el pasado año de 1918;

Resultando que los incrementos introducidos oscilan del 60 al 80 por 100 para las diversas fábricas de mampostería; del 30 al 60 por 100 en el hormigón, siendo de 90 en la sillería y del 100 por 100 para los norays y argollones;

Resultando que los nuevos cuadros de precios se han deducido en la actual cotización de jornales y materiales, habida en cuenta la reducción de labor ocasionada por el señalamiento de la jornada máxima legal de ocho horas, el recargo de coste en la piedra a consecuencia del escaso volumen necesario desde el momento en que están hechas las obras de escollera, y, desde luego, en vista de la experiencia adquirida, en las que por el propio sistema de administración se efectúan en el inmediato puerto de San Feliú de Guixols;

Resultando que, según manifiesta el Ingeniero Jefe en su informe, las obras comprendidas en este proyecto son de muy urgente realización en su inmensa mayoría para prevenir la inminencia del peligro de destrucción de las existentes y de extrema conveniencia la restante, estimando además que su presupuesto refleja el probable coste real de dichas obras, imposible de ejecutar con precios más bajos;

Considerando que el caso presente entra de lleno dentro del previsto en el artículo 2.º del Real decreto de 21 de Diciembre de 1917,

S. M. el Rey (q. D. g.), a propuesta de esta Dirección general, y de acuer-

do con el Consejo de Ministros, ha resuelto:

1.º Aprobar el proyecto de terminación de las obras que restan por ejecutar entre las incluídas en la contrata rescindida del puerto de Palamós, y cuyo presupuesto de ejecución por administración es de 118.563 pesetas y 18 céntimos.

2.º Autorizar a la Jefatura de Obras públicas de Gerona para efectuar las referidas obras por el mencionado sistema de administración, librándosele su importe con cargo al capítulo 22, artículo 1.º, concepto 2.º del presupuesto vigente de este Ministerio.

Lo que de Real orden digo a V. S. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 14 de Julio de 1919.—El Director general, L. S. Cuervo.

Señor Ordenador de Pagos por Obligaciones de este Ministerio.

Excmo. Sr.: Vista la Real orden de fecha 24 de Mayo último, comunicada por la Dirección de Navegación y Pesca marítima a este Ministerio, trasladando el informe de la Asesoría general del de Marina respecto de la Memoria presentada por la Comisión mixta designada por ambos Departamentos ministeriales para solventar las divergencias surgidas entre la Sociedad de Pescadores titulada "San Pedro" y la Comunidad de Regantes, Sindicato Agrícola del Ebro, con motivo del disfrute de sus respectivas concesiones, en el delta izquierdo del Ebro;

Resultando que:

1.º En el informe de referencia se propone, en suma, sea este Ministerio de Fomento el encargado de establecer la prohibición, indicada por la Comisión mixta, de ejercer la industria pesquera en los arrozales, a los dueños o cultivadores de los mismos, y también que incorpore a las cláusulas de la concesión que les otorgó en 1.º de Junio de 1912, un precepto relativo a la construcción y entretenimiento de las obras convenidas particularmente entre ambas Sociedades en 12 de Febrero de 1919 para dejar a cubierto de todo riesgo futuro los legítimos intereses de la Comunidad de Regantes y de la Asociación de Pescadores.

2.º En el mismo dictamen de la Asesoría general del Ministerio de Marina se reconoce procede que éste, según lo propuesto por la citada Comisión mixta, adicione a su Real orden de 12 de Diciembre de 1879, que otorgó a la Agrupación de Pescadores de Tortosa y San Carlos de la Rápita, titulada "San Pedro", el establecimiento y explotación de un Parque piscícola en las albuferas de los deltas del Ebro, la condición de permitir el libre desagüe de los arrozales en las lagunas del delta izquierdo del río, dejando subsistentes los demás preceptos impuestos en esa Real orden.

3.º En definitiva, por la de 24 de Mayo último se interesa únicamente la notificación del Ramo de Marina de los acuerdos que se adopten respecto del asunto;

Resultando que en 12 de Junio se pasó la Real orden de Marina de que se trata a informe de la Asesoría jurídica de este Ministerio de Fomento, la cual, en substancia, manifiesta:

1.º Por lo relativo a la prohibición

de la pesca en los arrozales, que en realidad no debe llevarse a las concesiones, pues es una consecuencia indeclinable de ella, ya que sería contraria y en cierto modo anularía la otorgada por Marina, el que pudieran pescar lícitamente quienes no fueran de la entidad concesionaria, correspondiendo a dicho Departamento establecer la prohibición por razón de la materia a que se refiere, sobre la cual tiene fuero propio y competencia especial, así como medios eficaces para hacerla cumplir, reduciéndose la posible intervención de Fomento a transmitir el veto a los obligados a respetarlo.

2.º Respecto a la conveniencia de adicionar a la concesión otorgada por Fomento con una cláusula imponiendo a la Comunidad de Regantes el deber de costear la construcción y entretenimiento de las obras que se juzguen indispensables, entre las convenidas por ambas Sociedades en 12 de Febrero de 1919, al objeto de asegurar el regular desagüe de los arrozales sin detrimento de los intereses de los pescadores, no lo estima oportuno, tanto porque las concesiones administrativas son, a su juicio, inalterables unilateralmente en su fondo, no pudiéndose imponer nuevas obligaciones a los concesionarios sin su previa aquiescencia, cuanto porque las obras convenidas en 12 de Febrero último no son necesarias ni afectan para nada a la normal coexistencia y disfrute de ambas concesiones, aun cuando por el beneficio que reporte a los pescadores que hayan contribuido a la conciliación de las dos entidades;

Considerando que en primer lugar es muy laudable sea reconocida por el Ministerio de Marina (en atención a los hechos comprobados sobre el terreno y a los argumentos que, como consecuencia del estudio concienzudo realizado por la Comisión mixta adujo ésta en su luminoso informe), la ausencia de perjuicio alguno para la pesca con el consentimiento de desaguar los arrozales en las albuferas del delta izquierdo del Ebro, proponiéndose adicionar a la Real orden de 12 de Diciembre de 1879, referente a su concesión a la entidad de Pescadores "San Pedro", con una cláusula en que se establezca la obligación de permitir el libre desagüe de los arrozales en las albuferas del delta izquierdo del Ebro, conforme ya estaba indicado como derecho de la Comunidad de Regantes en la concesión a ella otorgada en 1.º de Junio de 1912 por el Ministerio de Fomento;

Considerando que, si bien es cierto lo manifestado por la Asesoría jurídica del Ministerio de Fomento, relativamente a la prohibición de la pesca en los cuadros de arrozal de no ser indispensable agregarla como nueva cláusula de su concesión a la Comunidad de Regantes, Sindicato Agrícola del Ebro, por hallarse de hecho reconocida desde el momento en que el derecho de pesca no le está ni pudo serle otorgado, dada su incompatibilidad con la preexistente concesión de Marina a la Sociedad de Pescadores "San Pedro", y que aun cuando dicho ramo es el único a quien compete e incumbe hacer de hecho efectiva tal prohibición, ningún inconveniente hay en poner expresamente de relieve semejante veto a los Regantes, incorporándole como cláusula adicional a su

concesión, puesto que, en definitiva, ningún derecho legal suyo les merma ni coarta;

Considerando que efectivamente por lo que respecta a la inclusión de otra cláusula referente a las obras convenidas mediante particular acuerdo entre ambas entidades concesionarias en 12 de Febrero último, surgen las graves dificultades puestas en evidencia en su informe por la Asesoría jurídica de este Ministerio, y entre ellas la desde luego insuperable de que ninguna de las obras del convenio se refiere a los desagües de los arrozales en las albuferas, ni tiene, por tanto, que ver con las divergencias sobrevenidas y motivadas por el uso y disfrute simultáneo de ambas concesiones;

Considerando que, sin embargo, habido en cuenta el deseo significado por el Departamento de Marina, y desde el momento en que la Administración tiene conocimiento oficial de las bases de un convenio al cual han logrado llegar ambos concesionarios para zanjar de una vez y de común acuerdo todas sus antiguas diferencias, tampoco puede haber inconveniente alguno en otorgarle su sanción oficial, al darse por enterada de su existencia, sin perjuicio de no alterar con ello su esencia de contrato civil libremente concertado,

S. M. el Rey (q. D. g.), a propuesta de esta Dirección general, ha resuelto:

1.º Considerar adicionada la Real orden de 1.º de Junio de 1912 autorizando a la Comunidad de Regantes, Sindicato Agrícola del Ebro, para construir las obras de riego del proyecto presentado en 5 de Marzo de 1914, con una cláusula más, estableciendo la prohibición de la pesca en las aguas que cubran los arrozales y también en los canales y acequias destinados al riego o desagüe de los mismos, debiendo castigarse gubernativamente las faltas que en tal sentido se cometan, sin perjuicio de las acciones civiles o criminales que puedan entablar los concesionarios de la pesca en las albuferas del delta del Ebro, correspondiendo a la Autoridad local de Marina la vigilancia para el cumplimiento de este precepto.

2.º Aprobar el convenio particular suscrito en Tortosa con fecha 12 de Febrero del año actual por los representantes autorizados de la Comunidad de Regantes, Sindicato Agrícola del Ebro y la Sociedad de Pescadores "San Pedro", en virtud del cual, aquella entidad se compromete a efectuar ciertas obras beneficiosas para la última, y que, si bien ninguna relación guardan con el libre desagüe de los arrozales en las albuferas, constituyen la base del acuerdo logrado entre ambas Sociedades por la Comisión mixta al objeto nombrada oportunamente.

Lo que digo a V. E., con devolución del expediente, y traslado a la Comunidad de Regantes, Sindicato Agrícola del Ebro, por conducto del Gobernador civil de Tarragona para su debido conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 17 de Julio de 1919.—El Director general, L. S. Cuervo.

Señor Director general de Navegación y Pesca marítima.

AGUAS

Visto el expediente incoado por don

José Manzanera, hoy Sociedad minera "La Resucitada", solicitarlo autorización para alumbrar aguas en el término municipal de Petrel, en la margen derecha de la rambla del Horno del Vidrio, y en caso de que no tuviera agua, permiso para investigar, por medio de calicatas, el terreno próximo en la margen izquierda de dicha rambla, destinando las aguas que se encuentren al riego de terrenos:

Resultando que, tramitado el expediente con sujeción a las disposiciones vigentes y anunciada la petición, después de incidentes que no afectan al caso presente, en el *Boletín Oficial* de 18 de Marzo de 1910, no se presentó reclamación alguna, siendo favorables a la autorización solicitada los informes oficiales:

Resultando que el Consejo de Obras públicas, en 26 de Abril de 1916, proponía las condiciones con las que pudiera otorgarse la autorización solicitada, previa modificación del proyecto, con lo que se conformó la Dirección general de Obras públicas en 3 de Mayo de 1916:

Resultando que, en cumplimiento de ese acuerdo, se ha presentado el proyecto modificado por la Sociedad minera "La Resucitada", proyecto que ha sido informado favorablemente por la División del Júcar:

Considerando que el Gobernador de Alicante envió comunicación, en la que manifiesta que D. Federico Guardiola Forgas, Presidente de la Sociedad minera "La Resucitada", aceptó íntegramente las condiciones que se le comunicaron, y que son las que a continuación se indican, y envió póliza de 100 pesetas, según dispone la ley del Timbre (póliza que ha quedado inutilizada en el expediente que obra en la citada Dirección general de Obras públicas):

Considerando que, según escritura notarial de 1.º de Agosto de 1912, cuya copia, autorizada por el Ingeniero jefe de la provincia, acompaña a la comunicación mencionada, D. José Manzanera Ruiz cedió todos los derechos de este expediente a la citada Sociedad minera "La Resucitada":

Visto el artículo 103 de la ley general de Obras públicas,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer se considere a la Sociedad minera "La Resucitada" como concesionaria de la autorización, que fué solicitada primeramente por don José Manzanera Ruiz, quedando aquella subrogada a éste en todos sus derechos y obligaciones, y se otorgue definitivamente la concesión a la expresada Sociedad, con sujeción a las condiciones siguientes:

1.ª Las obras que el concesionario podrá realizar son las que se comprendan en el mencionado proyecto aprobado, y el caudal que podrá aprovechar será todo el que salga por la boca de la galería a que aquél se refiere.

2.ª El plazo para empezar las obras no podrá exceder de tres meses, a partir de la fecha de la publicación en la GACETA DE MADRID, del otorgamiento de la concesión, y deberán quedar concluidas en el término de cuatro años, a contar desde el día de su comienzo.

3.ª Antes de que por el Ministerio de Fomento se expida al concesionario el título de propiedad de las aguas

alumbradas, que necesariamente han de emplearse en riegos y siempre antes de los seis meses posteriores a la terminación de las obras, queda aquél obligado a someter a la aprobación de la División hidráulica del Júcar el proyecto de aprovechamiento, con indicación precisa de la zona que se ha de regar y las tarifas máximas que han de aplicarse.

4.ª El concesionario deberá ponerse de acuerdo con los dueños de las minas próximas para los permisos de paso por las pertenencias e indemnizaciones para el caso de perjuicios.

5.ª La División hidráulica del Júcar queda encargada de la inspección y vigilancia de los trabajos, empezando por la confrontación del replanteo, una vez señalada la traza en el terreno, y, como consecuencia, podrá dictar todas aquellas disposiciones que considere convenientes para la buena conservación de las obras y para garantía de los intereses generales y particulares. Estas órdenes serán cumplidas por el concesionario, sin perjuicio de poder alzarse de ellas ante la Dirección general de Obras públicas.

6.ª A los efectos de la inspección, se dará cuenta a la Jefatura de la División hidráulica del Júcar de la fecha de la terminación del replanteo, la del comienzo de las obras y la de su terminación. El replanteo se confrontará sobre el terreno, y se levantará un acta, en la que se exprese especialmente que aquél se ha hecho con arreglo al proyecto aprobado y modificaciones aceptadas y aprobadas por la División hidráulica del Júcar. El comienzo de los trabajos se comprobará por un funcionario de la División hidráulica del Júcar, así como si aquéllos continúan. Una vez recibido el aviso de la terminación de las obras, y precisamente antes de comenzar su explotación, se procederá a un detenido examen de las construcciones y se levantará un acta en la que se haga constar de una manera explícita que se han cumplido absolutamente todas las cláusulas de la concesión o autorización. Estas actas se firmarán por el concesionario y el Ingeniero encargado por la Jefatura de la inspección.

7.ª En la ejecución de las obras se observará lo dispuesto en la ley de Protección a la industria nacional, así como lo prescrito respecto al contrato y accidentes del trabajo.

8.ª Todos los gastos ocasionados por la inspección y recepción de las obras serán de cuenta del concesionario.

9.ª Antes de empezar las obras deberá el peticionario depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones, el 3 por 100 del importe del presupuesto de las obras que hayan de ocupar terrenos de dominio público.

10.ª La concesión se entiende hecha, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, quedando sujeta a lo prescrito en la vigente ley de Aguas, respecto de otros aprovechamientos con derecho reconocido.

11.ª En caso de incumplimiento de cualquiera de las anteriores condiciones, se declarará caducada la concesión.

12.ª No procede conceder la autorización solicitada para hacer calicatas en la margen izquierda de la ram-

bla, pudiendo ser pedido el permiso al Gobernador civil, ajustándose a lo prevenido en el apartado 3.º de la Real orden de 5 de Junio de 1883.

Lo que, de orden del señor Ministro, comunico a V. S. para su conocimiento, el de los interesados, y demás efectos, con publicación en el *Boletín Oficial* de esa provincia. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 12 de Julio de 1919.—El Director general, S. Cuervo.

Señor Gobernador civil de Alicante.

Examinado el expediente incoado a instancia de D. Juan Carlos de Areyza, Barón de Areyza, para obtener el aprovechamiento de 7.000 litros de agua por segundo derivados del río Ara, en término municipal de Torla, provincia de Huesca, con destino a usos industriales;

Resultando que el expediente ha sido tramitado con arreglo a la Instrucción de 14 de Junio de 1883;

Resultando que durante el período informativo se ha presentado una reclamación, suscrita por varios vecinos de Torla, solicitando sean respetados los derechos que tienen al riego de sus tierras por medio de dos pequeñas acequias y el caudal de otra que conduce el agua al único molino harinero que allí existe, cuya reclamación fué contestada por el peticionario en el sentido de que se propone respetar todos los derechos existentes;

Resultando que el Gobernador propone se anule todo lo tramitado en el expediente a que dió lugar la concesión de 4 de Marzo de 1905, en que se otorgó al mismo D. Juan Carlos de Areyza un aprovechamiento incompatible con el que ahora se solicita, y declarar caducada dicha concesión;

Resultando que han informado favorablemente la petición la Jefatura de Obras públicas, el Consejo provincial de Fomento, la Comisión provincial y el Gobernador de Huesca;

Considerando que son desestimables las reclamaciones presentadas por cuanto, otorgada una concesión sin perjuicio de tercero, y salvo el derecho de propiedad, la de quedar garantizada la de todos los propietarios a que afecta esta concesión;

Considerando que para la ocupación del terreno que se solicita no es necesaria la declaración de utilidad pública,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien otorgar a D. Juan Carlos de Areyza, Barón de Areyza, la concesión solicitada, con arreglo a las condiciones siguientes:

1.ª Se autoriza a D. Juan Carlos de Areyza, Barón de Areyza, vecino de Fontellas (Navarra), para derivar del río Ara, en el término municipal de Torla, provincia de Huesca, un caudal de 7.000 litros de agua por segundo para usos industriales.

2.ª La Administración no es responsable de que en cualquier época del año el río lleve menos caudal que el concedido.

Las obras se ejecutarán bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras públicas de Huesca, con sujeción al proyecto que ha servido de base al expediente, y que está autorizado por el Ingeniero de Caminos D. José Manuel Alonso y Zabala con fecha 10 de Diciembre de 1911.

4.ª Las obras darán comienzo en el plazo de un año, a contar de la fecha de la concesión, y terminarán en el de cuatro años, a partir de la misma fecha.

5.ª El peticionario está autorizado para imponer las servidumbres de estribo de presa y de acueducto con arreglo a lo preceptuado en el capítulo IX de la vigente ley de Aguas y en la ley general de Obras públicas.

6.ª Queda también autorizado para ocupar, con las obras de la presa y canal de conducción, las parcelas necesarias de terreno de dominio público, teniendo en cuenta lo que se establece en la base siguiente de esta concesión.

7.ª Antes de comenzar las obras, el peticionario avisará al Gobernador civil para que la Jefatura de Obras públicas las replantee y levante, con el acta de la operación, plano detallado de todas las parcelas, que se amojanarán, de terreno de dominio público que hayan de ser ocupadas, acta y plano que se elevarán a aprobación de la Dirección general, sin cuya aprobación no se podrán empezar las obras.

8.ª Al terminar las obras se dará también cuenta a la Jefatura de Obras públicas para que el Ingeniero Jefe o Ingeniero en quien delegue, haga un reconocimiento de aquéllas y refiera a puntos fijos la coronación de la presa. Estén o no ajustadas dichas obras a las condiciones de la concesión, se levantará acta por triplicado, enviándose un ejemplar de la misma a la Dirección general para que decida sobre ella lo que proceda.

9.ª No puede empezarse a hacer uso de esta concesión hasta que la Dirección general apruebe el acta de reconocimiento final.

10.ª Todos los gastos de replanteo, inspección, vigilancia y reconocimiento de las obras serán de cuenta del concesionario.

11.ª El caudal exigido por los aprovechamientos hoy existentes deberá ser respetado por el concesionario, quien vendrá obligado a construir las obras necesarias al efecto después de aprobada su disposición por la Jefatura de Obras públicas.

12.ª Esta concesión se otorga a perpetuidad, sin perjuicio de tercero y salvo el derecho de propiedad.

13.ª Queda caducada la concesión hecha a D. Juan Carlos de Areyza, Barón de Areyza, en 4 de Marzo de 1905 de un aprovechamiento incompatible con el que se otorga por virtud de esta concesión.

14.ª La concesión caducará, por incumplimiento de cualquiera de las condiciones que la regulan o por no utilizar durante dos años consecutivos el aprovechamiento de aguas concedido.

15.ª Queda obligado el concesionario al cumplimiento de lo prevenido en las siguientes disposiciones: ley de Pesca fluvial de 22 de Diciembre de 1909 y Reglamento para su aplicación; ley de Accidentes del trabajo de 30 de Enero de 1900 y su Reglamento; Real decreto de 20 de Junio de 1902 y Real orden de 8 de Julio del mismo año referentes al contrato del trabajo, y ley de Protección a la Industria nacional de 14 de febrero de 1907 y su Reglamento.

Y habiendo aceptado el peticionario las condiciones, y presentado la póliza de 100 pesetas que queda inutilizada en el expediente,

De Real orden, comunicada, lo par-

ticipo a V. S. para su conocimiento, el del interesado y efectos consiguientes, con publicación en el *Boletín Oficial* de esa provincia. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 14 de Julio de 1919.—El Director general, S. Cuervo.

Señor Gobernador civil de Huesca.

Visto el expediente promovido por D. José María Capdevila, solicitando la concesión de aprovechamiento de aguas del río Ter, con destino a usos industriales, en cantidad de 3.000 litros de agua por segundo, en San Juan de las Abadesas (Gerona):

Resultando que durante el período de información pública se presentó una reclamación suscrita por D. Ramón Criach Fulera, manifestando se le indemnice debidamente del terreno que haya de ocuparse con motivo de las servidumbres de presa y acueducto para el aprovechamiento de que se trata:

Resultando que el peticionario contesta conformándose con la petición del Sr. Criach Fulera:

Resultando que informan favorablemente el proyecto la Comisión provincial y Jefatura de Obras públicas, exponiendo determinadas condiciones:

Vistas la ley de Aguas de 1879 y la Instrucción de 1883:

Considerando que se ha tramitado el expediente conforme a las disposiciones vigentes y el escrito que presentó el Sr. Criach no es de oposición al proyecto, sino de mera reserva de indemnización de terrenos que se ocupan por las servidumbres de presa y acueducto:

Considerando que el proyecto causará indudables beneficios para los intereses industriales de la comarca en que radica y por conveniencias del país en general:

Considerando que D. Francisco Javier Badía, como Apoderado de los herederos de D. José Badía Capdevila, según justifica con la declaración de herederos y poder otorgado por estos señores a su nombre, acepta las condiciones que a continuación se indican y ha presentado la póliza que determina la ley del Timbre (póliza que queda inutilizada en el expediente):

Oído el Consejo de Obras públicas,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien otorgar la concesión solicitada, salvo el derecho de propiedad

y sin perjuicio de tercero, a don Francisco Javier Badía, como apoderado de los herederos del peticionario D. José Badía y Capdevila, con sujeción a las condiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado, en cuanto no se altere por estas condiciones. El caudal que podrá derivarse será de 3.000 litros por segundo continuo de tiempo, siempre que el río los lleve. Para asegurar que el caudal derivado no excede del concedido, deberá el peticionario construir un módulo limitador a la entrada del canal, sometiendo previamente el proyecto a la aprobación de la Jefatura de Obras públicas. En el caso de que el Estado, por utilidad general o pública, procediera a la regularización de la corriente o a su utilización en forma diferente, podrá limitar el derecho concedido al aprovechamiento de 2.000 litros por segundo, sin derecho por parte del concesionario a indemnización alguna.

2.<sup>a</sup> El desnivel del río que se concede derecho a utilizar es de 10,17 metros desde el desagüe de la concesión Jordana, a la presa de la concesión Badía, enrasándose la coronación de la presa en un plano horizontal de 0,30 metros más bajo que la solera del desagüe del aprovechamiento superior en su extremo.

3.<sup>a</sup> La presa deberá ser convenientemente cimentada sobre el terreno firme. En el caso de que los estudios, que en el momento oportuno se verifiquen, demostraran la necesidad de una fundación especial se someterá el proyecto de detalle a la aprobación de la Jefatura de Obras públicas.

4.<sup>a</sup> Se modificarán las secciones del muro de encauzamiento próximo a la casa de compuertas y del dique proyectado, construyendo el primero con paramento interior vertical y al segundo con talúd del uno y medio de base por uno de altura por el interior. El pedraplén de relleno deberá quedar cubierto en este paramento con un espesor mínimo de tierras arcillosas de 30 centímetros. La altura del dique de encauzamiento no deberá ser mayor en ningún punto de la que determina el embalse de aguas medias.

5.<sup>a</sup> Se modificarán las secciones de los muros cajeros, adoptando el espesor de 0,65 metros en la coronación, y se reforzarán los espesores de bóveda

dar asignados a las obras de cruces de barrancos, hasta 0,50 metros de espesor en la clave.

6.<sup>a</sup> No se consentirá la construcción de otros aliviaderos en el canal que los consignados en el proyecto y los que durante la construcción autorice la Jefatura de Obras Públicas. A la misma Jefatura se someterá el proyecto de depósito de extremidad, cuya capacidad no deberá exceder de 50 metros cúbicos, con aliviadero de superficie y compuerta de descarga, indicando la salida hasta el río de las aguas que éstos viertan.

7.<sup>a</sup> Las obras deberán principiarse dentro del plazo de tres meses, a partir de la fecha de publicación de estas condiciones en la GACETA DE MADRID, y hallarse terminadas en el de tres años, a partir de la misma fecha.

8.<sup>a</sup> Quedará subsistente, en garantía del cumplimiento de estas condiciones, el depósito del 1 por 100 hecho como garantía de la petición.

9.<sup>a</sup> Las obras se ejecutarán bajo la vigilancia e inspección de la Jefatura de Obras Públicas o de quien ésta delegue, siendo de cuenta del concesionario los gastos que origine dicha inspección.

10. A la indicada Jefatura se presentará, antes de su colocación en obra, el certificado de pruebas de la tubería de carga a presión triple que la calculada de trabajo.

11. Terminadas las obras, y previo aviso del concesionario, se procederá a su reconocimiento y recepción, levantándose un acta en la que conste el cumplimiento de estas condiciones y la referencia de la coronación de la presa a un punto fijo próximo o placa de fundición colocada en sitio accesible y permanente.

12. Queda terminantemente prohibido trabajar por embalsadas, debiéndose dar a las aguas entrada por salida, así como alterar el grado de pureza y composición de las aguas derivadas.

13. Se tendrá presente lo dispuesto en la ley de Protección a la industria nacional, Accidentes y Contrato de trabajo y demás disposiciones vigentes.

14. Esta concesión se otorga sin perjuicio de tercero y salvo el derecho de propiedad.

15. Quedará caducada la concesión por incumplimiento de cualquiera de estas condiciones.

Lo que de orden del señor Ministro comunico a V. S. para su conocimiento, el de los interesados y demás efectos, con publicación en el *Boletín Oficial* de esa provincia. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 17 de Julio de 1919.—El Director general, S. Cuervo.

Señor Gobernador civil de Gerona.