

**DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:**  
Calle del Carmen, núm. 29, principal.  
Teléfono núm. 2.548.



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

# GACETA DE MADRID

## SUMARIO

### Parte oficial.

#### Ministerio de la Guerra:

Reales órdenes disponiendo se devuelvan las 1.500 pesetas que depositaron para redimirse del servicio militar activo á los individuos que se indican.—Página 625.

Otra ídem íd. las 500 que depositó para reducir el tiempo de servicio en filas á Julián Vaquero Gutiérrez, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento.—Páginas 625 y 626.

#### Administración General:

ESTADO.—Subsecretaría.—Asuntos contenciosos.—Anunciando el fallecimiento en el Havre del súbdito español Constantino Piñero.—Página 626.

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca marítima.—Aviso á los navegantes.—Grupo 31.—Página 626.

FOMENTO.—Dirección General de Obras Públicas.—Servicio Central de Puertos y Faros.—Sección de Puertos.—Autorizando á la Sociedad Franco-Belga de las minas de Somorrostro para modificar los cargaderos de mineral que posee en la margen izquierda de la ría de Bilbao, otorgando la concesión con las condiciones que se detallan.—Página 627.

ANEXO 1.º—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES de la Compañía de los Caminos de hierro del Sur de España, Banco de España (Madrid y Barcelona), Crédito de la Unión Minera, Sociedad minera El Guindao y Banco Vitalicio de España.—SANTORAL.

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS STATÍSTICOS DE HACIENDA.—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Estado de las operaciones practicadas por esta Dirección General durante el mes de Julio del año actual.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CRIMINAL.—Pliegos 32, 33, 34 y 35.

## PARTE OFICIAL

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes continúan sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutaban las demás personas de la Augusta Real Familia.

### MINISTERIO DE LA GUERRA

#### REALES ORDENES

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por Juan Castro Díaz, vecino de Córdoba, en solicitud de que le sean devueltas las 1.500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia citada, según carta de pago número 159, expedida en 26 de Septiembre de 1911, para redimirse del servicio militar activo, como recluta del reemplazo de 1911, perteneciente á la Zona número 12,

El REY (q. D. g.), teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 175 de la ley de Reclutamiento de 11 de Julio de 1885, modificada por la de 21 de Agosto de 1896, se ha servido resolver que se devuelvan las 1.500 pesetas de referencia,

las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 189 del Reglamento dictado para la ejecución de dicha Ley.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 4 de Septiembre de 1917.

PRIMO DE RIVERA.

Señor Capitán general de la segunda Región.

Excmo. Sr.: Vista la instancia promovida por José Juanatey Fernández, vecino de Noya, provincia de la Coruña, en solicitud de que le sean devueltas las 1.500 pesetas que ingresó en la Delegación de Hacienda de la citada provincia, según carta de pago número 191, expedida en 30 de Noviembre de 1910, para redimirse del servicio militar activo como recluta del reemplazo de 1910, perteneciente á la zona número 50; teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 175 de la ley de Reclutamiento de 11 de Julio de 1885, modificada por la de 21 de Agosto de 1896,

El REY (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 1.500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone

el artículo 189 del Reglamento dictado para la ejecución de dicha Ley.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 4 de Septiembre de 1917.

PRIMO DE RIVERA.

Señor Capitán general de la octava Región

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó á este Ministerio en 10 del mes próximo pasado, promovida por Julián Vaquero Gutiérrez, soldado del segundo Regimiento de Zapadores Minadores en solicitud de que le sean devueltas 500 pesetas de las 1.000 que ingresó por el total de los plazos para la reducción del tiempo de servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento,

El REY (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 1.000 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Madrid, se devuelvan 500, correspondientes á la carta de pago número 144 expedida en 7 de Diciembre de 1914, quedando satisfecho con las 500 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 267 de la referida ley, debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito ó la persona apoderada en forma legal, según dispone el

artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento, De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 5 de Septiembre de 1917.

PRIMO DE RIVERA.

Señor Capitán general de la primera Región.

## ADMINISTRACIÓN CENTRAL

### MINISTERIO DE ESTADO

#### Subsecretaría.

##### ASUNTOS CONTENCIOSOS

El Cónsul de España en El Havre, participa á este Ministerio el fallecimiento del súbdito español Constantino Piñeiro, marinero, natural de Carño (Coruña), hijo de José y Carmen Louride, de cuarenta y dos años de edad, ocurrido en Rouen (Francia) el 27 de Julio último.

Madrid, 5 de Septiembre de 1917.—El Subsecretario, Marqués de Amposta.

### MINISTERIO DE MARINA

#### Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

#### Sección de Hidrografía.

##### AVISO A LOS NAVEGANTES

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

**Grupo 31.—MAR DEL NORTE.—Zona peligrosa.**—Ministerio de Estado. Madrid, 28 de Julio de 1917.

Número 436.—La zona peligrosa queda reducida por el momento á los siguientes límites:

Todas las aguas, excepto las holandesas y danesas, que se extienden al Sur y al Este de una línea que empieza á 3 millas de la costa de Jutlandia sobre el paralelo 57° 8' N. y pasa por los puntos siguientes:

- 1.º 57° 8' N. y 6° 0' E. de Gw. (12° 12' 20" E. de SF.)
- 2.º 56° 0' N. y 5° 10' E. de Gw. (11° 22' 30" E. de SF.)
- 3.º 54° 45' 15" N. y 4° 17' E. de Gw. (10° 29' 20" E. de SF.)
- 4.º 53° 29' N. y 4° 4' E. de Gw. (10° 16' 20" E. de SF.)
- 5.º 53° 0' N. y 4° 10" E. de Gw. (10° 22' 20" E. de SF.)

Y de aquí á lo largo del paralelo 53° N. á una situación á 3 millas de la costa holandesa y desde este punto al Norte y al Este siguiendo el límite de las aguas territoriales holandesas.

(Aviso número 898 de 1917.)

**OCEANO ATLÁNTICO DEL ESTE.—Francia.—Havre.—Naufragio.**—Avis aux Navigateurs número 179/988. París, 1917.

Número 437.—A 1.340 metros y 227° del faro del dique Sur del Havre se encuentran los restos del vapor *Artois*, cuyos palos y chimenea emergen á pleamar. Situación aproximada: 49° 28' 36" N. y 0° 4' 42" E. de Gw. (6° 17' 2" E. de SF.)

**Gironde.—Naufragio.—Boya luminosa.**—Avis aux Navigateurs número 187/1.033 París, 1917.

Número 438.—Una boya verde luminosa con luz fija blanca ha sido fondeada á 150 metros y 315° de los restos del naufragio del vapor *Vendée*, perdido en la pasa Norte de la desembocadura del Gironde, cerca de la enfollación Grand-Banc-Cordouan, por los 45° 43' 42" N. y 1° 19' 48" W. de Gw. (4° 52' 32" E. de SF.)

**España.—Cabo Ortegal.—Mina.**—Comandante de Marina de Bilbao. Telegrama, 6 de Agosto de 1917.

Número 439.—A 4 millas y 20° de Cabo Ortegal se ha visto un objeto flotante, al parecer una mina.

Cartas números 125 y 182 A de la sección II.

**Vivero.—Bajo.**—Subcomisión Hidrográfica del Norte, 4 de Agosto de 1917.

Número 440.—A 0,65 millas y 22° de la cúspide de Monte Faro, existe una piedra, llamada *Piedra Co de Esteiro*, con 4,8 metros de agua en bajamar viva; alrededor de ella el fondo es mayor de 15 metros.

Se está libre de dicha piedra llevando descubierto por la punta de Faro el muelle volante para cargar mineral construído sobre el islote de San Juan.

Carta número 182 A y plano número 550 de la sección II.

Derrotero número 1, pág. 87.

**Coruña.—Luz.**—Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 23 de Julio de 1917.

Número 441.—El día 20 de Agosto se encenderá el faro de Punta Oza, situado en la punta de este nombre, en el fondo de la ría de La Coruña, presentando un sector blanco entre los 10° y 14° (4°), un sector rojo entre los 14° y 102° (88°) y un sector verde entre los 282° y 10° (88°).

En todos los sectores la apariencia de la luz es de un relámpago cada 12,5 segundos (luz, 11 segundos; ocultación, 1,5 segundos).

Altura de la luz sobre la pleamar: 16 metros.

Altura de la luz sobre el terreno: 7 metros.

Alcance de la luz blanca: 18 millas.

Alcance de la luz roja: 12 millas.

Alcance de la luz verde: 9 millas.

Navegando viendo la luz correspondiente al sector blanco, se va libre del banco Yacentes y de la Restinga del Seijo. Los sectores coloreados sirven para ayudar á buscar el sector blanco al buque que lo pierda, indicándole hacia el lado que está.

**Aspecto desde el mar.** En Punta Oza, formando conjunto con los edificios del Lazareto, el faro es el más bajo y adelantado de todos. Es un edificio de un piso, de piedra gris, cubierta de azotea y torre, que sobresale unos 2 metros del edificio.

Cartas números 12 A, 30 a, 125 y 182 A de la sección II.

Cuaderno de faros, página 12.

Derrotero número 1, páginas 11, 12 y 18.

**Bajo Seco de Veo.—Naufragio.**—Comandante general de la Escuadra. Vigo, 4 de Agosto de 1917.

Número 442.—Según comunica el Comandante del torpedero número 10, á unas 2 millas al Norte de la tierra comprendida entre *Cabo Trece* y *Cabo Veo* (al parecer, sobre el banco *Seco de Veo*), existen los restos de un buque, del que emerge un palo y constituye un peligro para la navegación.

Cartas números 125 y 182 A de la sección II.

Derrotero número 2, página 560.

**Cabo Verde.—Luces.**—Notice to Mariners número 698.—Londres, 1917.

Número 443.—Se han apagado todas las luces de las islas de Cabo Verde, á excepción de las siguientes:

Punta Temerosa (isla de Sao Thiago).

Punta Machado (isla de Sao Vicente).

Punta Norte (isla de Sei).

Punta Bull (isla de Santo Antao).

(Aviso núm. 167 de 1917.)

**MAR DEL NORTE.—Holanda.—Zeegat de Flessingue.—Practicajes.**—Avis aux Navigateurs número 188/1.014. París, 1917.

Número 444.—Se ha suprimido la goleta de prácticos de l'Oostgat. Se encontrará práctico para este canal á bordo del buque encargado del reconocimiento de estos parajes.

**MAR MEDITERRÁNEO.—España.—Cabo Tosa.—Luz.**—Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 1.º de Agosto de 1917.

Número 445.—Del 20 al 30 del corriente mes empezará á prestar servicio la luz instalada en Cabo Tosa con la apariencia siguiente:

Relámpago, 0,74 segundos; ocultación, 1,75 segundos; relámpago, 0,75 segundos; ocultación, 1,75 segundos; relámpago, 0,74 segundos; ocultación, 6,75 segundos; relámpago, 0,74 segundos; ocultación, 6,75 segundos.

Alcance, 21 millas; y su altura sobre el nivel del mar, 70 metros.

El faro es un edificio de planta cuadrada y la torre se eleva del centro del mismo.

Cartas números 876, 873 y 119 A. y plano número 304 A de la sección III.

Derrotero número 3, página 406.

**Cabo Farruch.—Minas.**—Comandante de Marina. Palma de Mallorca, 6 de Agosto de 1917.

Número 446.—Al Este de Cabo Farruch y á una distancia de 10 millas se ha visto un objeto flotante, al parecer, una mina.

Cartas número 5 A, 131 A y 69 B de la sección III.

Derrotero número 3, página 534.

**Argelia.—Punta Bouak.—Luz.**—Avis aux Navigateurs número 188/1.034. París, 1917.

Número 447.—La luz de la punta Bouak ha sido apagada.

**Túnez.—Bizerta.—Naufragio.—Boya luminosa.**—Avis aux Navigateurs número 179/999. París, 1917.

Número 448.—La boya luminosa de luz verde que indicaba los restos de la barca *Ariete* ha sido reemplazada por una luz fija blanca.

**OCEANO ATLÁNTICO DEL OESTE.—Estados Unidos.—Punta Race.—Señales de niebla.**—Notice to Mariners número 24/1.428. Washington, 1917.

Número 449.—La señal de niebla instalada en Punta Race, en las proximida-

des del puerto de Provincetown, ha sido modificada. El silbato de niebla de aire comprimido emite un grupo de 2 sonidos cada 60 segundos (sonido, 3 segundos; silencio, 3 segundos; sonido, 3 segundos; silencio, 51 segundos).

Situación aproximada: 42° 3' 45" N. y 70° 14' 37" W. de Gw. (64° 2' 17" W. de SF.)

**Bahía Raritan.**—Boya luminosa.—Notice to Mariners número 24/1.432. Washington, 1917.

Número 450.—En la extremidad Norte del banco aplacerado de la punta Conaskonk ha sido fondeada una boya con superestructura en celosía, pintada de negro. Conaskonk Point Shoal 3, mostrando á 3 metros sobre el nivel del mar una luz blanca de ocultación cada 10 segundos (luz, 5 segundos; ocultación, 5 segundos) y 4 millas de alcance.

Durante el invierno la boya luminosa será reemplazada por una boya de astas negras.

Situación aproximada: 40° 25' 48" N. y 74° 10' 42" W. de Gw. (67° 58' 22" W. de SF.)

**República Argentina.**—Bahía Blanca.—Barco-faro.—Avisos á los Navegantes, número 11/88. Buenos Aires, 1917.

Número 4-1.—Se ha reemplazado el barco-faro Bahía Blanca por el transporte Piedrabuena, cuyo casco está pintado de negro y que tiene 3 paños.

En el paño mayor, á 15 metros de altura, mostrará una luz fija blanca.

Este transporte será próximamente reemplazado por un nuevo barco-faro, cuyo casco llevará fajas horizontales negras y rojas, y en cada costado la inscripción Bahía Blanca, con 2 paños y torre de celosía, en la cual mostrará una luz blanca de 1 ocultación cada 60 segundos (luz, 42 segundos; ocultación, 18 segundos).

**Golfo de México.**—Estados Unidos.—Cayo Hueso.—Boyas luminosas.—Notice to Mariners número 24/1.440. Washington, 1917.

Número 452.—En la entrada principal del canal de Cayo Hueso, y reemplazando la boya luminosa que existía, se ha fondeado una boya cilíndrica, con superestructura en celosía, pintada con fajas verticales negras y blancas. Key West Entrance, con silbato, y mostrando una luz con relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos).

Situación aproximada: 28° 27' 44" N. y 81° 48' 6" W. de Gw. (78° 35' 46" W. de SF.)

**Dry Tortugas.**—Naufragio.—Notice to Mariners número 24/1.441. Washington, 1917.

Número 453.—A 2,7 millas y á 149° 30' (S. 30° 30' E.) del faro de Loggerhead emergen los restos de la goleta de 3 palos María Louisa.

El casco de la goleta está pintado de negro y las batayolas de blanco. Los palos del buque naufragado están aún adrizados.

Situación aproximada: 24° 35' 36" N. y 82° 53' 38" W. de Gw. (76° 41' 18" W. de SF.)

**México.**—Arrecife Chinchorro.—Luz.—Notice to Mariners número 24/1.444. Washington, 1917.

Número 554.—Según noticias del capitán de un barco americano, está encendida la luz Norte del arrecife Chinchorro, con el alcance de 13 millas y mostrando un destello blanco cada 5 segundos.

Situación aproximada: 18° 45' 40" N. y 87° 18' 50" W. de Gw. (81° 6' 30" W. de SF.)

**MAR DE LAS ANTILLAS.**—Haití.—Puerto Príncipe.—Luzes.—Notice to Mariners número 24/1.445. Washington, 1917.

Número 455.—En Puerto Príncipe se han instalado dos luces de enfilación, ambas fijas rojas. La luz anterior sobre la torre Norte de la catedral, y la posterior en el ángulo SW. del fuerte (Nacional Alexandre).

El Director general, Ignacio Pintado.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### Dirección General de Obras Públicas.

#### SERVICIO CENTRAL DE PUERTOS Y FAROS

##### Sección de Puertos.

Visto el expediente incoado á instancia de la Sociedad Franco-Belga de las minas de Somorrostro, que solicita autorización para establecer en Regueta, jurisdicción de la Anteglesia de Baracaldo, un depósito de mineral entre los embarcaderos que posee en el mismo lugar, orilla izquierda de la ría de Bilbao, y para modificar el sistema de carga para el embarque de minerales:

Visto lo informado por la Junta de Obras del puerto de Bilbao, por la División de Ferrocarriles, por el Consejo provincial de Fomento, por la Cámara de Comercio, por la Jefatura de Obras Públicas, por la Dirección General de Navegación y Pesca marítima, por el Ministerio de la Guerra y por el Servicio Central de Puertos y Faros:

Resultando;

1.º Que otorgada á D. Federico Solaequi la concesión del ferrocarril de Bilbao á Portugalete, y solicitada por D. Miguel Bourson, para el establecimiento de embarcadero al servicio del ferrocarril de las minas Conchas á Luchana, la misma marisma que el Sr. Solaequi pedía para situar la estación llamada de San Nicolás, y puestos de acuerdo para conciliar sus intereses dichos señores, redactaron un proyecto colectivo al cual, después del anuncio publicado en el Boletín Oficial, se opusieron D. Juan Bailey Dairés al de Solaequi ó al establecimiento de la estación, y la Diputación Provincial al de Bourson ó al embarcadero del ferrocarril minero, alegando que el de la misma clase de Triano á la ría de Bilbao, de que ella era concesionaria, se había otorgado con el privilegio de excluir cualquiera otra vía que de las mismas fuera á terminar en un punto de la ría que distara menos de un kilómetro del embarcadero señalado á su ferrocarril.

2.º Que oportunamente emitieron dictamen la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y el Consejo de Estado, el que consultó que pedía otorgarse la concesión de las marismas que solicitaron de mancomún D. Miguel Bourson y D. Federico Solaequi para establecer un embarcadero y una estación que servirían, respectivamente, para el ferrocarril de las minas de Conchas á Luchana y para el de Bilbao á Portugalete.

3.º Que así fué acordado por Real orden de 16 de Febrero de 1877.

4.º Que tres días después, en 19 de Febrero, fué dictada otra Real orden, autorizando á dichos señores para establecer el embarcadero y la estación en dichas marismas, como se había solicitado, con arreglo á los planos presentados

y á determinadas condiciones sin que en ninguna de ellas se fije el plazo de vida de esta concesión.

5.º Que la concesión fué transferida á la Sociedad Franco-Belga de las minas de Somorrostro, y que á su amparo se rellenó una marisma, se construyeron el muro de encauzamiento y los cargaderos para el servicio del ferrocarril de las minas Conchas á Luchana, de que es concesionaria la misma Sociedad Franco-Belga.

6.º Que este ferrocarril, dice la instancia, fué declarado de utilidad pública con arreglo á la Ley de 14 de Noviembre de 1868, por decreto del Gobernador civil de Vizcaya de 22 de Noviembre de 1876.

7.º Que en la actualidad se cargan los minerales por los tres embarcaderos instalados en la margen izquierda.

8.º Que ahora se trata de sustituir este sistema por otro más moderno y eficaz, detallándose las disposiciones que se proponen en los planos y Memorias, en la que se echa de menos el cálculo de la sección del túnel:

Considerando:

1.º Que tiene razón la Junta de obras del puerto y las demás Corporaciones y entidades que han intervenido en este expediente, en pedir que se fije una zona de servicios mayor de la de seis metros de anchura.

2.º Que la concesión ó concesiones del ferrocarril de las minas Conchas á la ría de Bilbao, son de 22 de Noviembre de 1876 y 7 de Julio de 1880, lo que no está en desacuerdo con lo que dice la Sociedad Franco-Belga; que el ferrocarril fué declarado de utilidad pública con arreglo á la Ley del 14 de Noviembre de 1868, por decreto del Gobierno Civil de Vizcaya y de la citada fecha de 22 de Noviembre de 1876, sin que se diga cuándo la fué otorgada la concesión, función privativa del Ministerio de Fomento, según definieron las Reales órdenes de 23 de Mayo de 1872 y el 1.º de Agosto de 1873, que se dictaron para evitar las interpretaciones de las Bases del 68, con que algunos Gobernadores incurrieron en la misma equivocación de decretar la utilidad pública de una obra antes que el Ministerio hubiese acordado la concesión.

3.º Que la autorización para construir los cargaderos fué posterior á la Ley de 29 de Diciembre de 1876, que fijó las bases para la legislación de Obras Públicas.

4.º Que según las bases 11 y 15, las concesiones de obras públicas á particulares sobre dominio público se otorgarán por noventa y nueve años á lo más.

5.º Que en el acta de recepción de las diversas obras ejecutadas por los concesionarios, aprobada por orden de la Dirección General de 10 de Octubre de 1891, sólo se salva una faja marginal de seis metros de ancho, que queda gravada con las servidumbres de salvamento y vigilancia litoral, en virtud, dicen, lo dispuesto en el capítulo 1.º de la ley de Puertos vigente, es decir, la de 1880, y que no se explica por qué no se mencionaba el camino de sirga y la zona de servicio.

6.º Que como el camino de sirga ha sido respetado en todas las legislaciones especiales de Obras Públicas de que no se olvidaron las bases del 68, es evidente que esa zona de seis metros quedó sujeta á algo más que las servidumbres de salvamento y vigilancia.

7.º Que hay además el hecho de los cuarenta años trascurridos desde el año 1877, sin que se haya interrumpido el tránsito por esa zona de los seis metros,

6 por lo menos en los veintiséis transeurridos desde la aprobación del acta, y que también es de tener en cuenta que la servidumbre de salvamento puede llegar á 20 metros, por lo que al autorizar estas nuevas obras procede se imponga la zona de servicio según la define la ley de Puertos.

8.º Que por otra parte, cuando el Estado, á petición de las Empresas concesionarias, ha ampliado ó reformado las concesiones otorgadas con arreglo á la legislación del 68, ha procurado en lo posible aprovechar la oportunidad para cercenar ciertos privilegios que la experiencia vino á denunciar como incompatibles con el interés público.

9.º Que en la Real orden de 19 de Febrero, que otorgó á los Sres. Boursón y Solaegui la autorización para establecer el embarcadero para el ferrocarril de las Conchas y la estación para el de Portugalete á Bilbao, en donde nada se dice de «perpetuidad», se acusa en las condiciones 2.ª y 5.ª de un modo irrefragable el propósito de la Administración de atender ante todo y sobre todo los servicios públicos.

10. Que ahora, entre otras cosas, se solicita por la Compañía Franco Belga colocar una vía más para el transporte de materiales sobre la reducida faja de seis metros, promoviendo una dificultad más á la circulación; que lo mismo ocurre con la prolongación del plano inclinado; que también se van á ocupar con los depósitos de mineral dos zonas que antes quedaron baldías, y que se puede, siguiendo el criterio expuesto, establecer las zonas de servicio en compensación de las ventajas que por esta nueva concesión va á obtener la Compañía Franco-Belga.

11. Que también procede aplicar el artículo 50 de la ley de Puertos á esta concesión de plazo indefinido como las comprendidas en el artículo 44:

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con el dictamen del Consejo de Obras Públicas, y con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido á bien acceder á la petición formulada por la Sociedad anónima Franco-Belga de las minas de Somorrostro, para modificar los cargaderos de mineral que posee en la margen izquierda de la ría de Bilbao, otorgando la concesión con las condiciones siguientes.

1.ª Se autoriza á la Sociedad anónima Franco-Belga de las minas de Somorrostro:

a) Para establecer un depósito de mineral de hierro en el terreno comprendido entre los embarcaderos que dicha Sociedad posee en la margen izquierda de la ría de Bilbao, en el punto llamado Regueta (Portú), de jurisdicción de Baracaldo.

b) Para modificar el sistema actual de carga de dichos minerales á los buques, comprendiendo en él la construcción de un tranvía aéreo, que ha de cruzar por encima del ferrocarril de Bilbao á Portugalete, del minero de la Sociedad Orconera Iron Ore Company Limited, de una vía muerta de la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, y, por último, de la vía comercial Desierto.

c) Para construir, con carácter temporal, una vía de un metro de ancho en la zona de muelles de dicha ría de Bilbao, en sustitución de la que hoy se utiliza para el servicio de los materiales que por la ría de Bilbao y por la vía del Desierto Comercial se reciben; y

d) Para cambiar la situación del plano inclinado que sirve para unir la ra-

sante del muelle con la superior de los embarcaderos, trasladándolo del talud del cargadero número 2 al de aguas abajo del cargadero número 3 y sensiblemente paralelo á éste.

2.ª Se ejecutarán las obras con arreglo al proyecto firmado por el Ingeniero de Minas D. Valeriano Balzola, en Bilbao en 7 de Julio de 1914, que ha servido de base á la información pública, y á estas condiciones, bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas de Alava y Vizcaya y del Ingeniero Director de la Junta de Obras del puerto de Bilbao ó de los facultativos subalternos en quien deleguen, los cuales á su terminación levantarán un acta por cuadruplicado en la que se haga constar además del resultado obtenido el exacto cumplimiento de estas condiciones, para someterla á la aprobación de la Superioridad.

Una vez aprobada el acta se entregará uno de los ejemplares á la Junta de Obras, otro á la Sociedad concesionaria, archivándose los otros dos, uno en la Dirección General de Obras Públicas y el cuarto en las oficinas de la Jefatura de Obras Públicas de Alava y Vizcaya.

3.ª Los gastos originados por los servicios facultativos serán de cuenta de la Sociedad anónima Franco-Belga de las Minas de Somorrostro.

4.ª Darán principio las obras en el plazo de tres (3) meses, contados desde la fecha de la GACETA DE MADRID en que aparezca esta concesión, terminándose en el de tres (3) años á contar de la misma fecha.

5.ª Si por efecto del peso de los minerales que se depositen en los depósitos comprendidos entre los cargaderos de la Sociedad Franco-Belga que ahora se autorizan, el muro en talud que vertiese la zona de servidumbre sufriera algún deterioro, dicha Sociedad se compromete á repararlo á completa satisfacción de la Dirección facultativa de la Junta de Obras de Bilbao y dentro del plazo que por ésta se señale.

6.ª Se autoriza provisionalmente la colocación de la vía de un (1) metro entre los cargaderos números 1 y 3 en la forma señalada en el plano número 64.192 del proyecto; pero si el Estado ó la Junta de Obras del puerto de Bilbao decidiera establecer vías de servicio público en dicha zona y para ello fuera obstáculo la citada vía de un metro, la Sociedad concesionaria deberá retirarla en el plazo de un mes (1) desde que se le avise, sin derecho á indemnización alguna.

7.ª Se autoriza igualmente el cruce de la zona de servidumbre con la vía de prolongación del plano inclinado paralelo al cargadero número 3; pero en el caso de que por el Estado ó la Junta de Obras del puerto de Bilbao se establecieran en esta zona de servicio público, el paso por la vía de prolongación citada se supeditarán al servicio que se establezca por las vías de servicio público.

8.ª No podrán depositarse en la zona de servicio los materiales para la construcción de las obras ni los productos de las excavaciones para las mismas, debiendo quedar aquélla expedita. Igualmente queda obligada la Sociedad á retirar en el acto de la expresada zona los minerales que desde los depósitos pueden caer en la misma.

9.ª Deberán las plumas de descarga estar levantadas durante el tiempo que no haya buque atracado haciendo faenas, quedando obligada la Sociedad Franco-Belga á extraer los materiales y demás efectos que con sus faenas caigan á la vía en el frente de sus cargaderos.

10. Se establecerá una zona de servicio, según lo dispuesto en el artículo 57 de la ley de Puertos.

Al efecto la Junta de Obras del puerto estudiará la propuesta para fijar el ancho de la zona, haciéndola en lo posible compatible con la explotación de los cargaderos, y el Gobernador con su informe y el del Ingeniero Jefe de Obras Públicas elevará la propuesta á la aprobación superior.

11. En el cruce del tranvía aéreo, á través del ferrocarril de la Orconera, vía de Altos Hornos y vía Comercial del Desierto, colocará la Sociedad concesionaria los soportes de dicho tranvía aéreo, con la suficiente altura para que por dichas vías férreas puedan circular los trenes con sus cargas sin inconveniente alguno.

Queda igualmente obligada la misma Sociedad á mantener en buen estado de conservación el puente de protección y defensa de dichas vías, siendo responsable la misma de los accidentes que puedan ocurrir.

12. En el cruce con el ferrocarril de Bilbao á Portugalete, se observarán las instrucciones siguientes:

a) La altura libre entre la cabeza inferior de las vigas que constituyen los pasos superiores y el plano de los carriles, será de cinco (5) metros.

b) En el cruce del kilómetro 7'550 del ferrocarril, la luz libre del paso será la de nueve (9) metros.

c) En los cruces proyectados sobre el ramal de Portú (Desierto Comercial) la luz libre entre los apoyos que se establezcan, será la necesaria para la explotación de una vía de ancho normal.

d) Los cruces sobre las vías quedarán protegidos debidamente para evitar la caída de minerales ó vagonetas á dichas vías.

e) Los trabajos de construcción y reparación de las obras, en lo que afectan á la zona de la vía, se ejecutarán bajo la inspección inmediata del personal de la Compañía del ferrocarril, siendo de cuenta de la Sociedad peticionaria los jornales que se devenguen.

f) Son aplicables al caso, en cuanto sea posible, las prescripciones del apartado 1.º de la Real orden de 17 de Febrero de 1903.

13. Se otorga esta concesión dejando á salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, quedando sujeta, como de las comprendidas en el artículo 44 de la ley de Puertos, á lo prescrito en el artículo 50 de la misma Ley.

14. El canon anual que deberá abonar la Sociedad concesionaria á la Junta de obras del puerto, será de mil cien (1.100) pesetas.

15. La falta de cumplimiento de las condiciones preinsertas, dará lugar á la caducidad de esta concesión, siendo sus consecuencias las prescritas para casos análogos.

Lo que de Real orden, comunicada por el Excmo. señor Ministro de Fomento, digo á V. S. para su conocimiento, el de la Jefatura de Obras Públicas de Alava y Vizcaya, el de la Junta de obras del puerto de Bilbao y el de la Sociedad concesionaria y á los efectos correspondientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 18 de Agosto de 1917.—El Director general, Juan J. Ruano.

Señor Gobernador civil de la provincia de Vizcaya.