

**DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:**  
Calle del Carmen, núm. 29, principal  
Teléfono núm. 2.549.



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

# GACETA DE MADRID

## SUMARIO

### Parte oficial

#### Presidencia del Consejo de Ministros

*Real decreto levantando en todas las provincias del Reino, mientras dure el período electoral, la suspensión de la garantía establecida en el párrafo 2.º del artículo 13 de la Constitución de la Monarquía.—Página 593.*

#### Ministerio de Marina

*Real orden aprobando el Reglamento para obtener los títulos de Piloto y Capitán de la Marina mercante.—Páginas 594 a 599.*

#### Ministerio de la Gobernación

*Real orden circular disponiendo que por el Director General de Seguridad y Gobernadores civiles de provincias se tengan en cuenta las prevenciones que se publican para ejecución de lo dispuesto en el Real decreto relativo a alzamiento*

*de la suspensión de determinadas garantías constitucionales y ejercicio por las Autoridades gubernativas de la censura previa.—Página 599.*

#### Administración Central

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso a los navegantes.—Grupo 13.—Página 599.

ANEXO 1.º—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—SANTORAL.—ESPECTÁCULOS.

## 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 sa'ud.

#### EXPOSICION

SEÑOR: Notoria es la irresponsabilidad del actual Gobierno así en la suspensión, que encontró a su advenimiento ya decretada, de las garantías constitucionales, como en los acontecimientos que han obligado a convocar en las anormales circunstancias presentes unas elecciones generales.

Amante sincero de la pureza constitucional y respetuoso como quien más lo sea del libre ejercicio de los derechos políticos, hubiera, el Gobierno de V. M. deseado que la situación de España y de Europa en el momento actual le hubieran consentido proceder sin nuevas esperas al restablecimiento de la normalidad constitucio-

nal y que esta medida hubiera precedido a su comparecencia ante los comicios.

Consciente el Gobierno de su deber y la estrecha responsabilidad que le incumbe en cuanto se relaciona con el mantenimiento del orden público, cree en conciencia necesario por el momento no acceder a la demanda que por órganos calificados y respetables de diferentes grupos parlamentarios se le hace para que las garantías constitucionales en su totalidad se restablezcan; pero decidido a no utilizar en provecho propio las facultades extraordinarias de que se halla investido, y respetuoso con el derecho de los diferentes partidos políticos, estima urgente e indispensable la adopción de medidas de amplitud tal que a los ojos del más exigente pongan a salvo de toda abusiva ingerencia gubernativa el ejercicio del derecho de reunión en materia electoral y reduzcan al mínimo compatible con la necesidad de la conservación del orden social las inevitables molestias ocasionadas por la censura previa.

Fundado en tales razones, por acuerdo del Consejo de Ministros me honro en someter a la aprobación de V. M. el adjunto Decreto.

Madrid, 18 de Mayo de 1919.

SEÑOR:  
A L. R. P. de V. M.,  
Antonio Maura y Montaner.

#### REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se levanta en todas las provincias del Reino, mientras dure el período electoral, la suspensión de la garantía establecida en el párrafo 2.º del artículo 13 de la Constitución de la Monarquía, entendiéndose modificado en este punto el Real decreto de 24 de Marzo último. Los electores podrán reunirse durante dicho período conforme a lo prevenido en el artículo 6.º de la ley de 15 de Junio de 1880.

Art. 2.º Por el Ministerio de la Gobernación se darán a la Dirección General de Seguridad y a los Gobernadores civiles las instrucciones oportunas, a fin de evitar que se ponga el menor estorbo al ejercicio libre, y sin otras trabas que las establecidas en las leyes, de la propaganda oral y escrita para fines electorales.

Dado en Palacio a diez y ocho de Mayo de mil novecientos diez y nueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,

Antonio Maura y Montaner.

## MINISTERIO DE MARINA

### REAL ORDEN

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general y lo informado por la Junta Consultiva de la misma, por la Asesoría general y Junta Superior de la Armada, se ha servido aprobar el unido Reglamento para obtener los títulos de Piloto y Capitán de la Marina Mercante, que regirá definitivamente desde la próxima convocatoria.

Lo que de Real orden manifiesto a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 12 de Mayo de 1919.

MIRANDA

Señor Director general de Navegación y Pesca Marítima.

### REGLAMENTO PARA OBTENER LOS TÍTULOS DE PILOTO Y CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE

#### Categorías en que se divide la carrera náutica.

1.º La carrera náutica tendrá las dos categorías siguientes, con la esfera de acción que se expresa:

##### Piloto.

a) Puede desempeñar en vapor o en velero, según lo autorice su título, el cargo de Oficial y el de derrota en todos los mares.

b) Puede mandar vapor o velero, según sea su título, de hasta 700 toneladas de arqueo total en navegación de cabotaje y de hasta 400 los vapores y 700 los veleros de toneladas de arqueo total en navegación de gran cabotaje, con la condición de haber cumplido veintitún años de edad y acreditar haber permanecido y navegado, con tiempo mínimo, un año con el cargo de Oficial o de derrota en los buques que se expresa en este Reglamento para reconocer como válidas las prácticas para Capitán.

##### Capitán.

a) Puede ser Oficial y llevar la derrota en todos los mares en vapor o velero, según su especialidad.

b) Puede mandar buque de cualquier desplazamiento según su especialidad, en toda clase de navegación.

c) Tiene opción a entrar en las oposiciones para el Profesorado en las Escuelas especiales de Náutica.

d) Tiene derecho para ser examinador en los exámenes de Patrones, Pilotos y Capitanes.

e) Puede ingresar en la reserva naval, con arreglo al Reglamento aprobado por Real decreto de 19 de Diciembre de 1917, y demás disposiciones que estuvieren en vigor.

##### Pilotos.

2.º Para obtener el título de Piloto se requiere:

a) Ser inscripto para la navegación e industrias de mar.

b) Haber cumplido diez y siete años.

c) Presentar certificado oficial de "Alumno de Náutica" expedido por la Secretaría de la Escuela Especial de Náutica respectiva, de haber aprobado los

tres cursos siguientes, con arreglo al plan de enseñanzas establecido por el Real decreto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes de 28 de Mayo de 1915:

Primer año.—Geografía general y comercial.

Historia de España.

Aritmética y Álgebra.

Geometría plana y del espacio.

Derecho y Legislación marítima.

Dibujo lineal.

Segundo año.—Trigonometría rectilínea y esférica.

Física y Electricidad aplicada a los buques.

Elementos de Contabilidad.

Higiene naval.

Inglés, primer curso.

Dibujo hidrográfico.

Tercer año.—Cosmografía y Navegación, Derrotas, Reglamento de luces y abordajes y Código internacional de señales.

Elementos de Meteorología y Oceanografía.

Elementos de Mecánica aplicada a los buques.

Conocimiento de las máquinas más generalizadas en los buques.

Estiba de cargas, manejo y maniobra de los buques de vapor y vela.

Inglés segundo curso.

d) Ser aprobado en examen por el programa que expresa este Reglamento.

e) Presentar certificado expedido en la forma que expresan las disposiciones generales de haber navegado cuatrocientos días en buques de vapor, de cualquier tonelaje y dedicado a cualquier navegación, con un minimum de doscientos días en gran cabotaje o altura, y siempre que reglamentariamente esté mandado el buque por el Capitán o Piloto, el que aspire al título de vapor.

Trescientos días en buque de vela de cualquier tonelaje y dedicado a cualquier navegación, siempre que reglamentariamente esté mandado el buque por el Capitán o Piloto y con un minimum de ciento cincuenta días en gran cabotaje o altura, el que aspire al título para velero.

Cuatrocientos días entre vapor y velero, navegando en buques de las mismas condiciones anteriores, haciendo la mitad en cada clase y con un minimum de doscientos días de navegación de gran cabotaje o altura, el que aspire al título de vapor y velero.

3.º Se exigirá, como condición precisa para embarcar los alumnos de náutica para empezar las anteriores prácticas, ser declarado útil en reconocimiento facultativo, que se verificará en puerto de capital de provincia marítima, por profesores de Sanidad de la Armada o del Ejército, con arreglo a las bases siguientes:

Vista.—Estarán libres de daltonismo; que no padezcan diplopia y la visión absolutamente normal, por lo menos en uno de los ojos, pudiéndose tolerar en el otro a lo sumo la pérdida de un tercio de agudeza visual. El estar exento de daltonismo se comprobará por los medios que actualmente se emplean con dicho objeto en la Armada. El no padecer diplopia, haciendo mirar con ambos ojos, poniendo delante de ellos un vidrio rojo, la llama de una bujía. Si no hay diplopia, el sujeto examinado continuará no viendo sino una sola llama medio coloreada de rojo. Si la hay verá dos llamas, una roja y otra blanca. El grado de potencia visual se determinará por medio de los caracteres de la escala de Swellen.

Oído.—Para ser declarado útil, por lo que a su agudeza auditiva se refiere, es preciso que vueltos de espaldas perciban

con toda claridad y precisión la voz emitida por otra persona sin el menor esfuerzo ni violencia, a una distancia mínima de cuatro metros, o las voces de mando emitidas con la energía y entonación debidas, a una distancia de catorce. La primera prueba se hará en una habitación o espacio cerrado; la segunda, al aire libre. Además, se le presentará a cada examinado muestras de los colores blanco, rojo y verde, y declarará inútil al que los confunda.

Este reconocimiento será presenciado por el Comandante de Marina, que podrá delegar en el segundo Comandante. Del resultado se expedirá certificado duplicado, visado por dicha Autoridad; uno se le entregará al interesado, y el otro quedará archivado para constancia en la Comandancia de Marina. Además, por nota, se hará constar dicho resultado en el certificado de "Alumno de Náutica", que ha de ser documento para enrolarse.

Cada examinado en reconocimiento abonará 2 pesetas 50 céntimos, en concepto de honorarios, que se distribuirá entre los Profesores que lo verifiquen.

Los certificados de reconocimiento facultativo y de alumno de náutica se unirán a los demás documentos del expediente para el examen de Piloto.

#### Exámenes para Pilotos.

4.º Los exámenes tendrán lugar cada seis meses, en el primer día hábil de Enero y Julio, en las Comandancias de Marina de Bilbao, Coruña, Cádiz, Cartagena y Barcelona, en el orden expresado y durante un período de cinco años, terminado el cual empezarán por Barcelona, siguiendo por Cartagena, Cádiz, Coruña y Bilbao, durante otros cinco años, para volver a empezar por Bilbao, y así sucesivamente; convocándose los exámenes con un mes de antelación.

El candidato prestará el examen después de cumplidas las prácticas de navegación, sin cuyo requisito no será admitido.

Para prestarlo presentará un mes antes en la Comandancia de Marina donde deba tener lugar el examen:

a) Solicitud para el examen, pidiéndola para vapor, para velero o para vapor y velero.

b) Cédula de inscripción marítima.

c) Certificado de "Alumno de Náutica" expedido en la forma que se cita en el punto c) del artículo 2.º

d) Partida de nacimiento debidamente legalizada.

e) Certificado del reconocimiento facultativo.

f) Certificados justificantes de las prácticas de navegación, diarios de navegación y cuadernos de cálculos.

5.º El Comandante de Marina enviará el certificado de "Alumno de Náutica" de haber aprobado los tres cursos a las escuelas especiales de náutica, para su confrontación, y lo entregará al Tribunal de examen, que lo revisará y no admitirá al candidato que no lo presente en regla.

6.º El Tribunal de exámenes para obtener el título de Piloto lo formarán:

Un Capitán de Navío o de Fragata, Presidente.

Un Teniente de Navío o Capitán de Corbeta, Secretario.

Dos Capitanes de la Marina mercante. Se procurará que el Secretario haya sido Profesor de alguna escuela de la Marina militar.

En los Tribunales de los cinco puertos serán los mismos el Presidente y Secretario, que serán destinados para esta comisión cuando menos por dos años, no serán

relevados ambos en el mismo año, y el relevo de uno de ellos no será dentro de una de las dos temporadas de examen.

7.º Un Vocal, Capitán, lo nombrará para cada puerto una de las Asociaciones locales de Capitanes y Pilotos, alternando las que cuenten más de 100 socios, entre Capitanes y Pilotos, y estén legalmente constituidas; y, en su defecto, lo designará una Asamblea de los mismos o de dicho personal embarcado o residente en el puerto, convocada y presidida por el Comandante de Marina.

El otro Vocal será elegido por la Asociación local de Navieros, y donde no exista, por la Cámara Oficial de Comercio.

8.º En caso de no presentarse al Comandante de Marina tres días antes del examen uno o dos de los Capitanes elegidos, aquella Autoridad elegirá otro o los dos, y si el día señalado para empezar el examen no estuviera presente él o los dos Capitanes, nombrará uno o dos Oficiales de la Armada, Ayudantes de la Comandancia, al objeto de que en ningún caso deje de efectuarse aquél. Este Oficial u Oficiales continuarán de Vocal todos los días del examen en vez del o de los Capitanes.

9.º El Presidente oficiará un mes antes al Comandante de Marina respectivo recordándole que corresponde invitar a las Asociaciones a elegir el Vocal Capitán.

10. No puede ser Vocal el que se dedique a la enseñanza para Piloto.

11. Antes de empezar el examen entregará cada candidato veinte pesetas por derechos de exámenes al Vocal Capitán más moderno, de cuyos derechos se pagarán los gastos de escritorio y material para el examen y el resto lo percibirán los señores del Tribunal en proporción a los días que hayan concurrido cada uno, con tal de que no exceda de *veinticinco pesetas* al Presidente y *veinte pesetas* a cada Vocal y Secretario y día que hayan asistido a examen. Si lo recaudado no fuera suficiente para abonar las dietas expresadas al Presidente, Secretario y Vocales, se repartirá a prorratio con arreglo a lo que corresponde a cada uno.

Esta comisión del servicio será indemnizable para el Presidente y Secretario.

12. Los candidatos se examinarán por el orden que les corresponda en sorteo.

Tanto éste como el acto del examen será público.

Cada candidato llevará al examen los objetos siguientes:

Lápiz.  
Pluma.  
Dos compases.  
Dos cartabones.  
Transportador.  
Almanaque náutico del año corriente.  
Colección de Tablas náuticas.  
Una carta particular española, comprendiendo el puerto en que se examina el candidato.

Diccionario Inglés-Español.  
Un instrumento de reflexión.

El Depósito Hidrográfico proporcionará a los Tribunales de examen un derrotero en inglés, el que, partido en trozos, podrá servir para que hagan la traducción simultáneamente varios candidatos.

## PROGRAMA DE EXAMENES PARA PILOTOS

### PRIMERA PARTE

#### Ejercicios prácticos escritos.

##### GRUPO I

#### Problemas de navegación.

13. Medir por el sextante el ángulo entre dos objetos terrestres y tomar una altura sobre el horizonte artificial o el de la

mar. Situar un punto en la carta y determinar el rumbo que deberá dársele al timonel para pasar a una cierta distancia de un lugar de la costa, existiendo una corriente de dirección y velocidad conocida. Tomar la distancia aproximada entre dos puntos de la costa. Situarse por dos marcas a un punto, rumbo y distancia navegada en el intervalo. Por dos marcaciones a dos puntos no simultáneos, rumbo y distancia navegada. Por el ángulo que forman las proyecciones horizontales a tres puntos de la costa. Trabajar la estima para varios rumbos navegados con una corriente conocida, determinando luego el rumbo y distancia directa. Determinar el rumbo y velocidad de la corriente, conociendo el punto de estima y el observado. Determinar la corrección total de la aguja, por la polar, calculando el azimut o amplitud de un astro y confrontando el resultado con el que da las tablas. Latitud por meridiana y por la polar. Latitud por cincunmeridiana, observándola por la fórmula y por las tablas. Calcular la derrota ortodrómica entre dos puntos dados. Longitud por la altura de un astro. Lugar geométrico de la nave por la observación de una altura y situación por dos secantes de altura (Método Summer). Calcular el estado absoluto de un cronómetro por altura absoluta o por comparación con un péndulo. Determinar el movimiento diario y reducir el estado absoluto a 0 h. del primer meridiano. Precisar una observación con el cronómetro.

##### GRUPO II

#### Inglés.

Traducir de una carta o de un derrotero inglés. (Podrán valerse de un Diccionario para completar la traducción.)

##### GRUPO III

Redactar un parte a la Autoridad: un manifiesto o una protesta de averías.—Interpretar una señal con banderas por medio del Código Internacional.—Casos prácticos (con modelos de buques) del conocimiento de cuanto se establece en el Reglamento para evitar abordajes.

14. Se procurará ejecutar estos ejercicios en un local amplio con el mayor número posible de asientos en mesas al objeto de que se sienten a ellas todos los candidatos, o si no por tandas en diferentes días.

El Tribunal habrá escrito en una pizarra los problemas a resolver, que serán los mismos para todos los examinados en un mismo día.

En inglés se dará a cada uno una hoja distinta del derrotero.

Durante los ejercicios estará presente el Tribunal, que impedirá se comuniquen los examinados; pudiendo poner otros problemas o hacer que los resuelvan con otra tanda a los que se consulten entre sí, y aun, en caso de reincidencia, prohibirles que continúen el examen.

El Tribunal dedicará a los ejercicios prácticos los días que juzgue convenientes, fijará las horas a su juicio y pondrá el número de problemas que estime necesario para satisfacerse de la suficiencia de los candidatos.

El candidato firmará los pliegos de ejercicios resueltos y los rubricará el Vocal que los reciba, anotando la hora para juzgar de la rapidez de la ejecución.

El Vocal que examine primero un pliego de ejercicios anotará en él, con tinta roja, los defectos.

Al final de examen de todos los ejercicios prácticos se hará la votación, clasificando con las notas de aprobado o desaprobado.

El que sea desaprobado en los ejercicios prácticos no será admitido al examen teórico.

## SEGUNDA PARTE Examen teórico escrito.

### GRUPO IV

#### Legislación y estiba.

15. Resumen de los deberes y derechos del Capitán, según los artículos del Código de Comercio que a ello se refiere, el Reglamento sobre contratación de las dotaciones y el de policía a bordo de los buques.

Conocimientos generales sobre averías y su clasificación; abordajes y naufragio, según el Código de Comercio.

Reconocimientos periciales de los buques, épocas y casos en que tendrán que efectuarse.

Estiba de cargamentos en lo relacionado con la seguridad del buque.

### GRUPO V

#### Meteorología y Oceanografía.

Indicaciones elementales sobre presión barométrica; temperatura y humedad.—Instrumentos que se emplean para apreciar en sus diferentes grados estos elementos meteorológicos.—Su descripción.—Oscilaciones barométricas y técnicas.—Indicaciones del psicrómetro; regiones en que son más pronunciadas cada una de ellas y manera de interpretarlas en general.—Pronósticos deducidos de la observación de los tres instrumentos.—Idem del aspecto del cielo.—Nubes y horizontes.—Vientos generales o alisios en el Atlántico.—Zona en que soplan y estado de la atmósfera.—Calmas ecuatoriales y tropicales.—Vientos periódicos: direcciones de los Monzones en el Indico, según las estaciones.—Terraes y vizazonas.—Vientos estejios.—Regiones de vientos variables; propiedad notable de éstos en su cambio de dirección y cuál es la que mayormente predomina.—Tempestades.—Estaciones en que predominan los huracanes.—Leyes de la circulación ciclónica.—Demora del vértice: trayectoria.—Velocidad de rotación y traslación.—Signos precursoros de los ciclones.—Modo de maniobrar en los ciclones.—Causas que producen las corrientes.—Circulación general de las aguas en el Océano Atlántico.—Circulación general en el Pacífico.—Corrientes principales en el Océano Indico.—Corriente permanente en el estrecho de Gibraltar y causas a que se supone obedece.—Mares de Sargazos.—Témpanos, modo de conocer su proximidad y por qué banda conviene dejarlos.—Epoca en que alcanza su latitud más baja.

### GRUPO VI

#### Código internacional de señales.

Descripción general del Código.—Banderas que izadas solas tienen especial significación; número de banderas y caracteres distintivos de los grupos, según las diferentes clases codificadas.—Número y forma de los objetos que entran en las señales de gran distancia y manera de interpretarlo.—Anotar las señales urgentes (sonoras o luminosas) y las destinadas a pedir auxilio y práctico.—Luces obligatorias para los buques de navegación ordinaria y para los vapores o botes de prácticos.—Resumen general sobre las reglas de rumbo y gobierno para evitar abordajes.—Señales fónicas y precauciones que deben tomarse en caso de niebla.—Apariencias de las distintas clases de faros y características que en general los

determina.—Idem para sirenas y detonadores.—Resumen del Reglamento para balizamiento de los canales y de las costas.

## GRUPO VII.

*Maniobras. Maniobras de los botes.*

Regla adoptada para arquear un bote.—Número de personas que pueden embarcar.—Salir a la vela estando fondeado el bote.—Virar por delante y por redondo.—Maniobrar con chubascos y vientos duros.—Fondear a la vela.—Pasar al remo las rompientes.—Uso del ancla flotante.—Varar en las costas.

*Maniobrar en los vapores.*

(Sólo para los que se examinan para buques de vapor.)

Propiedad del gobierno de un vapor con una o dos hélices.—Maniobras de abandonar un puerto con un buque fondeado con dos anclas y que no esté aproado a la boca.—Manera de ayudar los movimientos de giro cuando no se tiene el espacio suficiente para hacerlo sólo con máquina y timón.—Gobernar sin timón yendo a remolque.—Fondear las dos anclas con el buque.—Arrancar el ancla del fondo.—Aclarar un ancla que venga encepada.

*Maniobras de salvamento.*

Modo de construir y arriar una balsa.—Modo de habilitar para salvavidas las embarcaciones menores.—Manera de embarcar la gente en los botes en caso de que la mar pudiera destrozarnos contra el costado.—Cómo debe efectuarse el desembarco cuando se llega a una costa que no siendo abordable cuenta con todos los recursos de salvamento y cuando está desprovista de ellos.—Uso de los cometas.

## GRUPO VIII

*Cosmografía.*

Coordenadas azimutales y horarias de los astros.—Coordenadas uranográficas y eclípticas.—Coordenadas terrestres.—Cambios de primer meridiano.—Tiempos sidéreos.—Conversión de arco a tiempo y viceversa.—Tiempo verdadero y medio astronómico y civil.—Hora legal e internacional.—Relaciones entre los días sidéreos medios y verdaderos, y convertir intervalos de una a otra clase de tiempo.—Pasar de la hora media a la sidérea o verdadera y viceversa.—Constelaciones y estrellas principales, determinando la posición de éstas por alineaciones.—Situación de un plano por referencia a las estrellas.—Hallar la hora del paso de un astro por el meridiano.—Dada la hora, hallar la de un astro y viceversa.—Depresión de horizonte lejos o cerca de la costa: manera de calcularla.—Refracción terrestre y astronómica.—Paralaje y semidiámetro.—Pasar de la altura observada a la verdadera y viceversa.—Deducir la fórmula para calcular el horario de un astro como conociendo su altura y anotar las circunstancias favorables.—Deducción de la fórmula para calcular las horas del orto y ocaso de un astro.—Deducir la fórmula para determinar la altura de un astro, conociendo la hora e indicar las circunstancias favorables para ello.—Manera de obtener las fórmulas para calcular la amplitud o el azimut de un astro dada la hora.—La Luna: fases y eclipses.—Mareas: su explicación.—Cálculo de las horas y alturas de las mareas.—Reducción de sondas por la altura de la marea.

*Navegación.*

Descripción general de las agujas Thomson, Manahgi y Ritchie, del Taxímetro y de la alidada Thomson e instalación a bordo de las agujas de bitácora.—Variación, desvío y abatimiento: sus causas, manera de determinarlos y fórmulas o reglas para pasar de los rumbos aparentes a los verdaderos y viceversa.—Formación de una tabla de desvíos y reglas prácticas para hacer una compensación provisional. Unidades de longitud empleadas en la Marina.—Descripción y uso de las correderas de barquilla y mecánicas.—Línea loxodrómica.—Demostrar la relación que existe entre los apartamientos de meridiano de dos lugares y sus latitudes.—Fórmulas para determinar la diferencia en latitud y longitud en función del rumbo y la distancia navegada.—Corrección del punto de estima cuando se conoce la latitud observada.—Calcular el rumbo aparente que deberá seguirse para trasladarse de un punto a otro conociendo el rumbo y velocidad de la corriente.—Concepto general de la derrota ortodrómica e indicaciones sobre la manera de calcularla.—Cartas hidrográficas: su división en planas y esféricas y explicación de sus trazados. Medidas de ángulos con un sistema de espejos planos.—Punto inicial y de paralelismo.—Modo de construir un nonio.—Examen de un instrumento de reflexión y modo de hallar el error de índice.—Horizonte artificial y correcciones que deben aplicarse a las alturas que con él se observan.—Descripción general de los órganos de un cronómetro.—Hallar la hora del cronómetro en el instante de una observación precisada por acompañante o cronógrafo.—Convertir un intervalo cronométrico en medio y viceversa.—Hallar la hora a bordo en un momento dado por observaciones hechas antes o después.—Hallar la hora que marca el cronómetro a una hora dada.—Modo de dar cuerda y de hacer las comparaciones diarias cuando se lleven varios cronómetros.—Ligeras indicaciones sobre las secantes de altura y el Método de Summer.—Descripción y manejo del escandallo ordinario de puerto y de costa, del mecánico y del Thomson.

## GRUPO IX

(Sólo para el que aspire al Título de Piloto para velero o para vapor y velero.)

Jarcias firme y de labor: su conocimiento y descripción, tomando como base la clase de buque en que verificó las prácticas.—Izar y guindar los masteleros.—Zallar el botón de foque.—Cruzar las vergas mayores y de gavia.—Guindar los mastelerillos.—Cruzar juanetes y sobres y echarlos abajo.—Calar y echar abajo mastelerillos.—Echar abajo gaviyas y mayores.—Calar los masteleros.—Preparar las mayores para suspender objetos de peso.—Meter a bordo y echar fuera los botes lanchas.—Cargar mayores y gaviyas.—Cargar la cangreja.—Dar una mayor gavia cangreja o foque con viento duro.—Diferentes modos de fachear.—Aparejos con que se capea y precauciones con la arboladura y el velamen.—Levantar la capa y diferentes maneras de disponerse a correr.—Salir del puerto a la vela.—Virar por delante.—Idem por redondo.—Fondear en la costa y aguantar un temporal al ancla.—Fondear en puerto con una o dos anclas.—Maniobras en caso de varada.

16. El examen teórico será también escrito y regirá por las reglas dadas para el de los ejercicios prácticos.

El Tribunal señalará para cada día, en una hoja del programa, a cada candidato las preguntas que ha de contestar por es-

crito, que serán las mismas para todos. Ni en el examen de la primera parte ni en el de la segunda hará el Tribunal ninguna advertencia ni enmienda a los examinandos.

Al final del examen teórico de todas las materias que lo constituyen se hará la votación sobre el conjunto de todo el examen teórico.

El aprobado en el examen práctico y desaprobado en el teórico obtendrá un certificado de aquél, el cual lo firmará el Presidente y Secretario, y le servirá para poderse examinar sólo del teórico en otra convocatoria, pagando los mismos derechos de examen.

17. A los aprobados se les expedirá un certificado de haberlo sido para Piloto de vapor, o para velero, o para vapor y velero, conforme al examen y prácticas de navegación justificadas. Estos certificados, en que constará la filiación, edad e inscripción marítima, los firmará el Secretario, Presidente y el interesado.

18. El Presidente enviará a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima el acta del examen, en que conste la filiación, edad, inscripción marítima y clasificación para vapor, velero o para vapor y velero.

*Expedición del título.*

19. Cuando el candidato reúna todas las circunstancias requeridas para obtener el Título de Piloto, lo solicitará del Director general de Navegación y Pesca Marítima por conducto de una de las Comandancias de Marina, acompañando el certificado del examen.

El Director general de Navegación y Pesca Marítima expedirá los Títulos de Piloto y los remitirá a la Comandancia de Marina y entrega a los interesados, previo reintegro con arreglo a la ley del Timbre y firmar al pie del Título y en el libro de recibo. Además se notificará a la Comandancia de Marina donde prestó el examen el titulado.

*Capitanes.*

20. Para obtener el Título de Capitán se requiere:

- Haber cumplido veintidós años de edad.
- Ser aprobado en examen para el programa que señala el Reglamento.
- Presentar certificado expedido en la forma que se expresa en las disposiciones generales de haber navegado después de obtenido el Título de Piloto.

El Piloto de vapor o de vapor y velero, seiscientos días en buque de vapor, de cualquier tonelaje y dedicado a cualquier navegación, siempre que reglamentariamente esté mandado el buque por Capitán titulado y con un minimum de trescientos días en navegación de gran cabotaje o altura para ser Capitán de buque de vapor.

El Piloto de velero o de vapor y velero, quinientos días en velero de cualquier tonelaje y dedicado a cualquier navegación, siempre que reglamentariamente esté mandado el buque por Capitán titulado y con un minimum de doscientos cincuenta días en navegación de gran cabotaje o altura para ser Capitán de buque de vela.

El Piloto de vapor y velero, setecientos días en buques de vapor y velero de las mismas condiciones anteriores, haciendo la mitad en navegación de gran cabotaje o altura, y con un minimum de doscientos días en vapor o en velero el que aspire al Título de Capitán de vapor y velero.

*Examen para Capitán.*

21. Los exámenes del programa para Capitán tendrán lugar en los mismos puertos en que se examinen los aspiran-

tes a Pilotos y a continuación de los de éstos.

22. El candidato prestará el examen después de cumplidas las prácticas de navegación, sin cuyo requisito no será admitido.

Para prestarlo presentará un mes antes en la Comandancia de Marina donde deba tener lugar el examen:

a) Solicitud para el examen, pidiéndolo para vapor, para velero o para vapor y velero.

b) Partida de nacimiento debidamente legalizada, testimonio o certificación de la misma.

c) Título de piloto.

d) Certificados justificantes de las prácticas de navegación, Diarios de navegación y Cuadernos de cálculos.

#### Tribunal de examen.

23. Estará constituido por un Capitán de Navío o de Fragata, Presidente.

Un Teniente de Navío o Capitán de Corbeta, Secretario.

Dos Capitanes de la Marina mercante, uno nombrado por la Asociación de Capitanes y otro por la Asociación local de Navieros, y en su defecto por la Cámara de Comercio. El Catedrático de las asignaturas de Contabilidad y Derecho de la Escuela Especial de Náutica de la localidad, y en su defecto un Profesor de establecimiento de enseñanza de Comercio, con asistencia al examen de los grupos II y III.

El Presidente, el Secretario y los dos Capitanes de la Marina mercante podrán ser los mismos que para los exámenes de Pilotos.

24. Cada examinando entregará 50 pesetas por derechos de examen al Vocal civil, Capitán más moderno, de cuyos derechos se pagarán los gastos de escritorio y material de examen, y el resto se distribuirá entre el Presidente, Secretario y Vocales civiles, proporcionalmente a los días que han asistido al Tribunal y en la misma forma y cuantía que en los exámenes de Pilotos.

Si lo recaudado no fuera suficiente para abonar las dietas, se repartirá a prorratio con arreglo a lo que corresponde a cada uno, y si resultare sobrante, formará un fondo en unión del sobrante, si lo hubo, del examen de Pilotos, que se unirá a los derechos de examen de la segunda convocatoria del año, al terminar la cual se hará la liquidación, ingresando el sobrante en el Montepío de los Oficiales de la Marina mercante, y mientras no se cree esta Asociación se depositará en el Banco de España y lo administrará la Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

### PROGRAMA DE EXAMEN PARA CAPITAN

#### GRUPO I

##### Idiomas.

25. Traducir por escrito, del inglés y francés al español, uno de los párrafos de un derrotero, carta hidrográfica o documento marítimo que debe tener a su cargo el Capitán de un buque. (Podrán utilizar un diccionario para completar la traducción.)

Conocer las frases más usuales para entenderse en estos idiomas con los prácticos.

#### GRUPO II

##### Contabilidad, disposiciones sobre el comercio marítimo y servicio postal.

Libros que debe llevar el Capitán.—Fletes marítimos.—Pólizas de fletamento y conocimiento.—Seguros marítimos: sus aplicaciones al buque y carga.—Averías marítimas: simples y gruesas.—Reconocimiento y valuación de averías.—Liquidación y distribución de la avería gruesa.—Contrata a la gruesa ventura y objetos afectos al préstamo.—Servicio postal y deberes que impone el buque que lo presta.

#### GRUPO III

##### Legislación, Derecho marítimo y Sanidad exterior.

Derechos y deberes del Capitán para con la Autoridad, con el Armador y con la dotación.—Derechos del Armador y del Capitán sobre las mercancías.—Función de los Cónsules.—Contratación de dotaciones.—Policía y disciplina a bordo.—Responsabilidades de orden civil y de carácter penal.—Derecho marítimo internacional.—Del dominio del mar y de su clasificación.—Del derecho de investigación y de vista.—De la jurisdicción criminal a bordo de los buques.—Competencia de la jurisdicción de Marina por lo que se refiere a la Mercante.—Diligencias que deben instruirse por los delitos que se cometen en el mar.—Redacción de actas de nacimiento y defunciones ocurridas en el mar.—Disposiciones sobre el testamento marítimo.—Admisión a bordo de naufragos españoles y responsabilidad por la seguridad de las personas embarcadas en calidad de arresto.—Disposiciones penales sobre los desertores de los buques mercantes.—Polizonaje.

Reglamentación vigente sobre el material de salvamento y principales piezas de respeto que ha de llevar un buque.—De los pasajeros en viaje por mar (según el Código de Comercio).—Disposiciones sobre capacidad, víveres y demás condiciones para los buques de pasajeros y de emigrantes.

Sanidad exterior: División territorial de Sanidad Marítima.—Clasificación de los barcos procedentes de largas navegaciones para el trato sanitario.—Puertos o estaciones sanitarias a que podrán dirigirse según la clase de patente que lleven.—Buques que deben llevar botiquín.

#### GRUPO IV

##### Meteorología y derroteros.

Atmósfera terrestre: altura, composición, color y transparencia.—Condiciones de formación de corrientes aéreas.—Desviación de los vientos.—Leyes de Buys Ballot.—Máximos y mínimos de presión, relaciones recíprocas y caracteres propios de cada uno de ellos.—Teoría de Brault sobre la circulación general atmosférica.—Dirección de las corrientes aéreas en el Océano Atlántico: equilibrios y alteraciones según las estaciones.—Idem en el Pacífico y en el Indico.—Temporales.—Movimiento de rotación.—Teorías sobre los ciclones.—Caracteres de los vientos.—Leyes de la circulación ciclónica en general y a diversas alturas.—Demora del vértice: designación en la parte anterior por los vientos y las distintas clases de nubes.—Parte posterior: ciclón alejándose al Norte del trópico.—Movimiento de traslación.—Ola del huracán.—Ciclones estacionarios.—Sucesión de los vientos y presión barométrica.—Determinación de la trayectoria.—Hallar la distancia del vértice por el Método de Fournier.—Epocas y trayectorias de los hur-

canes.—Maniobras en vapor por ser alcanzado por el huracán.—Tornados.—Temporales.

#### Oceanografía.

Nivel del Océano.—Coloración del mar. Fosforescencia.—Relieves submarinos.—Profundidad.—Sonda con escandallo.—Brookes.—Circulación general de las aguas en los Océanos Atlántico, Pacífico e Indico.—Hielos flotantes y su clasificación.—Olas, efecto de la lluvia, el granizo y los fondos sobre las mismas.—Empleo del aceite en los temporales.

#### Derrotas en vapor.

Indicar la derrota más conveniente para trasladarse del Canal de la Mancha o Gibraltar a New-York y viceversa.—Derrota de Plymouth o Gibraltar a la Habana y viceversa.—De Gibraltar a Montevideo. De Gibraltar a Melbourne o a Manila.—De Manila a San Francisco.

#### GRUPO V

##### Estructura del buque.

Descripción sumaria de la estructura de los buques.—Desplazamiento: en rosca, en lastre y en carga.—Exponente de carga.—Calados y modo de medirlos.—Condiciones generales que han de satisfacer los buques.—Relación entre el peso de la carga y el tonelaje de arqueo.—Condiciones de estabilidad en aguas tranquilas.—Condiciones de estabilidad entre las olas. Alteración que en la estabilidad origina un cambio en el desplazamiento.—Modo de disminuir la amplitud de los balances.—Ligeras consideraciones acerca de la influencia que la estabilidad ejerce en la marcha a vela.—Resistencia que opone el agua al movimiento de los buques.—Acción del agua sobre el timón.—Timones compensados, dobles y de más de una pala. Evoluciones.—Fases o períodos del movimiento giratorio.—Velocidad más conveniente para describir las curvas de poco radio.—Efecto del timón en un buque de una sola hélice partiendo del reposo.—Hélices gemelas.—Efectos del timón en la marcha atrás.—Movimiento de evolución producido por la hélice.—Explicar las marcas que se ponen para fijar la línea de máxima carga.

#### GRUPO VI

##### Ligeras nociones generales sobre Radiotelegrafía y Medicina general.

Fundamento de la telegrafía sin hilos.—Ondas Hertzianas.—Descarga oscilante. Excitador y razonador de Hertz.—Ondas eléctricas estacionarias.—Tubos de limadura.—Transparencia y opacidad eléctricas.—Telegrafía sin hilos a bordo de los buques.

Nociones de Medicina general, citándose al conocimiento de la "Instrucción sanitaria para barcos sin Médico" publicada en el año 1917 por el Ministerio de la Gobernación y que se copia al final de este reglamento (1).

#### GRUPO VII

##### Navegación.

Cálculo de la derrota ortodrómica en todos los casos que pueden presentarse y

(1) La Instrucción sanitaria a que se refiere este párrafo no se inserta por su mucha extensión, haciéndolo en los folletos impresos de este Reglamento que se han de circular por separado.

su trazado en la carta.—Trazar las derrotas y medir las distancias entre dos puntos valiéndose de una carta Gnomónica.—Hallar el rumbo inicial de la derrota desde el punto de situación del buque.—Elementos magnéticos terrestres.—Cambios de los elementos magnéticos.—Inducción magnética.—Propiedades esenciales de la aguja náutica y disposiciones que deben adoptarse para lograr una buena aguja.—Causas que originan los desvíos.—Formaciones de unas tablillas de desvíos.—Clasificación del hierro en el concepto magnético.—Magnetismo accidental, permanente.—Representación gráfica y significación de las fuerzas que actúan sobre la aguja.—Desvíos semicircular, cuadrantal y constante.—Cambios de los desvíos.—Calcular los desvíos por medio de los coeficientes aproximados.—Cálculo de las dos partes de que se componen los dos coeficientes B y C.—Determinar el coeficiente de escora y los desvíos de escora por medio de dicho coeficiente.—Necesidad de compensar la aguja. Compensación del desvío constante del semicircular, cuadrantal y de escora.—Disposiciones de los condensadores más usados.—Operaciones prácticas para compensar una aguja.—Empleo de la barra Finders.

Uso del desviador Thomson.—Ligeras nociones sobre el efecto que los cambios de temperatura producen en el movimiento de los cronómetros.—Fórmula para corregir el movimiento de un cronómetro por la acción de la temperatura.—Modo de hacer las compensaciones diarias cuando se llevan varios cronómetros.—Empleo del coeficiente Pagel para hallar la situación del Mediodía.—Latitud por alturas circunmeridianas.—Situarse a Mediodía por circunmeridianas y horarios del sol.—Latitud por dos alturas circunmeridianas y el intervalo.—Límites de las alturas circunmeridianas.—Longitud por dos alturas circunmeridianas (método de Littrow).—Exposición general del método gráfico para situarse.—Círculos y curvas de alturas.—Sustitución de las curvas por rectas de altura.—Secante de altura: método Summer.—Empleo del coeficiente Pagel para abreviar los cálculos en este método.—Tangente de altura: método de Thomson y de Marco.—Situarse en la carta por dos observaciones simultáneas o con cierto intervalo entre ellas.—Influencias de los errores de los datos sobre la situación del buque: superficie de posición, punto de Greve, zona de recalada. Utilidad que puede obtenerse de una sola altura.—Resumen general de la navegación.—Libros, planos e instrumentos para llevar la derrota.—Salida a la mar.—Travesía.—Recalada.

## GRUPO VIII

(Para los que se examinan para velero o para ambos).

Armar una cabria a bordo y meter y echar fuera los palos machos.—Vestir los palos machos.—Tesar las jarcias mayores.—Meter a bordo, izar y vestir los masteleros.—Meter a bordo el botalón de foque, vestirlo, sallarlo y tesar sus jarcias.—Vestirlos y cruzarlos.—Manera de remediar averías: en velamen, en las brazas y drizas; en las escotas y amuras; en los obenques, burdas y estais; en los mastelillos, masteleros y botalón; en las vergas y en el casco.—Armar bandolas.—Montar y desmontar el timón, en el puerto y en la mar.—Averías en los guardines.—Timones provisionales.—Vela.—Calcular el paño que debe llevar una vela y el número de piezas necesarias para su construcción.—Expresar la manera de cortarlas, los refuerzos que se las cose y demás operaciones que en ellas se practican al construir las.—Dejar el fondeadero y dar la vela en maj tiempo.—Maniobras en chubasco, turbonadas y contrastes.—Maniobras al ser alcanzado por el huracán en el hemisferio Norte o Sur.

## Derrotas.

Indicar las derrotas que pueden seguir los veleros para trasladarse de un puerto del Canal de la Mancha a los Estados Unidos y viceversa.—Derrota de Gibraltar a los Estados Unidos y viceversa.—Del centro de América y de las Antillas al Canal de la Mancha o a Gibraltar.—De Europa al Golfo de Guinea y viceversa.—De Europa o de los Estados Unidos a Valparaíso.—De Europa o de los Estados Unidos a Australia y viceversa.—De Europa o de los Estados Unidos a China y viceversa.—De China a San Francisco o a Valparaíso.

26. El examen será oral.

Las notas serán: aprobado o suspenso.

## Expedición de título.

27. Cuando el candidato reúna las circunstancias requeridas para obtener el título de Capitán, lo solicitará del Director general de Navegación y Pesca Marítima, por conducto de una Comandancia de Marina, acompañando el certificado del examen.—Los títulos se expedirán para la especialidad a que corresponda, según el certificado de examen.

Los expedirá el Ministro de Marina y el Director general de Navegación y Pesca Marítima los remitirá a la Comandancia de Marina de la inscripción marítima, para las anotaciones correspondientes y entrega a los interesados, previo reintegro con arreglo a la ley del Timbre, firmar al pie del título y en el libro recibo. Además se notificará a la Comandancia

de Marina donde prestó el examen el titulado.

## Disposiciones generales.

28. Los Diarios de Navegación y Cuadernos de Cálculos se presentarán antes de empezar a usarlos, en una Capitanía de puerto o Consulado, según los casos, para que haga constar el número de folios y el nombre y apellido del interesado, con la firma del Capitán o Cónsul y el sello de la Dependencia.

Todo Alumno o Piloto que permaneciera embarcado en un mismo buque más de un año, estará obligado a solicitar de la Autoridad de Marina o Cónsul correspondiente, al cumplir cada plazo de un año desde la fecha de su embarco, así como también al desembarcar, un certificado de los días de mar verificados durante dicho período de tiempo, comprendiendo, por lo tanto, cada certificado un año del tiempo embarcado como máximo.

Los Diarios de Navegación y Cuadernos de Cálculos de los Pilotos y Alumnos serán visados al cumplir el plazo antes dicho y al desembarcar por los Capitanes de los buques en que estuvieran embarcados, legalizándose la firma de éstos por la Autoridad de Marina o Cónsul, no debiendo dichas Autoridades expedir certificados de días de mar sin que se cumpla este requisito.

Si la navegación tiene lugar en buque extranjero, la firma del Capitán del buque será autorizada por el Cónsul de su Nación en puerto español o por el Cónsul español en puerto extranjero.

El que cumpla sus prácticas en buque extranjero tendrá que presentar su Diario en todo puerto en que recalce al Capitán de puerto si aquél es español o al Cónsul para que estas Autoridades firmen detrás de la última singladura.

La suma de las fracciones de días de cada navegación se dividirá por veinticuatro para obtener los días completos.

Los certificados de navegación se expedirán con arreglo al siguiente modelo, comprobando los Diarios de navegación de los interesados, visados en la forma citada anteriormente con el rol del buque. Los expedidos en cualquier otra forma no se considerarán válidos.

El (1) ... de ...

Certificado: Que el (2) ... de la Marina Mercante D. ..., según consta en el rol del ..., nombrado ... de la inscripción de ..., mandado reglamentariamente por (3) ..., embarcó en dicho buque para ejercer la plaza de (4) ... en ... de ... de 19... y desembarcó el ... de ... de 19..., habiendo efectuado durante ese tiempo las siguientes navegaciones, que están conformes con el Diario de Navegación del interesado:

SALIDAS				LLEGADAS				DIAS DE NAVEGACION		
Días	Mes	Año	Puertos	Días	Mes	Año	Puertos	Altura	Gran cabotaje	Cabotaje

(1) Comandante, Ayudante de Marina o Cónsul.

(2) Alumno de Náutica o Piloto.  
(3) Capitán, Piloto.

(4) Agregado, Oficial o Capitán.

NOTA.—A este certificado debe estamparse una póliza, con arreglo a la ley del Timbre, sin cuyo requisito no tiene valor.

La Dirección general de Navegación y Pesca Marítima podrá conceder dispensa de edad a los Alumnos de Náutica y Pilotos que cumplan diez y siete y veintiún años, respectivamente, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de uno cualquiera de los exámenes trimestrales; pero no se les entregará el Título hasta haber cumplido la edad exigida en los artículos 2.º y 20.

No se concederá mayor amplitud en la dispensa de edad, cualesquiera que sean las circunstancias que concurren en el interesado.

Los Capitanes que hayan obtenido el Título antes de la promulgación de este Reglamento, tendrán los mismos derechos e igual categoría que se les asigna en éste a los de su clase.

#### Artículos transitorios.

29. Los Alumnos de Náutica que en la actualidad estén verificando sus prácticas para obtener el Título de Piloto, podrán solicitar el reconocimiento facultativo prevenido en el artículo 3.º de este Reglamento.

Los que no les haya sido posible someterse al expresado reconocimiento, lo sufrirán en el momento del examen para Piloto y antes del mismo.

Los Alumnos de Náutica y Pilotos ya aprobados en sus exámenes teóricos para Pilotos y Capitanes y se encuentren actualmente verificando las prácticas de mar, obtendrán sus respectivos títulos previa remisión por la Junta examinadora de los justificantes de prácticas, Diarios de Navegación y Cuadernos de Cálculos.

Las prácticas de mar serán las exigidas en las disposiciones vigentes con anterioridad a este Reglamento y les sean de aplicación, según su caso.

Tanto los Alumnos de Náutica como los Pilotos abonarán los mismos derechos para la remisión que los prevenidos para los exámenes, es decir, 20 pesetas los primeros y 50 los segundos.

Los títulos se solicitarán y expedirán siguiendo los mismos trámites que se previene en los artículos 19 y 27.

30. Los Alumnos de Náutica y Pilotos que no hayan cursado totalmente sus estudios en las Escuelas especiales de Náutica con arreglo al plan de enseñanzas establecido en el Real decreto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes de 28 de Mayo de 1915, para obtener los títulos de Piloto y Capitán se someterán al examen prevenido en el Reglamento aprobado por el Real decreto de 18 de Noviembre de 1909 y demás disposiciones que le sean de aplicación.

#### Clasificaciones de las navegaciones.

Las navegaciones se clasificarán: de cabotaje, gran cabotaje o altura, con arreglo a lo prevenido en las disposiciones vigentes.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo prevenido en este Reglamento, que entrará en vigor desde la próxima convocatoria de exámenes.

Madrid, a 12 de Mayo de 1919.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

### REAL ORDEN CIRCULAR

En ejecución de lo dispuesto en el Real decreto fecha de hoy relativo a alza-

miento de la suspensión de determinadas garantías constitucionales y ejercicio por las Autoridades gubernativas de la censura previa,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que tenga V. S. en cuenta las prevenciones siguientes:

1.ª Los encargados de la censura se abstendrán, bajo su más estrecha responsabilidad, de impedir la publicación de todo género de proclamas, discursos y escritos cuyo objeto sea la propaganda de ideas políticas con fines exclusivamente electorales, sin otras limitaciones que las normales establecidas en las leyes y las derivadas de la preferente necesidad de atender a la conservación del orden público.

En su consecuencia, deberá V. S. considerar virtualmente levantada la censura durante el periodo electoral para la libre exposición de las ideas políticas, cualesquiera que ellas sean, siempre que su exposición pública no fuese por sí misma delictiva o no constituyera una excitación directa a la resistencia o al desorden.

2.ª Quedarán autorizadas, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 1.º y 6.º de la ley de 15 de Junio de 1880, todas las reuniones públicas en local cerrado.

3.ª Las reuniones al aire libre podrá V. S. concederlas o denegarlas bajo su responsabilidad y en ejercicio de la facultad que le otorga el artículo 3.º de dicha ley.

4.ª Se exigirá gubernativamente o ante los Tribunales en su caso la responsabilidad en que incurran las Autoridades locales que contravengan lo dispuesto en las reglas anteriores, debiendo V. S. para interpretarla tener en cuenta que el propósito del Gobierno de S. M. es respetar el libérrimo ejercicio por los partidos de los derechos constitucionales, sin otra cortapisa que el mantenimiento del orden, necesario no sólo para la paz pública, sino aun para la emisión en las condiciones debidas del voto electoral.

De Real orden lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Madrid, 18 de Mayo de 1919.

#### GOICOECHEA

Señor Director General de Seguridad y señores Gobernadores civiles de provincia.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### 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, des-

de 0º a 360º 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, corrijanse los Planos, Cartas Derroteros y el Cuaderno de Faros.

Grupo 13.—Del número 630 al 738.

#### OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

FRANCIA.—Isla de Yeu.—Luz. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 575. París, 1919.

Núm. 630.—Ha sido provisionalmente extinguida, para hacer en ella reparaciones, la luz de sectores blanco y verde establecida en el malecón NW. de Port-Breton (Port-Joinville).

Situación aproximada: 46º 43' 42" N. y 2º 20' 54" W. de Gw.

Bahía de Quiberon.—Estacada. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 578. París, 1919.

Núm. 631.—Habiendo sido levantada la estacada de Quiberon, ha quedado libre la navegación en la bahía.

Suprimase el aviso núm. 457 de 1919.

Estuario del Gironda.—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 576. París, 1919.

Núm. 632.—Se ha extinguido accidentalmente la luz de la boya luminosa del "Grand Banc".

ESPAÑA.—Distrito de Sanlúcar.—Almadraza. Comandancia de Marina. Sevilla, 15 de Abril de 1919.

Núm. 633.—Han dado comienzo las faenas de calamento de la almadraza "Arroyo Hondo".

Situación aproximada: 36º 38' 22" N. y 6º 27' 14" W. de Gw.

Carta núm. 635.

Distrito de Conil.—Almadraza. Comandancia de Marina. Cádiz, 13 de Abril de 1819.

Núm. 634.—Ha comenzado a efectuarse el calamento de la almadraza "Torre del Puercito".

Situación aproximada: 36º 18' 18" N. y 6º 12' 36" W. de Gw.

Carta núm. 635.

Distrito de Conil.—Almadraza. Comandancia de Marina. Cádiz, 13 de Abril de 1919.

Núm. 635.—Ha empezado a efectuarse el calamento de la almadraza "Torre Atalaya".

Situación aproximada: 36º 14' 9" N. y 6º 8' 5" W. de Gw.

Carta núm. 633.

Distrito de Conil.—Almadraza. Comandancia de Marina. Cádiz, 10 de Abril de 1919.

Núm. 636.—Han comenzado las faenas de calamento de la almadraza "Zahara".

Situación aproximada: 36º 6' 24" N. y 5º 50' 47" W. de Gw.

Carta núm. 699.

Distrito de San Fernando.—Almadraza. Comandancia de Marina. Cádiz, 21 de Abril de 1919.

Núm. 637.—Ha comenzado a efectuarse

el calamento de la almadraba "Punta de la Isla".

Situación aproximada: En aguas de San Fernando, a 1,5 millas al W. de la desembocadura del río Santi-Petri.

Carta núm. 635.

**Distrito de Cádiz.—Almadraba.** Comandancia de Marina. Cádiz, 17 de Abril de 1919.

Núm. 638.—Ha comenzado el calamento de la almadraba "Torre Gorda".

Situación aproximada: 36° 28' 3" N. y 6° 16' 35" W. de Gw.

Carta núm. 635.

**AFRICA.—Río Bonny.—Prescripciones.** Notice to Mariners, Núm. 424. Londres, 1919.

Núm. 639.—El bajo que constituye la barra del río Bonny se ha desplazado hacia la mar encontrándose ahora por los 4° 18' 15" N. y 7° 4' 30" E. de Gw., a 0,3 millas al SW. de su primitiva posición.

El mejor canal se hallará a unos 200 metros de la boya Bar, arrumbando a 209°. Esta boya no ha sido desplazada.

#### CANAL DE LA MANCHA

**FRANCIA.—El Tréport.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 577. París, 1919.

Núm. 640.—Se ha instalado provisionalmente a 25 metros del extremo del malecón Este del puerto del Tréport, en el emplazamiento del antiguo morro destruido, una baliza constituida por una percha de madera, con una bandera verde, rematada por una luz fija blanca, elevada 2,5 metros sobre el nivel de la pleamar.

La luz fija roja que lucía en la extremidad del morro ha sido desplazada 29,5 metros más atrás.

#### MAR DEL NORTE

**ESCOCIA.—Firth of Inverness.—Balizamiento.** Notice to Mariners núm. 375. Londres, 1919.

Núm. 641.—1.º Ha sido retirada la boya plana, negra, situada a 0,5 millas al Este de la luz de la punta Chanonry, por los 57° 34' 30" N. y 4° 4' 30" W. de Gw.

2.º La boya South buoy del banco Riff ha sido desplazada unos 50 metros al Oeste de su antigua posición, por los 57° 36' 48" N. 4° 0' 54" W. de Gw.

3.º La boya Middle buoy del banco Riff ha sido desplazada a unas 0,4 millas al Oeste de su antigua posición, por los 57° 37' 12" N. y 3° 2' 18" W. de Gw.

4.º La boya Navity ha sido desplazada unos 200 metros al SE. de su antigua posición y se encuentra por los 57° 38' 12" N. y 4° 1' W. de Gw.

**INGLATERRA.—El Wash.—Naufragio.** Boya. Notice to Mariners núm. 484. Londres, 1919.

Núm. 642.—Se ha fondeado una boya próxima a unos restos de naufragio que se encuentran hacia los 53° N. y 0° 17' 12" E. de Gw., a 3,5 millas y 47° de la baliza, con mira cilíndrica, del extremo Norte del Roger Sand.

**El Wash.—Alumbrado.** Notice to Mariners núm. 348. Londres, 1919.

Núm. 643.—1.º El barco-faro "Roaring Middle" será en breve reemplazado por una boya plana, pintada a fajas verticales blancas y negras y luminosa, mostrando un destello blanco cada 6 segundos.

2.º La boya luminosa Bar Flat mostrará pronto una luz fija blanca.

**El Would.—Naufragio.—Boya luminosa.** Notice to Mariners núm. 358. Londres, 1919.

Núm. 644.—Se ha fondeado una boya verde, luminosa, con 1 destello verde cada 2,5 segundos, a unos 200 metros al Este de los restos de un naufragio, que se hallan a unas 4 millas y 87° de la luz de Haisborough, por los 52° 49' 30" N. y 1° 39' 12" E. de Gw.

**Proximidades de Harwich.—Naufragio.** Notice to Mariners núm. 513. Londres, 1919.

Núm. 645.—Los restos del dragaminas "Ludlow" se encuentran a pique a 5 millas al Este de Felixtowe, hacia los 51° 57' 54" N. y 1° 29' 18" E. de Gw. Sobre estos restos hay menos de 12 metros de agua.

**Blak Deep.—Boya luminosa.** Notice to Mariners núm. 349. Londres, 1919.

Núm. 646.—Hacia los 51° 34' 24" N. y 1° 15' 18" E. de Gw. se ha fondeado una boya plana luminosa pintada a cuadros blancos y negros, próxima al barco-faro "Edinburgh".

**Proximidades del Támesis.—Naufragio.—Boya.** Notice to Mariners núm. 525. Londres, 1919.

Núm. 647.—Se ha fondeado una boya de asta a unos 70 metros al Sur del naufragio del vapor "Erin's Isle".

Estos restos, visibles en marea baja, se encuentran cerca de la punta SW. de Longsand, por los 51° 33' 30" N. y 1° 16' 24" E. de Gw.

**Entrada del Támesis.—Naufragio.—Boya luminosa.** Notice to Mariners núm. 377. Londres, 1919.

Núm. 648.—Se ha fondeado una boya verde, luminosa, con 2 destellos verdes cada 10 segundos, a unos 100 metros al NW. del naufragio del vapor "Dorte Jensen", a pique a unas 0,75 millas al Sur del barco-faro "Tongue", en 51° 29' 42" N. y 1° 23' E. de Gw., aproximadamente. La boya ordinaria que balizaba este naufragio ha sido suprimida.

**Entrada del Támesis.—Naufragio.—Boya.** Notice to Mariners núm. 377. Londres, 1919.

Núm. 649.—Se ha fondeado una boya a unos 50 metros al Este del naufragio del vapor "Alegría" a pique por los 51° 28, 30" N. y 1° 23' 54" E. de Gw., a 2 millas al Sur del barco-faro "Tongue".

**Támesis y Medway.—Prescripciones.** Notice to Mariners núm. 535. Londres, 1919.

Núm. 650.—1.º Está prohibida la pesca al Este de la línea que une el North Foreland a la boya Gunfleet NE.

2.º Está prohibido fondear y estacionarse al Este de la línea antes mencionada, salvo sobre las derrotas permitidas.

3.º Los buques deben ceñirse exactamente a los reglamentos de la Dirección de Artillería de Shoebury, concernientes a la zona peligrosa batida por el tiro de cañón.

4.º Está prohibido, tanto de día como de noche, aproximarse a menos de 300 metros a la línea de marea alta de la isla Osea, en el río Blatckwater. Se prohíbe igualmente aproximarse o pasar al Norte de todo buque de guerra fondeado al Sur de esta isla.

5.º En esta región existen minas derivantes.

**Margate.—Balizamiento.** Notice to Mariners núm. 349. Londres, 1919.

Núm. 651.—Ha sido restablecida, con sus antiguas características, la boya plana luminosa NE. Spit.

**North Foreland.—Naufragio.—Boya luminosa.** Notice to Mariners núm. 362. Londres, 1919.

Núm. 652.—El casco del vapor "Dol-coath", señalado en el párrafo 3 del aviso núm. 336 de 1919, se partió en dos trozos, de los que uno de ellos yace en el lugar indicado en aquel aviso, y el otro se encuentra a 3,5 millas y 10° de la luz de North Foreland.

Esta segunda parte del naufragio está balizada por una boya verde luminosa con un destello verde cada 5 segundos, situada a unos 80 metros al NE. del naufragio.

**HOLANDA.—Goeree.—Señales meteorológicas.** Avis aux Navigateurs número 9 | 586. París, 1919.

Núm. 653.—En Goeree (Westhoofd) ha vuelto a reanudarse el servicio de señales meteorológicas.

Véase el aviso núm. 418 de 1919.

**Dintelsas.—Luz.** Avis aux Navigateurs número 9 | 587. París, 1919.

Núm. 654.—La luz fija verde de la cabeza del malecón Este del nuevo puerto de refugio ha sido reemplazada por una luz fija roja.

**Moerdijk.—Luz.** Avis aux Navigateurs número 9 | 588. París, 1919.

Núm. 655.—La luz fija blanca del muelle Oeste de Moerdijk ha sido reemplazada por una luz fija verde.

**Barco-faro "Maas".—Boya.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 589. París, 1919.

Núm. 656.—Hacia los 52° 6' N. y 3° 49' E. de Gw. se ha fondeado una boya cónica roja con una esfera, para marcar el espacio libre de minas alrededor del barco-faro "Maas"; esta boya se irá desplazando a medida de los cambios que se vayan produciendo.

**Puerto de Ijmuiden.—Luzes.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 590. París, 1919.

Núm. 657.—En las luces de Ijmuiden que a continuación se citan se han realizado las modificaciones siguientes:

La luz fija (1 sector rojo y 1 sector verde) del extremo del malecón exterior Norte, aparecerá fija roja.

La luz fija (1 sector rojo y 1 sector verde) del extremo del malecón exterior Sur, aparecerá fija verde.

La luz de ocultaciones (1 sector rojo y 1 sector verde) de Noord-Strandskrib, aparecerá roja, de 1 ocultación cada 4,5 segundos (luz, 3 segundos; ocultación, 1,5 segundos).

La luz de ocultaciones (1 sector rojo y 1 sector verde), de Zuid Strandskrib, aparecerá verde, de 1 ocultación cada 4,5 segundos (luz, 3 segundos; ocultación, 1,5 segundos).

La luz fija (1 sector rojo y 1 sector verde), situada en la parte Oeste de la entrada del puerto de los pescadores, aparecerá fija verde.

La luz fija (1 sector rojo y 1 sector verde) situada en la parte Este de la entrada del puerto de los pescadores, aparecerá fija roja.

**ALEMANIA.**—Jade.—Luz. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 591. París, 1919.

Núm. 658.—La luz de Eckwarderhorn ha sido reemplazada por una luz fija (3 sectores blancos, 2 sectores rojos, 1 sector verde).

Sectores de iluminación:

Fija blanca, de 268° a 360° (92°).  
Fija roja, de 360° a 59° 18' (59° 18').  
Fija blanca, de 59° 18' a 88° (28° 42').  
Fija verde, de 88° a 131° (43°).  
Fija blanca, de 131° a 135° 30' (4° 30').  
Fija roja, de 135° 30' a 150° (14° 30').

#### MAR DE IRLANDA

**IRLANDA.**—Banco Ardglass.—Naufragio.—Boya. Notice to Mariners número 342. Londres, 1919.

Núm. 659.—En breve se fondeará una boya de naufragio junto a unos restos que se hallan a pique por los 54° 13' 30" N. y 5° 33' 30" W. de Gw.

**ESCOCIA.**—Firth of Clyde.—Balizamiento. Notice to Mariners núm. 339. Londres, 1919.

Núm. 660.—Se ha fondeado por los 55° 43' 54" N. y 4° 54' 36" W. de Gw. una boya Brigurd Spit núm. 39, cónica, roja, luminosa, con 1 destello blanco cada 6 segundos.

**Península de Cantyre.**—Luz. Notice to Mariners núm. 339. Londres, 1919.

Núm. 661.—Sobre la punta Skip Ness se ha encendido la luz siguiente:

Carácter: 1 destello blanco cada 4 segundos

Alcance: 9 millas.

Altura sobre la pleamar: 5 metros.

Situación aproximada: 55° 45' 54" N. y 5° 19' 36" W. de Gw.

Faro: Poste.

#### AVISO ESPECIAL

#### MAR MEDITERRANEO

#### ZONAS VI Y VII

**Minas.**—Instrucciones. Comisiones de Marina. Londres, 16 de Abril de 1919.

Núm. 662.—Todo buque con destino a puertos comprendidos en las zonas VI y VII del Mar Mediterráneo y procedente de puertos del mismo mar donde haya un Oficial de derrota nombrado por las naciones aliadas, deberá solicitar de éste las instrucciones necesarias.

Todo buque con destino a puertos comprendidos en las zonas citadas, procedente de otros puertos, deberá tocar en Gibraltar, Malta o Port Said, para obtener las noticias necesarias.

Véase el aviso núm. 595 de 1919.

**ESPAÑA.**—Distrito de Almería.—Almadraba. Comandancia de Marina. Almería, 16 de Abril de 1919.

Núm. 663.—Ha comenzado a calarse la almadraba "Ancon de Cabo Gata".

Situación aproximada: 36° 44' N. y 2° 13' W. de Gw.

Carta núm. 691.

**ITALIA.**—Savona.—Boya. Avvisi ai Naviganti núm. 44 | 219. Génova, 1919.

Núm. 664.—Se ha fondeado una boya cilíndrica de anillo, pintada de negro, a unos 360 metros a 55° de la luz verde de la entrada del puerto de Savona. Esta boya, que debe dejarse a la derecha entrando, marca el límite del canal de mayor profundidad.

**Puerto de Génova.**—Boya luminosa. Avvisi ai Naviganti núm. 53 | 258. Génova, 1919.

Núm. 665.—La boya luminosa roja de ocultaciones fondeada a la izquierda entrando en el puerto de Génova, funciona irregularmente.

Cuaderno de Faros, núm. 607.

**Castiglioni della Pescaja.**—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 44 | 217. Génova, 1919.

Núm. 666.—La luz verde de ocultaciones de la cabeza del muelle Sur del puerto canal de Cartiglione della Pescaja ha recobrado su funcionamiento normal.

Suprimase el aviso núm. 604 de 1919.

Cuaderno de Faros núm. 668.

**Gaeta.**—Muelle en construcción. Avvisi ai Naviganti núm. 43 | 211. Génova, 1919.

Núm. 667.—Se han fondeado varias boyas de diversas formas para marcar el emplazamiento de los trabajos de construcción de un muelle en la punta San Antonio.

Los buques deberán ir a 400 metros por fuera de la antigua batería de San Antonio.

**Castellamare.**—Luz. Avvisi ai Naviganti número 39 | 187. Génova, 1919.

Núm. 668.—La luz roja de ocultación colocada en la extremidad del malecón Este del puerto de Castellamare, ha sido suprimida a causa de la demolición del malecón.

Cuaderno de Faros, núm. 726.

**Desembocadura del Tíber.**—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 39 | 186. Génova, 1919.

Núm. 669.—La luz de destellos blancos de Bocca Fiumara en la isla Sacra y que había sido provisionalmente apagada no volverá a encenderse.

Cuaderno de Faros, núm. 688.

**Isla Capri.**—Luz. Avvisi ai Naviganti número 110 | 97. Génova, 1919.

Núm. 670.—La luz de Punta Carena en la extremidad SW. de la isla Capri ha tomado las características siguientes:

Carácter: 1 relámpago blanco cada 10 segundos.

Fases: Relámpago, 0,7 segundos; ocultación, 9,3 segundos.

Alcance: 22 millas.

Cuaderno de Faros, núm. 729.

**SICILIA.**—Estrecho de Mesina.—Boya. Avvisi ai Naviganti núm. 44 | 220. Génova, 1919.

Núm. 671.—Dos boyas pintadas a cuadros negros y grises han sido fondeadas provisionalmente en 38° 27' 42" N. y 15° 45' E. de Gw y 38° 16' 24" N. y 15° 43' E. de Gw., y que indican la situación de un cable telegráfico.

**Proximidades de Marsala.**—Boya. Avvisi ai Naviganti núm. 53 | 251. Génova, 1919.

Núm. 672.—La boya luminosa de la punta Scario ha sido provisionalmente reemplazada por una boya no luminosa con 2 esferas en su parte superior y está colocada 300 metros al Oeste de la posición que ocupaba.

Cuaderno de Faros, núm. 800.

**ITALIA.**—Proximidades de Tarento.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 39 | 188. Génova, 1919.

Núm. 673.—La luz de destellos blancos de cabo San Vito, que había sido provisionalmente suprimida, no volverá a encenderse y la torre donde estaba instalada será demolida.

Se están haciendo trabajos para instalar una nueva luz en la punta SW. del cabo.

**Golfo de Tarento.**—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 40 | 193. Génova, 1919.

Núm. 674.—Una luz ha sido encendida sobre la torre dell'Ovo, con las características siguientes:

Carácter: 1 relámpago blanco cada 4 segundos.

Fases: Relámpago, 1 segundo; ocultación, 3 segundos.

Alcance: 12 millas.

Altura sobre el nivel de la mar: 32 metros.

Situación aproximada: 40° 17' 54" N. y 17° 30' 24" E. de Gw.

Suprimir el aviso núm. 493 de 1919.

**TRIPOLITANIA.**—Proximidades de Zuara.—Naufragio.—Bajo fondo. Avvisi ai Naviganti números 37 | 175 y 38 | 181. Génova, 1919.

Núm. 675.—En las proximidades del fondeadero de Zuara se encuentran los peligros siguientes:

a) A 200 metros y 82° 30' de la extremidad del muelle de la Capitanía del puerto los restos de un velero, del cual emerge un palo.

b) A 210 metros y 70° del mismo punto los restos de un remolcador, cubierto con 3,5 metros de agua.

c) A 645 metros y 103° del mismo punto los restos del vapor "Candía", sobre el que no hay más que 2,5 metros de agua. Este naufragio está marcado por una boya cilíndrica.

Para evitar estos restos, deberán los buques procedentes del Este dirigirse al fondeadero, manteniéndose sobre la recta de la enfilación constituida por el asta de señales instalada en la punta rocosa, donde se encontraba el Marabut de doble cúpula, y por un asta de sección cuadrada instalada sobre la punta rocosa.

d) A unos 2.375 metros, a 117° del mismo punto, un bajo fondo, sobre el cual no existen más que 3 metros de agua, y que está rodeado, hasta 150 metros, de fondos de 5 a 6 metros.

**Tripoli.**—Luces. Avvisi ai Naviganti número 38 | 182. Génova, 1919.

Núm. 676.—Se ha instalado una enfilación de 2 luces para la entrada de noche en el antepuerto de Tripoli.

a) Luz anterior.—En la parte Sur del cementerio inglés.

Carácter: Blanca, de ocultaciones.

Fase: Luz, 4 segundos; ocultación, 4 segundos.

Alcance: 10 millas.

Altura sobre la mar: 15,40 metros.

Faro: Armadura recubierta de planchas, pintadas a fajas blancas y negras. Sector de iluminación: Visible, de 159° a 172° (13°).

b) Luz posterior.—Sobre una casilla, a unos 255 metros, a 171° del cementerio inglés.

Carácter: Fija roja.

Alcance: 5 millas.

Altura sobre la mar: 26,5 metros.

#### MAR ADRIATICO

**ITALIA.**—Brindisi.—Nuevo rompeolas.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 43 | 215. Génova, 1919.

Núm. 677.—Una luz ha sido encendida en el antepuerto de Brindisi, en la extremidad del nuevo rompeolas que arranca de la costa de Morena, con las siguientes características:

Carácter: Relámpago rojo cada 4 segundos.

Fases: Relámpago, 2 segundos; ocultación, 2 segundos.

Alcance: 5 millas.

Faro: Armazón de hierro.

**Proximidades de Senigallia.—Boya.—Naufragio.** Avvisi ai Naviganti núm. 48 | 242. Génova, 1919.

Núm. 678.—Dos boyas marcan los restos de un buque naufragado en situación aproximada 43° 41' N. y 13° 20' E. de Gw., y sobre el cual hay 10 metros de agua.

**Proximidades de Venecia.—Boya de naufragio.** Avvisi ai Naviganti núm. 48 | 243. Génova, 1919.

Núm. 679.—Un tonel de hierro y tres boyas, dos pequeñas y una grande, han sido fondeadas para marcar los restos de un buque naufragado en 45° 12' N. y 12° 51' E. de Gw.

Los buques deben pasar a lo largo de estas boyas.

Suprimir el aviso núm. 502 de 1919.

**Punta Tagliamento.—Luz.** Avvisi ai Naviganti núm. 53 | 254. Génova, 1919.

[Núm. 680.—La luz de la punta Tagliamento ha vuelto a encenderse con las características siguientes:

Carácter: 1 relámpago blanco cada 5 segundos.

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

Alcance: 8 millas.

**Proximidades de Pesaro.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 679. París, 1919.

Núm. 681.—El alcance de la luz descrita en el aviso núm. 499 de 1919 es de 10 millas y no de 15 como se dice en el citado aviso.

**Isla Pelagosa.—Luz.** Avvisi ai Naviganti número 45 | 222. Génova, 1919.

[Núm. 682.—El antiguo faro con luz de destellos blancos, colocado en el vértice de la isla Pelagosa, será reemplazado provisionalmente por una luz, cuyos caracteres son los siguientes:

Carácter: 1 grupo de 2 relámpagos blancos cada 6 segundos.

Fases: Relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 1,2 segundos; relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 4,2 segundos.

Alcance: 12 millas.

Altura sobre el nivel del mar: 100 metros.

Faro: Armadura de hierro colocada a 80 metros al Oeste de la torre del antiguo faro.

El antiguo faro oculta un pequeño sector de luz.

**Isla Lissa.—Faro.** Avvisi ai Naviganti número 45 | 228. Génova, 1919.

Núm. 683.—El faro de Punta Promontore, al NE. de isla Lissa, ha sido destruido. Situación aproximada: 43° 4' 18" N. y 16° 15' 24" E. de Gw.

**Proximidades de Sebenico.—Luz.** Avvisi ai Naviganti núm. 45 | 228. Génova, 1919.

Núm. 684.—La luz de roca Mulo funciona actualmente con una simple lámpara de petróleo, como luz blanca.

**Canal de San Antonio.—Luz.** Avvisi ai Naviganti núm. 42 | 201. Génova, 1919.

Núm. 685.—La luz verde de ocultación de la punta Senisna se ha apagado y reemplazado provisionalmente por luz fija verde colocada sobre una columna de hierro pintada de rojo, que va encima de una torre de mampostería situada sobre el bajo de 6 metros, y a unos 30 metros de punta Senisna.

**Punta Kriz.—Luz.** Avvisi ai Naviganti número 46 | 232. Génova, 1919.

Núm. 686.—La luz de Punta Kriz funciona como luz fija roja.

**Isla Kosara.—Luz.** Avvisi ai Naviganti número 42 | 203. Génova, 1919.

Núm. 637.—La luz de la isla Kosara funciona actualmente con las características siguientes: grupo de 2 destellos blancos cada 8 segundos.

**Pola.—Luz.** Avvisi ai Naviganti número 32 | 152. Génova, 1919.

Núm. 688.—La pasa de 160 metros entre la punta Cristo y el muelle de cabo Compase está actualmente marcada por una boya luminosa, dando un relámpago verde cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos), visible a 5 millas, y una luz con relámpago rojo, también visible a 5 millas.

Los buques deben pasar entre la boya luminosa y la luz.

#### MAR DE MARMARA

**TURQUIA.—Dardanelos.—Boya.** Notice to Mariners núm. 521. Londres, 1919.

Núm. 689.—La boya cónica, roja y blanca, del banco Zindjir Bozan, situada a unas 0,5 millas al Norte de la luz de Tcherdak Bournou, ha sido suprimida.

Situación aproximada: 40° 23' 45" N y 26° 42' 45" E. de Gw.

#### MAR NEGRO

**TURQUIA.—Rada de Sinope.—Naufragio.** Notice to Mariners núm. 582. Londres, 1919.

Núm. 690.—A unas 0,5 millas a 197° de la mezquita de Sinope, se encuentran los restos de un vapor a pique.

Situación aproximada: 42° 1' 30" N y 35° 10' 30" E. de Gw.

**RUSIA.—Sebastopol.—Luz.** Notice to Mariners núm. 566. Londres, 1919.

Núm. 691.—Ha sido extinguida la luz que se encendía sobre el cabo Chersonèse.

#### MAR ROJO

**Islas Abu Ail y Puerto de Moka.—Luzes.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 676. París, 1919.

Núm. 692.—a) Ha vuelto a encenderse la luz de la isla Abu Ail (véase aviso número 701 de 1918).

b) Se ha extinguido la luz del puerto de Moka.

#### OCEANO INDICO

**GOLFO DE ADEN.—Djibouti.—Balizamiento.** Avis aux Navigateurs número 9 | 677. París, 1919.

Núm. 693.—a) Ha desaparecido la boya negra de campana de la extremidad NW. del arrecife Signal.

b) Se encuentran fondeadas en su emplazamiento las boyas cónicas rojas del arrecife del Norte y del arrecife del Sur, al Oeste del puerto de Djibouti.

**SUMATRA.—Bengkalis.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 663. París, 1919.

Núm. 694.—La longitud de la luz situada en el extremo del pantalán de Bengkalís es 102° 30' E. de Gw.

Al Este de la luz precedente se enciende una luz fija blanca sobre el mismo pantalán.

#### MAR DE CHINA

**ISLAS FILIPINAS.—Isla de Luzón.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 665. París, 1919.

Núm. 695.—a) A consecuencia de averías sufridas en el aparato, la luz de destellos blancos y rojos de la punta San Fernando presenta actualmente y hasta nuevo aviso la apariencia de 1 destello blanco cada 5 segundos.

b) Se ha extinguido provisionalmente la luz de destellos blancos de la isla Tailon.

**Isla de Luzón.—Bajo.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 666. París, 1919.

Núm. 696.—Señálese una sonda de 6,4 metros a 0,38 millas a 354° de P° Monti.

**Puerto de Mariveles.—Enfilación.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 667. París, 1919.

Núm. 697.—En el canal Norte, entre Los Cochinos y a algunos metros al Este del centro del canal, se encuentra una roca cubierta por 0,9 metros de agua.

La enfilación de la parte izquierda de la más alta de las rocas Monti con la vertiente derecha de la isla Corregidor evita este peligro.

**Islas Samar y Mindanao.—Luzes.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 668. París, 1919.

Núm. 698.—a) Ha sido extinguida provisionalmente la luz fija roja del Camp Overton.

b) Ha sido extinguida provisionalmente la luz de destellos blancos de la isla Jinamoc.

**Isla de Cebú.—Luz.** Avis aux Navigateurs número 9 | 669. París, 1919.

Núm. 699.—Ha sido extinguida temporalmente la luz de destellos rojos erigida en el borde del arrecife que despide la punta Bantolínao.

#### OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

**ESTADOS UNIDOS.—Luckse Sound.—Baliza.** Avis aux Navigateurs número 9 | 639. París, 1919.

Núm. 700.—Ha sido suprimido definitivamente el tripode rojo que marcaba la extremidad del espigón que despide la isla Sand hacia el SW.

**Cabo Ann.—Boya.** Avis aux Navigateurs número 9 | 640. París, 1919.

Núm. 701.—A 2,5 millas al Este del cabo Ann se ha fondeado una boya pintada a fajas verticales blancas y negras, denominada Cap Ann, de silbato y luminosa, con luz de 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos). Situación aproximada: 42° 37' 48" N. y 70° 31' W. de Gw.

**Roquizal Egg.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 641. París, 1919.

Núm. 702.—Ha sido modificado el carácter de la luz del roquizal Egg, en la bahía Nahant; la luz aparece actualmente de 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos).

**Boston.—Barco-faro.** Avis aux Navigateurs núm. 9 | 641. París, 1919.

Núm. 703.—El vapor norteamericano "Easthampton" ha sido fondeado temporalmente como barco-faro a la entrada.

del canal, libre de minas, en las proximidades de Boston.

Este barco-faro muestra a 12,5 metros sobre la mar una luz de 1 relámpago blanco cada cinco segundos (relámpago, 1 segundo; ocultación, 4 segundos).

El silbato emite en tiempo de niebla 1 sonido cada 30 segundos (sonido, 3 segundos; silencio, 27 segundos).

Situación aproximada: 42° 24' 6" N. y 70° 23' 48" W. de Gw.

**Canal Sur de Boston.**—Boyas. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 641. París, 1919.

Núm. 704.—Las boyas luminosas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del canal Sur de Boston han sido reemplazadas por boyas no luminosas. **Canal principal de Boston.**—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 644. París, 1919.

Núm. 705.—Ha sido suprimida la boya negra, luminosa, "Metropolitan 1", siendo reemplazada por una boya de asta negra, "South East buoy 1".

**Woods Hole.**—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 645. París, 1919.

Núm. 706.—La boya roja luminosa "Great Ledge 2" y la boya de asta que la doblaba, han sido reemplazadas por una boya de asta roja "Great Ledge West End 2".

**Bahía superior de Nueva York.**—Naufragio. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 646. París, 1919.

Núm. 707.—Se ha fondeado una boya de asta pintada a fajas horizontales rojas y negras al Este, y tocando los restos de una draga a pique, al Sur de la isla Governor.

**Hampton Roads.**—Naufragio. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 647. París, 1919.

Núm. 708.—No constituyendo ya ningún peligro para la navegación los restos del vapor "Pilot", a pique en las proximidades de Hampton Roads, ha sido suprimida la boya que marcaba dicho naufragio. Véase el aviso núm. 309 de 1918.

**Cabo Lookout.**—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 648. París, 1919.

Núm. 709.—Se ha fondeado una boya roja, de campana, Cap Lookout Breakwater, 2, delante de la extremidad del rompeolas del cabo Lookout, a unas 2 millas al Oeste del faro.

**BRASIL.**—Bahía Albrahao.—Boyas. Notice to Mariners núm. 483. Londres, 1919.

Núm. 710.—Han sido suprimidas las 3 boyas cónicas, blancas, con discos blancos, que se habían fondeado al Sur de la isla Albrahao.

**Bahía Riveira.**—Balizamiento. Notice to Mariners núm. 483. Londres, 1919.

Núm. 711.—Dos balizas rematadas por una mira triangular se han erigido respectivamente: la una a 3,9 millas y a 25°, y la otra a 2,2 millas y a 52° de la cima de la isla Paopina.

Se han fondeado 3 boyas cónicas, negras, respectivamente: la 1.ª, a 1,4 millas y a 0°; la 2.ª, a 4,5 millas y a 10°, y la 3.ª, a 6 millas y a 36° de la misma cima.

Situación aproximada de la cumbre de la isla Paopina: 23° 2' S. y 44° 24' W. de Gw.

**Imboassica.**—Boyas. Notice to Mariners núm. 483. Londres, 1919.

Núm. 712.—Tres boyas cónicas, pintadas a fajas horizontales, negras y rojas, se han fondeado respectivamente: la 1.ª, a 2,1 millas y a 218°; la 2.ª, a 1,9 millas y a 229°, y la 3.ª, a 2,25 millas, a 233° de la roca Preta, situada por los 23° 3' S. y 41° 18' W. de Gw.

**URUGUAY.**—Montevideo.—Cable submarino. Notice to Mariners núm. 441. Londres, 1919.

Núm. 713.—Un cable submarino que tiene su extremidad en Montevideo pasa exactamente al Oeste del barco-faro del banco inglés; avanza hacia el NW., hasta el punto 34° 58' S. y 56° 10' 42" W. de Gw., y toma después una dirección más al Norte, hacia el arranque del rompeolas del Este.

Los buques deben evitar el fondear en las proximidades del cable.

#### GOLFO DE MEJICO

**ESTADOS UNIDOS.**—Florida.—Cabo de San Blas.—Faro. Avis aux Navigateurs núm. 9 | 649. París, 1919.

Núm. 714.—Se ha erigido el nuevo faro del cabo San Blas a unos 600 metros y a 30° del antiguo faro. La luz se eleva 30 metros sobre el nivel del mar.

Situación aproximada: 29° 40' 18" N. y 85° 21' 24" W. de Gw.

#### AVISO ESPECIAL

**COSTAS DE FRANCIA.**—Situación de los buques sumergidos. Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Sección de Hidrografía. Madrid, 26 de Abril de 1919.

Núm. 715.—El Servicio Hidrográfico de la Marina francesa ha publicado una serie de cartas de las costas de dicha nación, numeradas del 10.101 al 10.106, en las que se señalan con tinta roja los naufragios en ellas ocurridos durante la guerra.

Lo que se pone en conocimiento de los navegantes por la utilidad que pudiera reportarles para la navegación por dichas costas.

#### MAR DEL NORTE

##### | ZONA IV

Núm. 716.—113 bis M.—Este aviso anula y reemplaza a los avisos 388, 57 M; 446, 71 M; 572, 98 M; 623, 107 M; 625, 109 M y 629, 113 M.

La zona IV del mar del Norte es peligrosa a causa de las minas fondeadas, no pudiendo navegarse en ella más que por los canales dragados, y siguiendo las derrotas que a continuación se indican.

Zona IV.—Limitada al Norte por una línea que pasa por los puntos siguientes:

- 57° 41' N. y 9° E. de Gw.
- 57° 34' N. y 6° E. de Gw.
- 55° 33' N. y 0° 56' E. de Gw.
- Puerto de Sunderland.

Al Este, por el meridiano 9° E. de Gw. hasta la costa danesa; después, por las costas de Dinamarca, de Alemania y de Holanda; al Sur, por el paralelo de 53° N. hasta el meridiano de 1° E. de Gw.; luego, por este meridiano hasta la costa de Norfolk, y al Oeste, por la costa inglesa.

##### Campos de minas.

En la zona IV se señalan los siguientes campos de minas:

I. Bahía de Heligoland.—A excepción de las aguas territoriales danesas y holandesas, esta zona peligrosa comprende todas las aguas situadas al Sur y al Este de una línea que comenzando a 3 millas de la costa de Jutlandia, por los 57° 8' N., une los puntos siguientes:

- 57° 8' N. y 6° E. de Gw.
- 56° 8' N. y 5° 10' E. de Gw.
- 54° 45' 12" N. y 4° 17' E. de Gw.
- 53° 29' N. y 4° 4' E. de Gw.
- 53° N. 4° 10' E. de Gw.

El límite del campo de minas sigue el

paralelo de 53° N. hasta un punto situado a 3 millas de la costa holandesa; después, hacia el Norte y el Este, se confunde con el límite de las aguas territoriales holandesas.

II. Dogger-Bank.—Zona peligrosa limitada por la línea que une los puntos siguientes:

- 55° 40' N. y 3° 20' E. de Gw.
- 55° 55' N. y 4° 10' E. de Gw.
- 55° 9' N. y 4° 10' E. de Gw.
- 54° 50' N. y 3° 20' E. de Gw.

III. Costa Este de Inglaterra.—Zona peligrosa limitada por la línea que une los siguientes puntos:

- 54° 18' N. y 0° 55' E. de Gw.
- 54° 2' 5" N. y 0° 34' E. Gw.
- 53° 59' 30" N. y 0° 14' E. de Gw.
- 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw.
- 54° 31' N. y 0° 28' W. de Gw.
- 55° 5' N. y 0° 34' 30" W. de Gw.
- 55° 22' 30" N. y 1° W. de Gw.
- 55° 28' N. y 0° 48' 30" W de Gw.

Esta última zona está jalonada como sigue:

1) Barco faro "Northumbria", por los 55° 36' 18" N. y 0° 55' 48" W. de Gw., mostrando 2 destellos blancos cada 30 segundos. Una sirena de niebla emite 2 sonidos cada minuto.

2) Boya luminosa núm. 1, por los 53° 59' 42" N. y 0° 14' 18" E. de Gw., plana negra, con 2 destellos blancos cada 10 segundos.

3) Boya luminosa núm. 2, por los 54° 17' 30" N. y 0° 55' 48" E. de Gw., esférica roja, de 1 destello blanco cada 5 segundos.

4) Boya luminosa núm. 3, por los 55° 12' 36" N. y 0° 22' 54" W de Gw., plana negra, con 2 destellos rojos cada 10 segundos.

5) Boya luminosa núm. 4, por los 55° 20' 42" N. y 0° 34' W. de Gw., esférica roja, con 1 destello blanco cada 10 segundos.

6) Boya luminosa núm. 5, por los 55° 28' 18" N. y 0° 47' 30" W. de Gw., plana negra, con 1 destello rojo cada 5 segundos.

7) Boya luminosa núm. 6, por los 55° 20' 30" N. y 1° 8' W. de Gw., plana a cuadros blancos y negros, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos.

8) Boya luminosa núm. 7, por los 54° 31' N. y 0° 28' 42" W. de Gw., plana roja, con 1 destello blanco cada 10 segundos.

9) Boya luminosa núm. 8, por los 55° 3' 30" N. y 0° 55' W. de Gw., cónica negra, rematada por un triángulo.

10) Boya luminosa núm. 9, por los 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw., cónica roja.

11) Boya luminosa núm. 10, por los 54° 2' 18" N. y 0° 34' 18" E. de Gw., cónica, a fajas verticales blancas y negras, rematadas por un asta con una esfera.

12) Boya luminosa núm. 21, por los 54° 45' 36" N. y 0° 39' 30" W. de Gw., plana negra, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos.

##### Derrotas que deben seguirse.

A continuación se designan las únicas derrotas abiertas a la navegación, por ahora, en la zona IV.

1) Todas las aguas de la costa Este de Inglaterra situadas al Oeste de una línea que une los puntos que a continuación se especifican, se encuentran libres de minas fondeadas.

- 53° N. y 1° 31' E. de Gw.
- 54° 29' N. y 0° 28' W de Gw.
- 55° 19' N. y 1° 6' W de Gw.

Los buques que a causa de la niebla o por otras razones de necesidad se vean obligados a fondear en estas aguas, pue-

den hacerlo, pero siempre a una distancia de  $\frac{1}{2}$  milla, por lo menos, del canal de guerra (War channel) de la costa Este. En todas las demás circunstancias deben seguir los canales principales y las derrotras ordenadas hasta tener por el través el puerto de destino.

2) Costa Este de Inglaterra.—Sígase sobre esta costa el War channel tal como ha sido definido anteriormente en los avisos especiales.

3) De Holanda a Noruega.—Sígase un canal cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

a) Barco-faro "Haaks", por los  $52^{\circ} 57' 30''$  N. y  $3^{\circ} 55'$  E. de Gw.; 2 destellos blancos cada 30 segundos. Sirena de niebla que emite 3 sonidos cada 2 minutos.

b) Boya de silbato, luminosa, núm. 6, por los  $53^{\circ} 13'$  N. y  $3^{\circ} 53' 30''$  E. de Gw., roja, con luz blanca, de 1 ocultación cada 10 segundos.

c) Boya negra, luminosa, núm. 5 A, por los  $53^{\circ} 29'$  N. y  $3^{\circ} 52'$  E. de Gw.; luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

d) Boya de silbato, luminosa, núm. 5, por los  $53^{\circ} 54'$  N. y  $3^{\circ} 56'$  E. de Gw.; luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

e) Boya de silbato, luminosa, núm. 4, por los  $54^{\circ} 20'$  N. y  $3^{\circ} 59' 30''$  E. de Gw.; blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

f) Barco-faro Sur del Doggerbank, por los  $54^{\circ} 45'$  N. y  $3^{\circ} 58' 30''$  E. de Gw.; 2 destellos blancos cada 15 segundos. Sirena de niebla que emite 2 sonidos cada 2 minutos.

g) Boya de silbato, luminosa, núm. 3, por los  $55^{\circ} 7'$  N. y  $4^{\circ} 15'$  E. de Gw.; luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

h) Boya de silbato, luminosa, núm. 2, por los  $55^{\circ} 22' 30''$  N. y  $4^{\circ} 20'$  E. de Gw.; luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

i) Boya de silbato, luminosa, núm. 1, por los  $55^{\circ} 39' 30''$  N. y  $4^{\circ} 45'$  E. de Gw.; luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos.

j) Barco-faro Norte del Doggerbank, por los  $56^{\circ}$  N. y  $5^{\circ}$  E. de Gw.; luz blanca de 1 ocultación cada 15 segundos. Sirena de niebla cada 30 segundos.

Sígase en seguida el meridiano  $5^{\circ}$  E. de Gw. hasta el paralelo  $57^{\circ} 18'$  N.

4) Bahía de Heligoland.—Sígase un canal de 5 millas de ancho, cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

a) Barco-faro Sur de Doggerbank, por los  $54^{\circ} 45'$  N. y  $3^{\circ} 58' 30''$  E. de Gw.

b)  $55^{\circ} 9'$  N. y  $5^{\circ} 49'$  E. de Gw.

c)  $54^{\circ} 54'$  N. y  $6^{\circ} 10'$  E. de Gw.

d)  $54^{\circ} 26'$  N. y  $7^{\circ} 45'$  E. de Gw.

e)  $54^{\circ} 15'$  N. y  $7^{\circ} 45'$  E. de Gw.

Después, cuando se marque el Heligoland al Este, hágase rumbo a la entrada del Elba o del Weser.

Este canal está balizado como sigue:

1.º Boya negra, luminosa, núm. 1: 1 destello blanco, por los  $54^{\circ} 26'$  N. y  $7^{\circ} 47''$  E. de Gw.

2.º Boya negra, luminosa, núm. 2: 2 destellos blancos, por los  $54^{\circ} 33'$  N. y  $7^{\circ} 25' 30''$  E. de Gw.

3.º Boya negra, luminosa, núm. 3: 3 destellos blancos, por los  $54^{\circ} 40'$  N. y  $7^{\circ} 4'$  E. de Gw.

4.º Boya negra, luminosa, núm. 4: 1 destello blanco, por los  $54^{\circ} 47' 30''$  N. y  $6^{\circ} 31'$  E. de Gw.

5.º Boya negra, luminosa, núm. 5: 2 destellos blancos por los  $54^{\circ} 54'$  N. y  $6^{\circ} 15'$  E. de Gw.

6.º Boya luminosa F. a unos 750 metros y  $249^{\circ}$  del barco-faro de Norderney.

7.º Barco-faro de Norderney, por los  $55^{\circ} 9'$  N. y  $5^{\circ} 49'$  E. de Gw.: 2 destellos blancos cada 10 segundos. Sirena de nie-

bla: 2 sonidos y 1 sonido alternados cada 30 segundos.

8.º Boya negra, luminosa, núm. 6: 4 destellos blancos, por los  $55^{\circ}$  N. y  $5^{\circ} 10'$  E. de Gw.

9.º Boya negra, luminosa, núm. 7: luz blanca, de 1 ocultación cada 7,5 segundos, por los  $54^{\circ} 53' 30''$  N. y  $4^{\circ} 35'$  E. de Gw.

NOTA.—Las situaciones arriba indicadas son aproximadas y sujetas a cambios. Puede ocurrir que las luces de las boyas se extingan momentáneamente.

Hay que hacer notar que las boyas y buques-faros no están actualmente sobre el mismo eje del canal y que algunas boyas y buques-faros se encuentran muy cerca de la zona peligrosa.

Es el canal el que debe seguirse tal como se ha descrito antes y no la línea de boyas.

Sobre este canal funciona un servicio de prácticos. Los buques de los prácticos están en la proximidad del buque-faro Sud de Doggerbank y la estación de prácticos de Heligoland funciona.

Todo buque que quiera embarcar o desembarcar un práctico, deberá, de día, izar la bandera de práctico con la señal P. T. o la señal S. y de noche, mostrará una luz de destellos blancos.

5) Aguas territoriales holandesas. Atención.—Minas fondeadas han sido encontradas en las zonas siguientes:

a) A lo largo de Stortemelk (Terschelling), entre los paralelos  $53^{\circ} 18'$  N. y  $53^{\circ} 34'$  N. y los meridianos  $4^{\circ} 55'$  E. de Gw. y  $4^{\circ} 59'$  E. de Gw.

b) A lo largo de Zeegat de Frise, entre los paralelos  $53^{\circ} 32'$  N. y  $53^{\circ} 24'$  N. y los meridianos  $6^{\circ} 1'$  E. de Gw. y  $6^{\circ} 5'$  E. de Gw.

#### MAR DEL NORTE

##### ZONA V

Núm. 717.—115 M.—Corrección al aviso 447, 72 M.—1.º En el aviso 72 M. y con el título "Campos de Minas", inciso D, Canal de Douvres, el campo de minas está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

$51^{\circ} 2' 30''$  N. y  $1^{\circ} 21'$  E. de Gw.

$50^{\circ} 55' 12''$  N. y  $1^{\circ} 36' 43''$  E. de Gw.

$50^{\circ} 55' 12''$  N. y  $1^{\circ} 36' 42''$  E. de Gw.

$50^{\circ} 54'$  N. y  $1^{\circ} 21' 42''$  E. de Gw.

$50^{\circ} 58'$  N. y  $1^{\circ} 14' 42''$  E. de Gw.

2.º En el aviso núm. 447, 72 M, en el título "Rutas que deben seguirse", reemplazar la primera parte por la que sigue.

##### Rutas que deben seguirse.

Todas las aguas situadas sobre la costa de Inglaterra, al Oeste de la línea que une los puntos siguientes, pueden considerarse como libres de minas fondeadas:

$50^{\circ} 46' 48''$  N. y  $0^{\circ} 58' 30''$  E. de Gw.

$50^{\circ} 58' 30''$  N. y  $1^{\circ} 13'$  E. de Gw. (buque-faro "Santa Cecilia").

$51^{\circ} 3' 12''$  N. y  $1^{\circ} 20'$  E. de Gw. (buque-faro "Anglia").

$51^{\circ} 9'$  N. y  $1^{\circ} 28'$  E. de Gw. (buque-faro "South Goodwin").

$51^{\circ} 22' 12''$  N. y  $1^{\circ} 33' 12''$  E. de Gw.

$51^{\circ} 35' 48''$  N. y  $1^{\circ} 22' 12''$  E. de Gw.

$51^{\circ} 43'$  N. y  $1^{\circ} 31'$  E. de Gw.

$51^{\circ} 49' 48''$  N. y  $1^{\circ} 34' 48''$  E. de Gw.

$51^{\circ} 53' 30''$  N. y  $1^{\circ} 34' 12''$  E. de Gw.

$52^{\circ} 26' 12''$  N. y  $1^{\circ} 51' 30''$  E. de Gw.

$52^{\circ} 38'$  N. y  $2^{\circ} 0'$  E. de Gw.

$52^{\circ} 47'$  N. y  $1^{\circ} 58' 30''$  E. de Gw.

$52^{\circ} 51'$  N. y  $1^{\circ} 48'$  E. de Gw.

$53^{\circ} 0'$  N. y  $1^{\circ} 31'$  E. de Gw.

Los buques que a causa de niebla o por otra razón tengan que fondear en esta zona pueden hacerlo, pero a una distancia de 0,5 millas por lo menos del eje del

canal de guerra y fuera de las rutas en uso. En todas las demás circunstancias deben seguir los canales principales y las rutas ordenadas hasta tener por el través el puerto de destino.

III.—En el aviso 72 M y bajo el título "Rutas que deben seguirse", suprimir los incisos 5.º, 6.º, 7.º y 8.º y reemplazarlos por los siguientes:

5.º De Dungeness a Dunas.—Entre Dungeness y las Dunas, en uno y otro sentido, mantenerse al Norte y al Oeste de la línea que pasa por los puntos siguientes:

a)  $50^{\circ} 46' 48''$  N. y  $0^{\circ} 58' 30''$  E. de Gw.

b) Buque-faro "Santa Cecilia" en  $50^{\circ} 58' 30''$  N. y  $1^{\circ} 13'$  E. de Gw., dando un destello rojo cada 30 segundos. Sirena de niebla, 3 sonidos cada 2 minutos.

c) Buque-faro "Anglia" en  $51^{\circ} 3' 12''$  N. y  $1^{\circ} 20'$  E. de Gw., dando 1 destello blanco cada 10 segundos. Sirena de niebla, 2 sonidos cada 2 minutos.

d) Buque-faro "South Goodwin" en  $51^{\circ} 9'$  N. y  $1^{\circ} 28'$  E. de Gw., con 2 destellos blancos cada 30 segundos.

NOTAS.—1.º Los buques-faros "Santa Cecilia" y "Anglia" pueden de tiempo en tiempo trasladarse sin aviso al Sur, según avancen los trabajos de dragados del Paso de Calais.

No deben, por lo tanto, tomarse estos faros como puntos de referencias; tienen solamente por objeto marcar el límite NW del campo de minas.

2.º Buques con redes de arrastre pueden encontrarse en la bahía de Eastwase, a menos de 1,5 millas de la costa.

6.º De Dover a Calais.—Partiendo de un punto situado a 1 milla al Sur del buque-faro "Knuckle" a Dover, hacer rumbo para pasar a 0,5 millas al SW. de la boya de destellos blancos núm. 4, situada en  $51^{\circ} 5'$  N. y  $1^{\circ} 27'$  E. de Gw.; después, a 0,5 millas al SW. del buque-faro, situado en  $51^{\circ} 3'$  N. y  $1^{\circ} 32'$  E. de Gw. (destellos rojos y blancos cada 15 segundos; sirena de niebla, 3 sonidos cada minuto); después, a 0,5 millas al SW. de la boya núm. 7 de destellos blancos, situada en  $51^{\circ} 0' 42''$  N. y  $1^{\circ} 39'$  E. de Gw. En seguida hágase rumbo directo sobre un punto situado en  $50^{\circ} 58'$  N. y  $1^{\circ} 46'$  E. de Gw., en la unión con la ruta costera de Francia. Después se comunican con el patrullero francés; se seguirá la ruta 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 0,5 millas al NE. de las boyas números 7 y 4, y a 0,5 millas al NE. del buque-faro situado en  $51^{\circ} 3'$  N. y  $1^{\circ} 32'$  E. de Gw.

7.º De Folkestone a Boulogne.—Los buques que van de Inglaterra a Francia, al salir de Folkestone deben pasar a 1,5 millas al Oeste del buque-faro "Santa Cecilia", que marca el límite NW. del campo de minas de los canales de Dover. En seguida pasarán a 0,5 millas al SW. del buque-faro "SW. de Colbart", en  $50^{\circ} 49'$  N. y  $1^{\circ} 15'$  E. de Gw., y de la boya número 8, en  $50^{\circ} 46' 42''$  N. y  $1^{\circ} 23' 30''$  E. de Gw.; después harán rumbo hacia el punto,  $50^{\circ} 43' 42''$  N. y  $1^{\circ} 28' 42''$  E. de Gw.; después al punto  $50^{\circ} 44' 30''$  N. y  $1^{\circ} 33' 18''$  E. de Gw.; este último punto se encuentra en la unión de la ruta costera de Francia.

Los buques destinados al Oeste y Sur de Boulogne deben dejar la ruta anterior en el punto  $50^{\circ} 45' 42''$  N. y  $1^{\circ} 28' 42''$  E. de Gw. y hacer rumbo al punto  $50^{\circ} 43' 6''$  N. y  $1^{\circ} 32' 12''$  E. de Gw. y seguir la ruta costera de Francia.

Estos buques deben mostrar su numeral entre los puntos  $50^{\circ} 45' 42''$  N. y  $1^{\circ}$

28' 42" E. de Gw. y 50° 43' 6" N. y 1° 32' 12" E. de Gw.

No están obligados a parar para comunicar con los buques de patrulla aquellos buques que han recibido instrucciones antes de abandonar el puerto de salida.

Los buques que vayan de Francia a Inglaterra partirán del punto 50° 44' 30" N. y 1° 33' 18" E. de Gw., situado en la unión de la ruta costera de Francia; harán rumbo al punto 50° 45' 42" N. y 1° 28' 42" E. de Gw.; pasarán a 0,5 millas al NE. de la boya luminosa núm. 8, del buque-faro "SW. de Colbart" y de la boya núm. 6.

En seguida pasarán a 1 milla al Oeste del buque-faro "Santa Cecilia" y de allí harán rumbo directo a la entrada del puerto de Folkestone:

a) Buque-faro "Santa Cecilia", dando 1 destello rojo cada 30 segundos. Sirena de niebla, 3 sonidos cada 3 minutos, en 50° 58' 30" N. y 1° 13' E. de Gw.

b) Buque-faro "SW. Colbart", dando 1 destello rojo cada 20 segundos. Sirena de bruma, 2 sonidos cada 2 minutos, en 50° 49' N. y 1° 15' E. de Gw.

c) Boya luminosa núm. 8, plana, negra, dando 1 destello blanco cada 2,5 segundos, en 50° 46' 42" N. y 1° 23' 30" E. de Gw.

8.º De Dungeness a Boulogne.—Los buques que vayan de Inglaterra a Francia dejarán la ruta Dungeness-Les Dunes cuando estén al Sur de Dungeness, pasarán a 0,5 millas al SW. del buque-faro SW. de Colbart y después seguirán la ruta de Folkestone a Boulogne descrita anteriormente. Los buques que vayan de Francia a Inglaterra, seguirán la ruta Boulogne Folkestone hasta estar a 0,5 millas al NE. del buque-faro SW. de Colbart, después harán rumbo a un punto situado al Sur de Dungeness y seguirán la ruta Dungeness-Les Dunes.

#### MAR BALTICO

##### ZONA I

Núm. 718.—116 M.—Corrección al aviso núm. 621, 106 M. de 1919.

1.º En el aviso núm. 621, 106 M., bajo el título IV, Derrotas que deben seguirse, párrafo D, Proximidades Sur del Sund, suprimanse los incisos a) y b), reemplazándolos por los siguientes:

a) En el ángulo NE. del campo de minas:

Situación aproximada: 55° 33' 42" N. y 12° 45' 36" E. de Gw.

Descripción: Boya blanca, luminosa, con 1 destello blanco cada 15 segundos.

b) En el ángulo NW. del campo de minas:

Situación aproximada: 55° 37' 18" N. y 12° 41' 24" E. de Gw.

Descripción: Boya blanca, luminosa, de 2 destellos blancos cada 10 segundos.

NOTA.—1.º Además de las boyas indicadas en las proximidades Sur del Sund, se han fondeado multitud de boyas de amarre en las cercanías del canal Drogden.

2.º Un buque de guerra estacionado en los 55° 32' N. y 12° 41' E. de Gw. conduce a los buques por el canal Drogden. En la época de los hielos podrá retirarse sin previo aviso.

3.º En el aviso 621, 106 M., bajo el título IV, Derrotas que deben seguirse, párrafo F, Pequeño Belt, añádase al final del artículo lo que sigue:

Hay un buque de guerra estacionado al W. del Thoro Rev para la policía de la navegación. En la época de los hielos podrá ser retirado sin previo aviso.

#### CANAL DE LA MANCHA Y COSTA OESTE DEL REINO UNIDO

Núm. 719.—117 M.—Corrección al aviso 542, 87 M. de 1919.

1.º En este aviso suprimase el párrafo I, Del Cabo Wrath a Rudh-Re, y la nota que le sigue; esta región ha sido dragada, habiéndose levantado todas las restricciones por encontrarse libre de minas fondeadas.

2.º En este aviso suprimase el párrafo III, Barra Head. Esta región ha sido dragada, hallándose libre de minas, por lo que han sido levantadas todas las restricciones.

#### MAR DEL NORTE

##### ZONA III

Núm. 720.—118 M.—Corrección al aviso núm. 166, 22 M., de 1919.—Suprimase en este aviso el párrafo titulado Campos de minas.

Habiendo sido dragados los campos de minas descritos por fuera de Ratray Head y de Fifeness, como también el señalado en las proximidades de Christiansand, han sido levantadas todas las restricciones que se habían establecido en estas regiones.

Véase el aviso núm. 451, 76 M., de 1919.

##### ZONA II

Núm. 721.—119 M.—Corrección al aviso número 568, 94 M., de 1919.—En el aviso número 568, 94 M., bajo el epígrafe Campos de minas, el barco-faro situado en los 58° 12' 30" N. y 1° 14' 48" W. de Gw., designado en el artículo 6.º del inciso b), párrafo I, será denominado en lo sucesivo barco-faro "Scotia".

##### ZONA V

Núm. 722.—120 M.—Corrección al aviso núm. 447, 72 M., de 1919.—1.º Bajo el título Derrotas que deben seguirse, 2.º Del barco-faro "Edinburgh Channel" al canal de guerra de la costa Este de Inglaterra, el barco-faro descrito en el párrafo a) y situado por los 51° 42' N. y 1° 28' de Gw., se denominará barco-faro "Blanck Deep" NE.

El barco-faro descrito en el párrafo b) y situado por los 51° 39' N. y 1° 23' 42" E. de Gw., será denominado barco-faro "Blanck Deep NW".

2.º En el mismo aviso, bajo el título Derrotas que deben seguirse, 6.º De Dover a Calais, el barco-faro situado por los 51° 3' N. y 1° 32' E. de Gw. se denominará barco-faro "Douvres-Calais".

3.º En el mismo aviso, bajo el título Derrotas que deben seguirse, 13.º de Orfordness a la desembocadura del Mosa, el buque-faro e, situado en 52° 5' N. y 2° 0' E. de Gw. será llamado buque-faro "W. O. M."

4.º En el mismo aviso, bajo el título Rutas que deben seguirse, 13.º de Orfordness a la desembocadura del Mosa, el buque-faro "F.", situado en 51° 49' N. y 2° 54' 18" E. de Gw., será denominado buque-faro "M. O. M."

5.º En el mismo aviso, bajo el título Rutas que deben seguirse, 13.º de Orfordness a la desembocadura del Mosa, el buque-faro "h", situado en 51° 50' 18" N. y 3° 27' 42" E. de Gw., será llamado buque-faro "E. O. M."

#### MAR MEDITERRANEO

##### ZONA VI (Archipiélago).

Núm. 723.—121 M.—Un aviso referente a esta zona se publicará tan pronto se tengan reunidos los datos necesarios.

##### ZONA VII

Núm. 724.—122 M.—Un aviso referente a esta zona se publicará tan pronto se tengan reunidos los datos necesarios.

#### ZONA VIII (Mar Negro y Mar de Azof).

Núm. 725.—123 M.—A causa del gran número de campos de minas en los mares Negro y de Azof, todos los buques destinados a puertos de estos mares deben antes tocar en Constantinopla, donde recibirán instrucciones.

#### ZONA I (Región occidental).

Núm. 726.—124 M y 125 M.—Corrección al aviso núm. 574, 100 M. En el aviso núm. 574, 100 M., bajo el título Campos de minas, 2.º Rutas de aproximación, suprimir el inciso c) Philippeville, y reemplazarlo por el siguiente:

c) Philippeville. Ruta de aproximación libre entre los meridianos 6° 29' E. de Gw. y 7° 11' E. de Gw.

#### MANCHA Y COSTA OESTE DEL REINO UNIDO

##### MANCHA (PARTE SUR)

Núm. 727.—126 M.—Corrección al aviso núm. 391, 60 M.

Bajo el título Rutas que deben seguirse, C, inciso 1.º, Ruta costera de Cherbourg-Boulogne, añadir después de la nota lo siguiente: La zona situada entre la ruta costera que acaba de describirse y la línea que une el punto 50° 36' 48" N. y 1° 24' 30" E. de Gw. al punto 50° 5' 48" N. y 1° 9' 30" E. de Gw., ha sido dragada y abierta al tráfico.

#### MAR MEDITERRANEO

Núm. 728.—127 M.—Corrección al aviso núm. 576, 102 M., de 1919.

1.º En el aviso 576, 102 M., bajo el título II, Campos de minas, suprimase el párrafo 5.º, Arabia, y reemplácese por el siguiente:

5.º Arabia.—Debe evitarse una zona peligrosa que se encuentra comprendida entre la costa por una parte y la línea que une los puntos siguientes:

31° 8' 30" N. y 33° 51' E. de Gw.

31° 29' N. y 33° 51' E. de Gw.

31° 38' N. y 34° 30' E. de Gw.

31° 36' N. y 34° 30' E. de Gw.

2.º En el mismo aviso, bajo el título II, "Campos de minas", en el párrafo 6, Egipto, suprimanse los puntos C, Port Said, y D, Alejandría.

En toda la región de Port Said han sido dragados los campos de minas, no quedando más peligros que los constituidos por los naufragios que se indican en los avisos corrientes.

#### ZONA IV.—Francia y costa Oeste de Italia.

Núm. 729.—128 M.—Corrección al aviso número 618, 103 M., de 1919.

Bajo el título V, "Italia, Campos de minas", suprimase el párrafo 4º Génova. Han sido dragados los campos de minas de esta región, por lo que han quedado levantadas todas las restricciones.

#### MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL REINO UNIDO

##### REGION NORTE DE LA MANCHA

Núm. 730.—129 M.—Corrección al aviso número 291, 40 M., de 1919.

En el aviso citado, párrafo II, suprimanse los puntos siguientes:

1.º Proximidades de Plymouth.

2.º Start Point.

3.º Torbay.

5.º Portland y Weymouth.

6.º Proximidades de Portsmouth (párrafos a y b).

8.º Le Park (párrafos a y b).

Estas zonas han sido dragadas, pudiéndose navegar por ellas libremente.

#### MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO

Núm. 731.—130 M.—Corrección al aviso número 542, 87 M, de 1919.

En el aviso citado suprimanse los siguientes párrafos:

- X. Canal de San Jorge.
- XIII. Faro Inishtearaght.
- XVIII. Bahía Mounts.
- XIX. Lizard.

Estas zonas han sido dragadas, quedando abiertas al tráfico.

#### AVISO GENERAL

##### Buques fondeados y minas derivantes.

Núm. 732.—131 M.—Habiendo sufrido un buque fondeado un grave accidente a causa de haber chocado una mina derivante con un objeto que sobresalía del casco, se recomienda a los buques fondeados en las regiones donde existan minas a la deriva no dejar nada que sobresalga del casco en la línea de flotación y llevar las escalas durante la noche para disminuir los riesgos.

#### MAR BALTICO

##### ZONA I

Núm. 733.—132 M.—Correcciones al aviso núm. 621, 106 M, de 1919.—En el citado aviso, bajo el título IV, "Derrotas que deben seguirse", suprimase el párrafo H, Gabet (Kadet) Rinne, y reemplazarle por el siguiente:

H. Gabet (Kadet) Rinne.—El paso a través de los campos de minas descritos más arriba, en el párrafo III, G, se encuentra por los 54° 23' N. y 12° 20' E. de Gw., y está balizado como sigue:

a) Boya de campana, luminosa, pintada de negro y marcada "Gjedser 1".

Características: Grupo de destellos rojos, separados por 2 ocultaciones cada 8 segundos.

Situación aproximada: 54° 21' 54" N. y 12° 16' E. de Gw.

b) Boya negra, marcada "Gjedser 2", luminosa.

Características: Luz blanca, de 1 ocultación cada 8 segundos.

Situación aproximada: 54° 23' 12" N. y 12° 19' 42" E. de Gw.

c) Boya negra, marcada "Gjedser 3", de silbato y luminosa.

Características: 1 grupo de destellos verdes, separados por 2 ocultaciones cada 8 segundos.

Situación aproximada: 54° 25' 18" N. y 12° 22' 6" E. de Gw.

d) Barco-faro "Gjedser".

Situación aproximada: 54° 23' N. y 12° 20' 6" E. de Gw.

Los buques que utilicen este paso deben pasar al Sur de la boya 1, entre la boya 2 y el barco-faro y al Sur de la boya 3. Hágase luego rumbo al arranque de la derrota del Báltico por fuera de Arkona.

NOTA.—El campo de minas señalado en el aviso núm. 621, 106 M, bajo el título "Campos de minas", párrafo G, Gabet (Kadet) Rinne, y que se extendía entre el barco-faro del arrecife Gjedser y Wustrow, sobre la costa alemana, ha sido dragado. Ahora puede pararse al Sur y al Este de este barco-faro.

#### MANCHA Y COSTAS OCCIDENTALES DEL REINO UNIDO

##### REGION NORTE DE LA MANCHA

Núm. 734.—40 bis M.—Corrección al aviso núm. 291, 40 M, de 1919.—Bajo el

título II, "1.º Proximidades de Portsmouth, suprimase el párrafo 7, Spithead y Solent.

#### MANCHA.—PARTE SUR

Núm. 735.—133 M.—El presente aviso anula y reemplaza a los avisos números 391, 60 M; 449, 74 M; 568, 93 M; 627, 111 M; 727, 126 M.—En esta región de la Mancha, descrita más abajo bajo el título "Mancha. Parte Sur", han sido señalados los campos de minas. Los buques deben seguir exactamente, en esta zona, las derrotas prescritas en el presente aviso.

Mancha, Parte Sur.—Limitada al Norte por la línea que une los puntos siguientes:

48° 28' N. y 7° 8' W. de Gw.

50° 5' N. y 2° 14' W. de Gw.

50° 21' N. y 0° 36' E. de Gw.

50° 49' 30" N. y 1° 15' E. de Gw.

al Este, por una línea que une Boulogne al punto 50° 49' 30" N. 1° 15' E. de Gw.; al Sur y al Oeste, por la costa Norte de Francia hasta el paralelo 48° 28' N., y a continuación por este paralelo.

##### Zonas peligrosas.

1.º Zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

48° 28' N. y 5° 30' W. de Gw.

48° 37' 30" N. y 5° 12' W. de Gw.

49° 16' N. y 2° 53' W. de Gw.

49° 7' N. y 2° 35' W. de Gw.

49° 2' 30" N. y 2° 36' W. de Gw.

48° 49' N. y 3° W. de Gw.

en seguida por la costa Norte de Francia hasta el paralelo 48° 28' N., y después por este mismo paralelo.

2.º Zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

49° 10' 30" N. y 2° 14' W. de Gw.

49° 20' N. y 2° 25' W. de Gw.

49° 43' 30" N. y 2° 9' W. de Gw.

49° 49' N. y 1° 56' W. de Gw.

49° 43' 30" N. y 1° 56' W. de Gw.

en seguida por la costa de Francia hasta el paralelo 49° 23' N.; después por una línea que termina en el punto 49° 13' 30" N. y 2° 1' W. de Gw. y, finalmente, por la costa Norte y Oeste de Jersey.

3.º Zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

49° 41' 30" N. y 1° 16' W. de Gw.

49° 49' N. y 1° 16' W. de Gw.

49° 50' N. y 0° 20' W. de Gw.

49° 36' N. y 0° 20' W. de Gw.

49° 36' N. y 0° 17' 12" W. de Gw.

en seguida y hasta la costa de Francia, por un arco de círculo de 15 millas de radio, cuyo centro es el faro de la Hève, y por último, por la costa de Francia, hasta el punto 49° 41' 30" N. y 1° 16' W. de Gw.

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

49° 45' 30" N. y 0° 10' E. de Gw.

49° 50' N. y 0° 10' E. de Gw.

49° 50' N. y 0° 3' E. de Gw.

50° 3' 30" N. y 0° 45' 48" E. de Gw.

49° 53' 48" N. y 0° 50' E. de Gw.

49° 57' 30" N. y 0° 49' 30" E. de Gw.

49° 54' N. y 0° 31' 30" E. de Gw.

49° 45' 30" N. y 0° 10' E. de Gw.

5.º Zona peligrosa limitada, por una parte, por la costa de Francia y un arco de círculo de 10 millas de radio alrededor de la extremidad del malecón Oeste de Diepp, y, por otra parte, por una línea quebrada que une los puntos siguientes:

50° 3' 48" N. y 0° 54' 30" E. de Gw.

50° 5' 48" N. y 0° 53' E. de Gw.

50° 11' N. y 1° 10' E. de Gw.

50° 45' 30" N. y 1° 10' E. de Gw.

50° 49' 30" N. y 1° 15' E. de Gw.

Y Boulogne.

#### Derrotas que deben seguirse.

A) En la zona peligrosa descrita en el párrafo primero del capítulo precedente, las derrotas prescritas son las siguientes:

1.º Derrota costera.—Seguir la costa francesa a menos de 6 millas.

2.º De Brest a Cherburgo.—Seguir la derrota costera hasta un punto situado a 2 millas al Norte del faro de la isla de Batz; después hágase rumbo hasta un punto situado a 7 millas al Norte de la luz de las Siete Islas, después hasta el punto 49° 13' N. y 2° 47' 30" W. de Gw.

E inversamente.

3.º Proximidades del Four.—Del punto 48° 41' N. y 4° 59' 30" W. de Gw. harán rumbo a 156° 5', hasta unirse a la ruta de la costa en el punto 48° 34' N. y 4° 55' W. de Gw.

E inversamente.

B) En la zona peligrosa descrita en el inciso 2.º del capítulo anterior, la ruta marcada es la siguiente:

De Brest a Cherburgo.—Desde el punto 49° 20' N. y 2° 25' W. de Gw., hágase rumbo para pasar por los puntos siguientes:

49° 22' N. y 2° 19' W. de Gw.

49° 45' 30" N. y 2° 0' W. de Gw.

49° 47' N. y 1° 56' W. de Gw.

E inversamente.

C) En la zona peligrosa descrita en el inciso 3.º del capítulo anterior, las rutas marcadas son las siguientes:

a) De Cherbourg al Havre (Ruta de la costa).—Del punto 49° 45' N. y 1° 16' W. de Gw., hágase rumbo directo al punto 49° 29' 30" N. y 0° 18' 30" W. de Gw.

b) Proximidades NW. del Havre.—Desde el punto 49° 49' 30" N. y 0° 46' 48" W. de Gw., hágase rumbo directo al punto 49° 30' 48" N. y 0° 18' 48" W. de Gw.

c) Entrada de Ouistreham.—Abandonar la ruta de la costa en el punto 49° 29' N. y 0° 16' W. de Gw. y hágase rumbo al Sur hacia Ouistreham.

E inversamente.

4.º Entrada del Havre y de Sena.—Rutas de aproximación libres entre las zonas peligrosas 3.º y 4.º anteriormente expuestas.

NOTA.—Para evitar los peligros de restos de naufragio y el que puede haber de minas sumergidas sin explotar, queda prohibido fondear en la zona limitada al Sur por el paralelo del faro de la Hève, al SW. por la línea que une el punto 49° 30' 42" N. y 0° 2' W. de Gw. al punto 49° 33' 12" N. y 0° 6' 42" W. de Gw.; al Oeste por el meridiano 0° 6' 42" W. de Gw.; al Norte por el paralelo 49° 35' N., y al Este por la costa.

5.º a) Ruta de aproximación NE. de cabo de Antives.—Para atravesar el campo de minas descrito en el inciso 4.º anterior, con el título Zonas peligrosas, hágase la derrota siguiente: del punto 49° 55' N. y 0° 19' E. de Gw., hágase rumbo directo al punto 49° 46' 30" N. y 0° 13' E. de Gw.

b) Ruta costera.—Barájese la costa por dentro de la zona peligrosa, 4.º, ya descrita.

6.º Para atravesar el campo de minas descrito en el inciso 5.º anterior, con el título de Zonas peligrosas, las únicas rutas permitidas son las siguientes:

a) Ruta de la costa.—Del punto 50° 3' 30" N. y 1° 15' 48" E. de Gw., hágase rumbo para pasar por los puntos siguientes:

50° 4' 48" N. y 1° 19' 30" E. de Gw.

50° 31' N. y 1° 31' E. de Gw.

50° 42' N. y 1° 32' E. de Gw.

50° 43' N. y 1° 32' E. de Gw.

Este último punto se encuentra en la

unión con la ruta descrita en el aviso 72 M, referente al Mar del Norte, zona V.

**Nota.**—Las zonas siguientes, que habían sido señaladas como peligrosas, están actualmente libres de minas, fondeadas y abiertas al tráfico.

1.º Parte situada al Sur del paralelo 50° 49' 30" N. de la zona circular, de 10 millas de radio, alrededor del puerto de Boulogne.

2.º Zona comprendida entre la ruta de la costa anteriormente descrita y la línea que une los puntos siguientes:

50° 36' 48" N. y 1° 24' 30" E. de Gw.  
50° 5' 48" N. y 1° 9' 30" E. de Gw.

3.º Zona comprendida entre la costa por un lado, y por la otra la ruta de la costa descrita, el canal de seguridad de Tréport y un arco de círculo de 10 millas de radio, teniendo a Dieppe por centro.

b) Entrada de Tréport.—Abandonar la ruta de la costa en el punto 50° 4' 48" N. y 1° 19' 30" E. de Gw. y hacer rumbo a 115°, manteniendo la estación del ferrocarril en línea con el faro del maleón Oeste.

De noche una luz roja se enciende en la estación del ferrocarril.

E inversamente.

### MAR DEL NORTE

#### Canal de guerra en la costa Este de Inglaterra.

Núm. 736.—134 M.—El presente aviso anula y reemplaza a los avisos números 448, 73 M y 543, 88 M.

1.º El canal descrito a continuación va de la entrada Norte del Brack Deep hasta Whitby.

Donde el eje del canal está marcado por una línea de boyas, éstas muestran una luz roja, y los buques deben dejarlas a 400 metros por babor.

En general, y salvo el interior de los bancos, el ancho del canal es de 0,5 millas a uno y otro lado del eje del mismo.

Cuando el canal pasa por dentro de los bancos, estos últimos están marcados por boyas de navegación que muestran una luz blanca.

2.º Del Black Deep a Shipway:

Una boya cónica, roja, luminosa, con luz blanca, de 1 ocultación cada 10 segundos, marca la punta Sunk, por los 51° 45' 42" N. y 1° 29' 18" E. de Gw.

Una boya cónica, roja, luminosa, con 1 destello blanco cada 10 segundos, marca la punta Longsand, por los 51° 46' 54" N. y 1° 29' 18" E. de Gw.

El eje del canal está jalonado por las boyas siguientes:

Boya núm. 1, a cuadros blancos y negros, luminosa, con 2 destellos rojos cada 7,5 segundos, por los 51° 47' 18" N. y 1° 32' 42" E. de Gw.

Boya núm. 2, cónica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 7,5 segundos, por los 51° 49' 48" N. y 1° 33' 48" E. de Gw.

Boya núm. 3, cónica, roja, luminosa, con 1 destello rojo cada 2,5 segundos, por los 51° 51' 36" N. y 1° 33' 36" E. de Gw.

Después, embóquese el Shipway.

Una boya plana, a cuadros blancos y negros, luminosa, con 1 destello blanco cada 5 segundos, marca la punta South Ship por los 51° 53' 36" N. y 1° 34' 6" E. de Gw.

3.º Del Shipway al Stanford Channel:

Una boya cónica, roja, luminosa, con 1 destello blanco cada 10 segundos, marca la punta North Ship por los 52° 1' 18" N. y 1° 38' 30" E. de Gw.

Una boya cónica, roja, luminosa, número 8, con 2 destellos blancos cada 10 segundos, marca la punta Bawd, por los 52° 1' 42" N. y 1° 35' 42" E. de Gw.

El eje del canal está jalonado por las boyas siguientes:

Boya núm. 9, esférica, roja, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 52° 3' 18" N. y 1° 37' E. de Gw.

Luego de pasarse por dentro del banco Alborough Napes, que está marcado por la boya núm. 12, cónica, roja, luminosa, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 52° 8' 42" N. y 1° 41' 30" E. de Gw.

El eje del canal está indicado como sigue:

Boya núm. 13, esférica, roja, luminosa, con luz roja de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 52° 10' 7" N. y 1° 42' 30" E. de Gw.

Boya núm. 15, esférica, roja, luminosa, con un destello rojo cada 5 segundos, por los 52° 15' 36" N. y 1° 44' 48" E. de Gw.

Boya núm. 92, esférica, roja, luminosa, con un destello rojo cada 10 segundos, por los 52° 20' 36" N. y 1° 47' 54" E. de Gw.

Boya núm. 89, cónica, roja, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 52° 25' 42" N. y 1° 49' 6" E. de Gw.

4.º Del Stanford channel al barco-faro de Haisborough, por fuera de Cross-Sands.

A partir de la boya núm. 89, antes designada, el canal pasa por los puntos siguientes:

52° 26' N. y 1° 50' E. de Gw.  
52° 38' N. y 1° 59' E. de Gw.  
52° 46' 48" N. y 1° 57' E. de Gw.  
52° 50' N. y 1° 48' E. de Gw.  
52° 58' N. y 1° 33' 18" E. de Gw.

5.º Del Stanford channel a Cromer, por dentro de los bancos Scroby.—A partir de la boya núm. 89, arriba designada, no está indicado el canal por las boyas del canal de guerra (War Channel) y pasa por el Stanford Channel, por dentro de los bancos Holm, Corton y Scroby, hasta el barco-faro "Cockle"; después sigue la costa hasta el punto 52° 58' N. y 1° 23' W. de Gw.

**NOTA.**—Los buques pueden dejar este canal después de haber rebasado el barco-faro "Cockle" y hacer rumbo directo para tomar el canal exterior por fuera del barco-faro "Haisborough".

6.º Del barco-faro de Haisborough a Flamborough Head.—Esta derrota está dragada en una anchura de 1 milla a un lado y otro de una línea que comienza en el punto 52° 58' N. y 1° 33' 18" E. de Gw., y que está jalonada como sigue:

Boya núm. 1, cónica, negra, luminosa, con luz roja, de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 53° 3' 12" N. y 1° 24' 48" E. de Gw.

Boya núm. 2, esférica, negra, luminosa, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 53° 8' N. y 1° 18' 42" E. de Gw.

Boya núm. 3, plana, negra, luminosa, con un destello rojo cada 10 segundos, por los 53° 12' 30" N. y 1° 12' 30" E. de Gw.

Boya núm. 4, plana, negra, luminosa, con luz roja, de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 53° 17' 18" N. y 1° 6' 18" E. de Gw.

Boya núm. 5, plana, negra, luminosa, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 53° 22' 6" N. y 1° 0' 24" E. de Gw.

Boya núm. 6, plana, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 53° 26' 54" N. y 0° 54' 12" E. de Gw.

Boya núm. 7, cónica, negra, luminosa, con luz roja, de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 53° 31' 30" N. y 0° 47' 24" E. de Gw.

Boya núm. 8, cónica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 10 segundos, por los 53° 36' 18" N. y 0° 40' 48" E. de Gw.

Boya núm. 9, cónica, negra, luminosa, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 53° 41' N. y 0° 34' 24" E. de Gw.

Boya núm. 10, plana, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 53° 45' 30" N. y 0° 25' 42" E. de Gw.

Boya núm. 11, esférica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 10 segundos por los 53° 50' N. y 0° 21' 36" E. de Gw.

Boya núm. 12, esférica, negra, luminosa, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 53° 54' 36" N. y 0° 15' 18" E. de Gw.

Boya núm. 13, cónica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 53° 59' 6" N. y 0° 9' 12" E. de Gw.

Boya núm. 14, esférica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 10 segundos, por los 54° 3' 48" N. y 0° 3' 18" E. de Gw.

Boya núm. 15, cónica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 54° 8' 18" N. y 0° 3' 6" W. de Gw.

7.º De Cromer al Humber.—Desde el punto 52° 58' N. y 1° 23' W. de Gw., el eje del canal está indicado actualmente por boyas luminosas provisionalmente, situadas de dos en dos millas.

El canal pasa por dentro del banco Sheringham, por fuera del banco Blake-ney Overfalls, entre los bancos Race y Docking, por fuera del Protector Overfalls, hasta una posición próxima a la entrada del Humber.

8.º Del Humber a Flamborough.—El eje del canal está indicado como en la sección precedente y sigue la costa hasta 2 millas al Norte de Hornsea, pasa por fuera del banco Smithic y vuelve a unirse a la derrota de Haisborough a Flamborough en la boya luminosa núm. 15, antes descrita.

9.º De Flamborough a Whitby.—El eje del canal está jalonado por las boyas luminosas siguientes:

t) Boya núm. 16, de uhso, negra, luminosa, con 3 destellos rojos cada 10 segundos por los 54° 11' 30" N. y 0° 9' 18" W. de Gw.

b) Boya núm. 17, cónica, luminosa, con un destello rojo cada 5 segundos, por los 54° 14' 48" N. y 0° 15' 12" W. de Gw.

c) Boya núm. 18, plana, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 10 segundos, por los 54° 10' N. y 0° 20' 12" W. de Gw.

d) Boya núm. 19, de silbato, plana, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 54° 21' 54" N. y 0° 23' W. de Gw.

e) Boya núm. 20, cónica, negra, luminosa, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 54° 25' 30" N. y 0° 26' W. de Gw.

f) Boya núm. 21, cónica, negra, luminosa, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 54° 29' 24" N. y 0° 29' 12" W. de Gw.

g) Boya núm. 22, cónica, negra, luminosa, con 2 destellos rojos cada 10 segundos, por los 54° 31' 36" N. y 0° 34' 48" W. de Gw.

h) Boya núm. 23, de huso, negra, con silbato, luminosa, con 1 destello rojo cada 3 segundos, por los 54° 33' 54" N. y 0° 40' W. de Gw.

10.º El alumbrado y el balizamiento de las derrotas descritas en los artículos 7.º, 8.º y 9.º arriba descritos se están modificando

Las variaciones que en ellos se introduzcan se indicarán en avisos ulteriores.

La prolongación del antiguo War Channel, entre Whiby y Dunbar, ya no está en uso, y las boyas que jalonaban este canal podrán ser desplazadas eventualmente: de todos modos, y mientras ello sea posible, estas boyas se iluminarán durante la noche con fanales provisionales.

### MAR MEDITERRANEO ZONA IV

Núm. 737.—135 M y 136 M.—Corrección al aviso núm. 618, 103 M, de 1919.—

En el aviso núm. 618, 103 M, bajo el título V. Italia, Campos de minas, suprímase la nota del párrafo 5.º Spezia. La derrota indicada en esta nota ya no está en vigor. Los buques pueden aproximarse a Spezia en derrota libre, bajo reserva de evitar la zona peligrosa descrita en aquel párrafo.

#### COSTAS OCCIDENTALES DE ESPAÑA, DE FRANCIA Y DE PORTUGAL

Núm. 738.—137 M y 138 M.—Corrección al aviso núm. 301, 51 M, de 1919.—En el aviso citado suprímase el primer título, reemplazándole por el siguiente:

Núm. 301.—51 M.—El presente aviso anula y reemplaza a los avisos números 287, 36 M y 297, 47 M.

I. Toda la región de las costas occidentales de Francia, de España y de Portugal, designada en el aviso núm. 146, 2 M, párrafo 6.º, está considerada como libre de minas fondeadas, a excepción de la zona del golfo de Gascuña, designada más adelante. La navegación por esta región es libre, bajo reserva de evitar en

ella los campos de minas designados a continuación y de seguir las derrotas prescritas en presente aviso.

II. En el aviso núm. 301, 51 M, suprímase el párrafo titulado "Zona del golfo de Gascuña", reemplazándole por el siguiente:

#### ZONA DEL GOLFO DE GASCUÑA

Limitada al Norte por el paralelo 48º 28' N.; al Este y al Sur, por los costa francesa, y al Oeste, por una línea que pasa por los puntos siguientes.

- a) Cabo Higner.
- b) 45º 3' 30" N. y 2º 20' 30" W. de Gw.
- c) 46º 27' N. y 4º 30' 30" W. de Gw.
- d) 47º 6' N. y 5º 25' W. de Gw.
- e) 48º 28' N. y 5º 30' W. de Gw.

III. En el aviso núm. 301, 51 M, bajo el título "Derrotas que deben seguirse", suprímase el párrafo 1, Brest, reemplazándole por el siguiente:

1.º Brest.—Derrota de aproximación viniendo del Oeste.

Desde el punto 48º 28' N. y 5º 30' W. de Gw., hágase rumbo para pasar por los puntos siguientes:

a) 48º 28' N. y 5º 30' W. de Gw.

b) 48º 11' 30" N. y 5º 8' W. de Gw.

Desde este último punto hágase rumbo a 70º sobre el Cañón de Brest.

Esta derrota se une en el Iroise a la derrota costera de Francia.

La zona comprendida entre la tierra, por una parte, y por otra, la línea quebrada que une los puntos siguientes, está libre de minas fondeadas y abierta al tráfico:

48º 21' 42" N. y 4º 47' 24" W. de Gw.

48º 17' 24" N. y 4º 48' 18" W. de Gw.

48º 19' N. y 5º 0' 30" W. de Gw.

48º 14' N. y 4º 56' W. de Gw.

48º 15' 12" N. y 4º 48' 30" W. de Gw.

48º 11' 18" N. y 4º 49' W. de Gw.

48º 15' 18" N. y 4º 37' 36" W. de Gw.

IV. En el aviso núm. 301, 51 M, bajo el título "Derrotas que deben seguirse", párrafo 5, Derrota costera de Francia, suprímase el párrafo a) Del Norte hacia Brest, y reemplácese por:

a) Del Norte hacia Brest.—Pasar por el Four o La Helle y tomar en el Iroise la derrota (1º) antes descrita.—El Director general, Augusto Durán.