

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

#### Ministerio de la Guerra

*Real orden disponiendo se devuelvan a los individuos que se mencionan las cantidades que se indican, las cuales ingresaron para reducir el*

*tiempo de servicio en filas.—Páginas 317 a 319.*

#### Administración Central

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso a los Navegantes.—Grupo número 20. Página 318.

ANEXO 1.º — OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO. — ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL. — ANUNCIOS OFICIALES

DEL Comptoir National D'Escompte de Paris.

ANEXO 2.º — EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE HACIENDA.—Dirección General del Tesoro Público.—Estado de los efectos públicos negociados en la Bolsa de Comercio de Barcelona durante el mes de Junio último.

Consejo de Administración de las Minas de Almadén.—Cuenta de ingresos y pagos correspondientes al mes de Junio de 1919.

## PARTE OFICIAL

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

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

## MINISTERIO DE LA GUERRA

### REAL ORDEN

Excmo Sr.: Hallándose justificado que los individuos que se relacionan a continuación, pertenecientes a los Reemplazos que se indican, han sido excluidos totalmente del servicio, y por tanto están comprendidos en el artículo 284 de la vigente ley de Reclutamiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que se devuelvan a los interesados las cantidades que ingresaron para reducir el tiempo de servicio en filas, según cartas de pago

expedidas en las fechas, con los números y por las Delegaciones de Hacienda que en la citada relación se expresan, como igualmente la suma que debe ser reintegrada, la cual percibirá el individuo que hizo el depósito o la persona autorizada en forma legal, según previene el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la citada ley.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 19 de Julio de 1919.

SANTIAGO

Señores Capitanes generales de la primera, segunda, tercera, cuarta y quinta Regiones.

NOMBRES DE LOS RECLUTAS	Reemplazos	PUNTO EN QUE FUERON ALISTADOS	
		Ayuntamiento	Provincia
Luis Díaz Muñoz.....	1916	Madrid .....	Madrid .....
El mismo.....	"	" .....	" .....
El mismo.....	"	" .....	" .....
Jesús Sedano Moreno.....	1919	Daimiel .....	Ciudad Real.....
Juan Torres González.....	1916	San Carlos del Valle.....	Idem .....
José Rodríguez Rodríguez.....	1916	Montijo .....	Badajoz .....
Adrián Moreno Cuesta.....	1916	Don Benito.....	Idem .....
Damián Bernabeu Nicola.....	1919	La Carolina.....	Jaén .....
Antonio Camacho Pichardo.....	1916	Sevilla .....	Sevilla .....
Joaquín Pérez Gálvez.....	1916	Morón .....	Idem .....
El mismo.....	"	" .....	" .....
El mismo.....	"	" .....	" .....
Eduardo Bermudo Ortega.....	1919	Sevilla .....	Idem .....
Adolfo Japón Rico.....	1919	Idem .....	Idem .....
Miguel Mensague Mensague.....	1919	Idem .....	Idem .....
José Barrera Sanz.....	1919	Cantilla .....	Idem .....
Pedro Jiménez y López de Tejada.....	1919	Viso del Alcor.....	Idem .....
Manuel Montero González.....	1919	Carmona .....	Idem .....
Francisco Villalobos Gutiérrez.....	1917	Berja .....	Almería .....
José Plaza Usero.....	1919	Almería .....	Idem .....
Joaquín Alemán Illón.....	1919	Idem .....	Idem .....
Antonio Espinar Garrofini.....	1919	Idem .....	Idem .....
Miguel Jimeno Costillar.....	1916	Lorca .....	Murcia .....
El mismo.....	"	Idem .....	Idem .....
Juan Rojo de la Guardia.....	1919	Idem .....	Idem .....
Manuel Puigcós Furiach.....	1915	Manresa .....	Barcelona .....
Eladio Adoniz Trupita.....	1918	Salmerón .....	Guadalajara .....
Julián Usón Beltrano.....	1919	Bujaraloz .....	Zaragoza .....
Anacleto Antonio Saló Villacampa.....	1919	Zaragoza .....	Idem .....
Julio Jimeno Acín.....	1916	Luceni .....	Idem .....

Madrid, 19 de Julio de 1919.—Santiago.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PESCA MARITIMA

AVISOS A LOS NAVEGANTES

Sección de Hidrografía.

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

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

GRUPO 20.

DEL NUM. 1.103 AL 1.145.

AVISO ESPECIAL

ESPAÑA

Núm. 1.103.—Se ha publicado el Cuaderno de Faros correspondiente al año 1919.

Todas las noticias que en adelante se publiquen en los Avisos a los Navegantes se referirán a esta edición.

## AVISO ESPECIAL

**IMPERIO BRITANICO.—Estaciones radiogonómicas.** Notice to Mariners núm. 1.019. Londres, 1919.

Núm. 1.104.—1.º Las estaciones radiogonómicas (D F estaciones [Dirección Finding estaciones] son unas estaciones terrestres provistas de aparatos receptores capaces de determinar exactamente la dirección de donde emanan las señales radiotelegráficas recibidas.

2.º La precisión con que pueden tomarse las marcaciones dependen de la ejecución de las condiciones que después se indican; pero las marcaciones tomadas por una estación en el sector en que opera pueden considerarse exactas con una aproximación de 2º: las administraciones de estas estaciones no tienen responsabilidad alguna en las consecuencias de una marcación inexacta.

3.º Se debe hacer notar que cuando se utilicen por lo menos 3 D F estaciones que den unas marcaciones que se corten, puede tenerse gran confianza en la posición obtenida por estas marcaciones cuando el triángulo formado sea de pequeñas dimensiones.

4.º Para obtener el mayor grado de precisión es importante que el buque no transmita con una potencia excesiva. Las señales deben hacerse, sin embargo, suficientemente fuertes y claras; la nota y potencia deben mantenerse de modo regular y hay que prestar gran atención a los intervalos.

5.º Debe tenerse en cuenta que es imposible para la mayoría de las D F estaciones actuales distinguir entre una marcación y su suplemento (es, por tanto, posible un error de 180º); no debe concederse gran confianza a las marcaciones obtenidas durante la noche o en malos tiempos, así como a aquéllas próximas a la costa y de dirección paralela a ella.

6.º La forma de dar y solicitar las marcaciones, así como las longitudes de onda que deben emplearse, serán reglamentadas en breve por un convenio internacional; las características de las D F estaciones serán mencionadas eventualmente en la Lista Internacional de las estaciones radiotelegráficas. Entretanto, cada nación publica reglamentos concernientes a sus propias estaciones D F.

7.º Actualmente hay en uso dos sistemas principales:

a) Cada estación D F va provista de aparato receptor y transmisor, y trabaja independientemente de las otras.

b) Varias estaciones (situadas cerca de un puerto, o en un paso peligroso) están unidas por hilos especiales a una estación (estación de control), que es la única que tiene aparato transmisor y la cual será ordinariamente una estación costera.

**Reglamentos para las estaciones D F del Reino Unido.**

8.º Estaciones abiertas para los buques mercantes:

## que se cita

Cajas de recluta	FECHA DE LA CARTA DE PAGO			Número de la carta de pago	Delegación de Hacienda que expidió la carta de pago	SUMA que debe ser reintegrada Pesetas
	Día	Mes	Año			
Madrid, número 1.....	14	Febrero .....	1916	247	Madrid .....	1.000
"	29	Octubre .....	1917	87	Idem .....	500
"	17	Julio .....	1918	87	Idem .....	500
Ciudad Real, número 10.....	28	Enero .....	1919	130	Ciudad Real.....	1.000
Alcázar de San Juan, núm. 11	21	Enero .....	1916	29	Idem .....	500
Badajoz, número 12.....	31	Enero .....	1916	206	Badajoz .....	500
Villanueva Serena, núm. 14.	8	Febrero .....	1916	135	Idem .....	500
Linares, número 32.....	29	Enero .....	1919	61	Jaén .....	500
Sevilla, número 18.....	16	Febrero .....	1916	30	Sevilla .....	500
Utrera, número 19.....	28	Enero .....	1916	98	Idem .....	1.000
"	26	Septiembre .....	1917	238	Idem .....	500
"	27	Septiembre .....	1918	111	Idem .....	500
Carmona, número 20.....	14	Febrero .....	1919	237	Idem .....	500
Idem .....	5	Febrero .....	1919	194	Idem .....	250
Idem .....	25	Enero .....	1919	86	Idem .....	1.000
Idem .....	29	Enero .....	1919	168	Idem .....	500
Idem .....	81	Enero .....	1919	151	Idem .....	1.000
Idem .....	28	Enero .....	1919	104	Idem .....	1.000
Almería, número 39.....	14	Febrero .....	1917	23	Almería .....	500
Idem .....	1	Febrero .....	1919	56	Idem .....	500
Idem .....	13	Febrero .....	1919	227	Idem .....	1.000
Idem .....	5	Febrero .....	1919	207	Idem .....	1.000
Lorca, número 53.....	9	Febrero .....	1916	162	Murcia .....	500
Idem .....	21	Septiembre .....	1917	31	Idem .....	250
Idem .....	25	Enero .....	1919	74	Idem .....	500
Manresa, número 66.....	13	Febrero .....	1915	190	Barcelona .....	500
Guadalajara, número 17.....	6	Febrero .....	1918	14	Guadalajara .....	1.000
Zaragoza, número 75.....	5	Febrero .....	1919	56	Zaragoza .....	1.000
Idem .....	14	Enero .....	1919	42	Idem .....	500
Idem .....	16	Abril .....	1917	202	Idem .....	500

Peterhead (1); señal de llamada, B V L; situación: 57° 33' 30" N. y 1° 49' 5" W de Gw.

Berwick (1); señal de llamada, B V G; situación: 55° 41' 48" N. y 1° 53' 40" W de Gw.

Flamborough (1); señal de llamada, B V N; situación: 54° 7' 5" N. y 0° 4' 58" W. de Gw.

Amlwch (2); señal de llamada, B X V; situación: 53° 24' 28" N. y 4° 18' 20" W. de Gw.

Rhyl (2); señal de llamada B Z W; situación: 53° 18' 20" N. y 3° 28' 50" W. de Gw.

Lizard; señal de llamada, B V Y; situación: 49° 59' 7" N. y 5° 12' 18" W. de Gw.

Carnsove; señal de llamada, B V Z; situación: 52° 11' 50" N. y 6° 21' 00" W. de Gw.

Larne; señal de llamada, B X Z; situación: 54° 51' 15" N. y 5° 48' 15" W. de Gw.

Seaview (3); señal de llamada, B X K; situación: 55° 22' 00" N. y 7° 19' 25" W. de Gw.

Nota.—(1) Peterhead, Berwick y Flamborough están unidas por hilo especial que permite a cualquiera de ellas controlar las otras dos. (2) Rhyl no tiene transmisor y es controlada por Amlwch.

(3) Seaview no tiene aparato de transmisión y es controlada por Malin Head (G M H), cuya estación está regulada para 600 metros.

9.° Todas las estaciones D F antes citadas vigilarán y tomarán las marcaciones con una longitud de onda de 450 metros. Con la única excepción señalada en la nota

anterior, operarán como estaciones independientes, recibiendo y transmitiendo con ondas de 450 metros.

10. El procedimiento a seguir por los buques que soliciten unas marcaciones, depende de las estaciones a que se dirige. Si las estaciones a las que se llama no están reguladas para igual longitud de onda (por ejemplo, Malin Head y Larne), deben solicitarse las marcaciones separadamente a cada una de ellas; si están reguladas para igual onda (Lizard y Carnsove), serán llamadas a la vez y se tomarán las marcaciones en una sola operación; y si están unidas por un hilo especial (Peterhead y Berwick), se llamará a una sola (la más próxima entre las que tienen aparato transmisor). El buque debe especificar en la señal preliminar las estaciones D F a las que pide la marcación.

11. Se utilizarán las abreviaciones siguientes:

Q T E.—¿Cuál es mi marcación verdadera partiendo de V. (o de...)?

Q T E.—Vuestra marcación verdadera partiendo de mí (o de...) es... grados.

12. El buque llamada a las estaciones con la onda apropiada, añadiendo Q T E?, y añadirá las cifras "450" para indicar que pasará a la onda de 450 metros para recibir la marcación. El buque esperará instrucciones.

13. Las estaciones a las cuales se ha llamado, toman sus disposiciones y, una vez listas, res-

ponden por orden alfabético de sus señales de llamada (si se ha llamado a varias), y harán la letra K precedida de "450" si el buque en sus llamadas había dado la cifra "450".

14. Al recibir la K el buque hace su propia señal de llamada con 450 metros de onda, durante 45 segundos, y espera.

15. Las estaciones responden (siguiendo el orden alfabético), solicitando la repetición o comunicando el resultado. Este resultado se da por medio de la señal Q T E seguida necesariamente de la señal de llamada y de un grupo de tres cifras (000 a 359), indicando la marcación verdadera del buque tomada desde la estación de 0° a 359°. En el mismo mensaje pueden enviarse varias marcaciones con tal de que a cada marcación preceda inmediatamente la señal de llamada de la estación que la ha tomado. La hora de la transmisión en tiempo medio de Greenwich debe expresarse siempre en todos los mensajes en que se dan las marcaciones a los buques.

16. El buque, después de haber recibido el resultado, acusa su recibo por el método ordinario y hace la señal "fin de la operación".

Esta señal deben repetirla las estaciones interesadas. Es muy importante no omitirla porque no solamente indica el final de la operación, sino porque previene a las estaciones que pueden ya poner la onda normal.

## OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

**FRANCIA.—Isia de You.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 16|1.270. París, 1919.

Número 1105.—Ha tomado su funcionamiento normal la luz con sectores blanco y verde establecida en el malecón NW. de Puerto Breton (Puerto Joinville).

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

Aviso núm. 630 de 1919.

**Proximidades de la Isla de Croix.**

**Prescripción.** Avis aux Navigateurs núm. 16|1.273. París, 1919.

Núm. 1.106.—A causa de la presencia de una mina activa a unos 450 metros y 100° de la luz de la Croix queda prohibido fondear, pescar y sondar en una zona de 800 metros de radio, comprendida por las marcaciones 225° y 315° de la luz de Croix, y cuyo centro es dicha isla.

**Proximidades de Lorient.—Baliza.**

Avis aux Navigateurs número 16|1.274. París, 1919.

Núm. 1.107.—La torrecilla de Pen-garne ha sido destruída accidentalmente.

**ESPAÑA.—Conil.—Almadraba.**

Comandancia de Marina de Cádiz. Telegrama de 17 de Junio de 1919.

Núm. 1.108.—Ha terminado el calamento de la almadraba "Ensenada de Barbate".

Aviso número 985 de 1919.

**MARRUECOS.—Rada de Agadir.—**

**Boya.** Avis aux Navigateurs número 16|1.299. París, 1919.

Núm. 1.109.—A unos 100 metros al SW. del bajo de 2,3 metros situado a unos 500 metros del Ras Founti, se ha fondeado una boya cilíndrica pintada de negro.

## CANAL DE LA MANCHA

**FRANCIA.—Puerto de Dahouet.—**

**Boya.** Avis aux Navigateurs número 16|1.271. París, 1919.

Núm. 1.110.—Ha sido colocada en su emplazamiento la boya de huso "Le Dahouet", pinta de rojo y terminada en mira cónica.

Situación aproximada: 48° 35' 12" N. y 2° 35' 30" W. de Gw.

Aviso núm. 377 de 1918.

**Bahía de Païmpol.—Baliza.** Avis aux Navigateurs núm. 16|1.272. París, 1919.

Núm. 1.111.—Se ha colocado en su emplazamiento la baliza de madera "Men Creiz", pintada de rojo, con mira cilíndrica.

Situación aproximada: 48° 49' 6" N. y 2° 59' 42" W. de Gw.

Aviso núm. 989 de 1919.

**INGLATERRA.—El Solent.—Boyas.** Notice to Mariners núm. 950. Londres, 1919.

Núm. 1.112.—1.º Ha sido colocada, en el emplazamiento que tenía antes de la guerra, la boya a cuadros rojos y blancos del espigón Lymington.

Situación aproximada: 50° 43' 48" N. y 1° 29' 24" W. de Gw.

2.º Se han suprimido las boyas siguientes, que habían sido fondeadas por razones de índole militar:

a) Boya plana con fajas verticales rojas y blancas, por los 50° 43' 6" N. y 1° 30' 36" W. de Gw.

b) Boya cónica, negra, por los 50° 44' 30" N. y 1° 25' 54" W. de Gw.

c) Boya cónica, negra, por los 50° 45' 12" N. y 1° 23' 6" W. de Gw.

**Lee-on-Solent.—Zona de ejercicios**

riners núm. 1.031. Londres, 1919.

Núm. 1.113.—Durante los ejercicios de los hidroaviones de la estación de Lee-on-Solent, queda prohibida a los buques la zona limitada por las líneas que unen los siguientes puntos:

1.º Extremo del muelle de Lee-on-Solent.

2.º Punto situada a 1/5 de milla y 210° de (1).

3.º Punto situado a 1/2 milla y 300° de (2).

4.º Punto situado sobre la costa, a 30° de (3).

5.º Extremo interior del muelle de Lee-on-Solent.

En el vértice del peñasco, frente a la estación de hidroaviones, se izará una bandera roja, una media hora antes del comienzo de los ejercicios, y se mantendrá izada mientras duren los vuelos.

## MAR DEL NORTE

**BELGICA.—Blankenberghe.—Luces.**

Avis aux Navigateurs número 16|1.288. París, 1919.

Núm. 1.114.—Para uso de los pescadores se han encendido dos luces provisionales: una fija verde, en el extremo de la estación Oeste, por los 51° 18' 54" N. y 3° 6' 30" E. de Gw.; la otra, fija, roja, en el extremo de la estación Este, por los 51° 18' 54" N. y 3° 6' 36" E. de Gw.

Nota.—La luz roja no está encendida más que cuando la escala de marea señala al menos 3,4 metros de agua.

**HOLANDA.—Rotterdam.—Prescripción.**

Avis aux Navigateurs número 16|1.289. París, 1919.

Núm. 1.115.—Desde 1.º de Junio los buques mercantes que tengan a bordo más de 100 kilos de explosivos, no serán admitidos en el puerto interior de Rotterdam: deberán descargar las municiones en la isla Rozenburg.

**ALEMANIA.—Lister Tief.—Boya luminosa.**

Avis aux Navigateurs número 16|1.290. París, 1919.

Núm. 1.116.—Al Oeste, a unas 25 millas de la entrada del Lister Tief, se ha fondeado una boya luminosa con luz de un grupo de dos destellos blancos cada doce segundos.

Situación aproximada: 55° 10' N. y 7° 30' E. de Gw.

## MAR MEDITERRANEO

**AFRICA.—Ceuta.—Luz.**

Servicio central de Puertos y Faros. Madrid, 23 de Junio de 1919.

Núm. 1.117.—En la noche de 21 de Junio ha empezado a prestar servicio la nueva luz del faro de Ceuta. Aviso número 947 de 1919.

**ESPAÑA.—Torrevieja.—Luz.**

Servicio central de Puertos y Faros. Madrid, 17 de Junio de 1919.

Núm. 1.118.—Se están realizando las obras necesarias para sustituir la apariencia actual de la luz fija roja de Torrevieja por blanca, con tres ocultaciones cada quince segundos (ocultación 1,2 segundos; luz, 1,2 segundos; ocultación, 1,2 segundos; luz, 5,1 segundos; ocultación 1,2 segundos; luz 5,1 segundos).

El alcance es de 10 millas, y entrará en funciones la noche en que se encuentren terminados los trabajos (a partir del 1.º de Julio).

Cuaderno de Faros, núm. 208.

Carta núm. 832 y Plano número

**Santa Pola.—Luz.** Servicio central de Puertos y Faros. Madrid, 17 de Junio de 1919.

Núm. 1.119.—Se están realizando trabajos para cambiar la apariencia actual de la luz verde del puerto de Santa Pola por la de luz blanca (relámpago, 1,3 segundos; ocultación, 2,45 segundos).

El alcance será de 10 millas, y se pondrá en funciones la primera noche en que estén terminados los trabajos (a partir de 1.º de Julio).

Cuaderno de Faros, núm. 311.

Carta núm. 832 y Plano número 385 A de la sección III.

**GRECIA.—Itaca.—Zona prohibida.**

Avis aux Navigateurs número 16|1.296. París, 1919.

Núm. 1.120.—Está prohibida la navegación al Este de Itaca entre los paralelos 38° 20' N. y 38° 30' N.

**Trikeri.—Luz.** Avis aux Navigateurs núm. 16|1.297. París, 1919.

Núm. 1.121.—La luz fija roja del cabo Kavoulia o Trikeri se ha reemplazado por otra cuyas características son las siguientes: luz con un grupo de dos relámpagos blancos y uno verde cada diez segundos (relámpago blanco, 0,5 segundos; ocultación, 0,7 segundos; relámpago blanco, 0,5 segundos; ocultación, 0,7 segundos; relámpago verde, 0,5 segundos; ocultación, 3,9 segundos); su alcance es de 20 millas; la altura sobre el nivel del mar, 14 metros.

El faro es una torre cuadrada de mampostería que tiene una casa.

Situación aproximada: 39° 5' 54" N. y 23° 4' 12" E. de Gw.

## MAR NEGRO

**Mangalia.—Touzla.—Luces.**

Avis aux Navigateurs núm. 16|1.298. París, 1919.

Núm. 1.122.—Las luces de Mangalia y del cabo Touzla han recobrado su funcionamiento normal.

Véase el aviso núm. 521 de 1919.

## OCEANO ATLANTICO DEL NORTE

**Derrotas.—Avis aux Navigateurs**

núm. 15|1.181. París, 1919.

Núm. 1.123.—Los transportes de tropas deben seguir la derrota B, que se cita después; los buques que vayan hacia el Este se mantendrán por fuera de dicha derrota, y los que tengan que atravesarla lo harán con gran circunspección.

La derrota B es la siguiente: a partir del punto de salida la derrota sigue un arco de círculo máximo hasta el punto 39° 30' N. y 47° W. de Gw.; después se dirige hacia los puertos de destino, con excepción de Nueva York. Para los destinados a este puerto, desde el punto antes citado harán la derrota hacia el punto de 39° 50' N. y 70° W. de Gw. y después al barco-faro temperal fondeado fuera del puerto.

OCEANO ATLANTICO DEL NORTE

**Derrotas.—Avis aux Navigateurs**

núm. 15|1.181. París, 1919.

Núm. 1.123.—Los transportes de tropas deben seguir la derrota B, que se cita después; los buques que vayan hacia el Este se mantendrán por fuera de dicha derrota, y los que tengan que atravesarla lo harán con gran circunspección.

La derrota B es la siguiente: a partir del punto de salida la derrota sigue un arco de círculo máximo hasta el punto 39° 30' N. y 47° W. de Gw.; después se dirige hacia los puertos de destino, con excepción de Nueva York. Para los destinados a este puerto, desde el punto antes citado harán la derrota hacia el punto de 39° 50' N. y 70° W. de Gw. y después al barco-faro temperal fondeado fuera del puerto.

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

**ESTADOS UNIDOS.—Marcaciones**

por Radiotelegrafía. Avis aux Navigateurs núm. 16|1.276. París, 1919.

Núm. 1.124.—La lista adicional después citada de las estaciones de radiocompás completa la publicada en el aviso núm. 1.016 de 1919.

**Estaciones de entrada de puerto.—**

**Estaciones. Letras de llamada.—**

**Género de Estaciones.— Posición en longitud de Greenwich.**

Cabo Mary (N S D), estación de

Cabo May, radio-compás: 38° 56' 41" N. y 74° 53' 10" W. de Gw.

Cabo Henlopen, radio-compás: 37° 47' 26" N. y 75° 5' 16" W. de Gw.

Bethany Beach, radio-compás: 38° 32' 45" N. y 75° 3' 20" W. de Gw.

Virginia Beach (N C Z); estación de Control.

Hog Island, radio-compás: 37° 22' 36" N. y 75° 42' 37" W. de Gw.

Smith Island, radio-compás: 37° 7' 8" N. y 75° 53' 42" W. de Gw.

Cabo Henry, radio-compás: 36° 55' 16" N. y 75° 39' 51" W. de Gw.

**Estaciones independientes.**—Nantucket (N B S): 41° 14' 42" N. y 70° 5' 56" W. de Gw.

Cabo Hatteras (N D W): 35° 14' 38" N. y 75° 31' 48" W. de Gw.

**Estaciones en construcción o en proyecto.**—Cross Island, 44° 36' 22" N. y 67° 16' 49" W. de Gw.

Bar Harbos, 44° 18' 36" N. y 68° 11' 27" W. de Gw.

Damiscove Island, 43° 45' 17" N. y 69° 36' 47" W. de Gw.

Appledore Island, 42° 35' 19" N. y 70° 41' 8" W. de Gw.

Price Neck, 41° 27' 6" N. y 71° 20' 15" W. de Gw.

Watch Hill, en construcción.

Montak, 41° 3' 9" N. y 71° 57' 27" W. de Gw.

Cabo Lookout, en proyecto.

Cabo Fear, ídem.

North Island, ídem.

Bull Island, ídem.

Morris Island, ídem.

Santa Agustina, ídem.

Cayo Hueso, ídem.

Burrwood, ídem.

Passe de Loutre, ídem.

Grand Island, ídem.

**Proximidades de Boston.**—Balizamiento. Avis aux Navigateurs número 16|1.301. París, 1919.

Núm. 1.125.—Las balizas de enfilación del canal Norte del Broad Sound y la boya de campana, 2, de la entrada del canal, se han suprimido.

**ESTADOS UNIDOS.**—Banco Halfmoon.—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs número 16|1.302. París, 1919.

Núm. 1.126.—El carácter de la luz de la boya luminosa Halfmoon Shoal 12, en el Nantucket Sound, ha sido modificado; la luz aparece actualmente de un destello rojo cada tres segundos.

Situación aproximada: 41° 27' 16" N. y 72° 34' 33" W. de Gw.

**Bartlett.**—Barco-faro. Avis aux Navigateurs número 16|1.303. París, 1919.

Núm. 1.127.—El barco-faro Bartlett Reef muestra actualmente una luz blanca de una ocultación cada siete segundos (luz, cinco segundos; ocultación, dos segundos).

Situación aproximada: 41° 16' 8" N. y 74° 27' 50" W. de Gw.

**Bahía Superior de Nueva York.**—Nafragio. Avis aux Navigateurs número 16|1.304. París, 1919.

Núm. 1.128.—Una boya de asta pintada a fajas horizontales se ha fondeado al Este del naufragio del buque "Lord Dufferin", cubierto por ocho metros de agua, a pique a SW. de la isla Governor.

**Banco Mac Criés.**—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs número 16|1.305. París, 1919.

Núm. 1.129.—La boya de silbato luminosa del banco Mac Criés, en las proximidades de la bahía Delaware,

ha sido trasladada hacia el WNW. y marca el cantil SE. del banco.

Situación aproximada: 38° 50' 42" N. y 74° 50' 54" W. de Gw.

**Proximidades de Hampton Roads.**—Boyas luminosas. Avis aux Navigateurs número 16|1.306. París, 1919.

Núm. 1.130.—Han sido suprimidas las boyas luminosas "Lynnhaven Roads" número 3 y "Horseshoe Shoal" número 2.

**Tangier Sound.**—Boya. Avis aux Navigateurs número 16|1.307. París, 1919.

Núm. 1.131.—La boya roja, luminosa, "Tangier Sound Entrance 10 E", ha sido reemplazada por una boya de asta.

**Isla Bodie.**—Nafragio. Avis aux Navigateurs número 16|1.310. París, 1919.

Núm. 1.132.—Al Este de la isla Bodie existen los restos de un vapor a pique, cuyos dos palos emergen. Situación aproximada: 35° 35' N. y 75° 12' W. de Gw.

**Diamond Shoal.**—Barco-faro. Avis aux Navigateurs número 16|1.311. París, 1919.

Núm. 1.133.—El barco faro "Diamond Shoal" ha recobrado su funcionamiento; este faro se encuentra en 54 metros de agua a unas 14,1 millas y a 135° del faro del cabo Hatteras; ha sido suprimida la boya luminosa que lo reemplazaba.

Situación aproximada: 35° 5' 18" N. y 75° 19' 12" W. de Gw.

**Pasa Aransas.**—Profundidades. Avis aux Navigateurs número 16|1.315. París, 1919.

Núm. 1.134.—La profundidad en el canal de la barra de la Pasa Aransas es actualmente de 7 a 7,5 metros, en una anchura de unos 1,50 metros.

El único muelle de Port Aransas es el muelle municipal, al cual se llega por un canal de 25 metros de profundidad.

La profundidad de los diques situados en los extremos del ferrocarril varía de 7 a 7,5 metros.

**MAR DE LAS ANTILLAS.**

**CUBA.**—Habana.—Trabajos. Avis aux Navigateurs número 16|1.312. París, 1919.

Núm. 1.135.—En la Habana se han emprendido numerosos trabajos, de los cuales los más importantes son: el dragado a 10,8 metros de los bancos Valdes y Regla; la construcción de numerosos depósitos y de diques de cemento sobre las partes poco profundas de la rada.

Posteriormente se rellenarán las lagunas interiores, y, por el contrario, se dragará por fuera de estos diques. Pero estos últimos trabajos tardarán en estar terminados.

**HAITI.**—Barahona.—Boyas.—Balizas. Avis aux Navigateurs número 16|1.313. París, 1919.

Núm. 1.136.—El canal dragado a 4,5 metros que conduce al muelle de Barahona está marcado por boyas-toneles, rojas, a estribor y negras a babor.

A unos 180 metros al SE. del dock se han erigido dos balizas de enfilación, constituidas cada una por un poste rematado por un triángulo blanco, con el vértice hacia arriba. Su enfilación está a 243° 30'.

La baliza posterior queda oculta para los buques que se encuen-

tran muy al Sur del canal; los barcos que entran deben aproximarse siguiendo rumbo hacia el Norte, separándose de la costa hasta que estén próximos a la enfilación.

**PUERTO RICO.**—Arrecife Turmehina. Boya luminosa. Avis aux Navigateurs número 16|1.314. París, 1919.

Núm. 1.137.—Ha sido modificado el carácter de la luz de la boya luminosa del arrecife Turmehina; la luz aparece actualmente blanca, de una ocultación cada veinte segundos (luz, diez segundos; ocultación, diez segundos).

#### CATEGORIA DE INNAS

#### MAR DEL NORTE

#### ZONA V

Núm. 1.138.—181 M.—Corrección al aviso núm. 971, 160 M.—Bajo el título "Derrotas que deben seguirse", § 8, Derrota costera francesa de Boulogne a Dunkerque, suprimáse las 14 últimas líneas del párrafo, reemplazándolas por lo que sigue:

Por fuera del cabo Gris Nez se han fondeado las boyas siguientes:

Boya luminosa núm. 31, plana, negra, mostrando una luz roja de una ocultación cada diez segundos, por los 50° 51' 36" N. y 1° 31' 42" E. de Gw.

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

Boya luminosa núm. 33, plana, negra, que no se enciende, por los 50° 53' N. y 1° 33' 48" E. de Gw.

Boya núm. 35, plana, negra, que no se enciende, por los 50° 53' 24" N. y 1° 34' 24" E. de Gw.

Boya núm. 36, cónica, roja, que no se enciende; por los 50° 53' 30" N. y 1° 36' E. de Gw.

Boya luminosa núm. 37, con luz fija, roja, por los 50° 54' 30" N. y 1° 35' 48" E. de Gw.

#### ZONA V

Núm. 1.139.—183 M.—Corrección al aviso núm. 971, 160 M.—Bajo el título "Derrotas que deben seguirse", suprimáse el párrafo 11, "Proximidades Norte del Escalda", y reemplácese por el siguiente:

11. Proximidades Norte del Escalda.—A) Los buques con destino a los puertos del Escalda dejan la derrota de Orfordness en la desembocadura del Mosa, en el punto 51° 50' 18" N. y 3° 27' 42" E. de Gw., arrumbando para pasar al Este de las boyas luminosas siguientes:

a) Boya luminosa, con silbato, "Schouwenbank".

b) Boya luminosa "Noord Staenbank".

c) Boya luminosa al Sur del "Banjaard".

Después sigase navegando lo más cerca posible y al Oeste de la boya luminosa, de silbato, de Kalloo; en seguida tómese la pasa del Oostgat.

Nota.—Los barcos deben pasar lo más cerca posible y, al Oeste de la boya luminosa, de silbato, de Kalloo "para evitar una línea de minas fondeadas al Oeste de esta boya".

B) Los prácticos belgas y holandeses cruzan por las proximidades del punto 51° 51' N. y 3° 28' E. de Gw., o la entrada del "Brouwershaven Gat".

C) Se han fondeado las siguientes boyas luminosas:

a) Boya "Boig", pintada de rojo



jo, con silbato y luminosa, mostrando una luz blanca de una ocurrencia cada diez segundos.

b) Boya N. S. F. ("Noord-Steenbank"), con luz fija, blanca.

c) Boya del "Kalloo Bank", con silbato, luminosa, ha sido fondeada en el lugar que ocupaba antes de la guerra, por los  $51^{\circ} 35' 24''$  N. y  $3^{\circ} 24' 46''$  E. de Gw.

### ZONAS I, II y III

Núm. 1.140.—184 M.—El presente aviso anula y reemplaza a los 544, 89 M.; 568, 94 M.; 721 119 M.; 811, 149 M.; 874, 150 M., y 1.031, 168 M.

L. Han sido levantadas todas las restricciones en las zonas I, II y III del mar del Norte, delimitadas a continuación con la reserva que implican las prescripciones contenidas en los § III y IV del presente aviso.

### II.—Zonas I, II, III

1. Limitadas al Norte por el paralelo de  $61^{\circ}$  N. Al Este, por la costa de Noruega hasta el meridiano  $9^{\circ}$  E. de Gw. y luego por este meridiano.

Al Sur, por una línea que pasa por los puntos siguientes:

a)  $57^{\circ} 41' N.$  y  $9^{\circ} E.$  de Gw.

b)  $57^{\circ} 34' N.$  y  $6^{\circ} E.$  de Gw.

c)  $55^{\circ} 33' N.$  y  $0^{\circ} 56' W.$  de Gw.

d) Entrada del puerto de Sunderland,

y al Oeste por las costas de Inglaterra y de Escocia, hasta el cabo Wrath, y después por el meridiano  $5^{\circ} W.$  de Gw.

### III.—Campos de minas.

A) Costa Norte de Escocia.—Existe una zona peligrosa, delimitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

1)  $59^{\circ} 5' N.$  y  $4^{\circ} 17' W.$  de Gw.

2)  $59^{\circ} 5' N.$  y  $4^{\circ} 24' W.$  de Gw.

3)  $58^{\circ} 53' N.$  y  $5^{\circ} W.$  de Gw.

4)  $58^{\circ} 42' N.$  y  $5^{\circ} W.$  de Gw.

5)  $58^{\circ} 42' N.$  y  $3^{\circ} 48' W.$  de Gw.

6)  $58^{\circ} 52' N.$  y  $3^{\circ} 48' W.$  de Gw.

B) De las islas Orcadas a Noruega.—1.º Los buques deben evitar entrar en una zona delimitada por la costa de Noruega y la línea quebrada que une los puntos siguientes:

Faro de Skudesnaes.

$59^{\circ} N.$  y  $5^{\circ} E.$  de Gw.

$59^{\circ} 18' N.$  y  $3^{\circ} 12' E.$  de Gw.

$58^{\circ} 13' N.$  y  $1^{\circ} 15' W.$  de Gw.

$58^{\circ} N.$  y  $2^{\circ} 22' W.$  de Gw.

$58^{\circ} 20' N.$  y  $2^{\circ} 9' W.$  de Gw.

$58^{\circ} 23' N.$  y  $1^{\circ} 21' W.$  de Gw.

$60^{\circ} 30' N.$  y  $3^{\circ} E.$  de Gw.

Faro de Marsten.

2.º En esta zona se señalan los siguientes campos de minas:

a) Una zona peligrosa limitada por una línea que pasa por los puntos siguientes:

a)  $59^{\circ} 12' 30'' N.$  y  $4^{\circ} 49' E.$  de Gw.

b)  $58^{\circ} 29' N.$  y  $3^{\circ} 10' E.$  de Gw.

c)  $58^{\circ} 25' N.$  y  $0^{\circ} 50' W.$  de Gw.

d)  $58^{\circ} 50' N.$  y  $0^{\circ} 50' W.$  de Gw.

e)  $59^{\circ} N.$  y  $2^{\circ} 15' 30'' W.$  de Gw.

f)  $59^{\circ} 20' N.$  y  $2^{\circ} 4' W.$  de Gw.

g)  $59^{\circ} 20' N.$  y  $0^{\circ} 50' W.$  de Gw.

h)  $60^{\circ} 24' N.$  y  $3^{\circ} 10' E.$  de Gw.

i)  $60^{\circ} N.$  y  $4^{\circ} 54' 42'' E.$  de Gw.

En segunda el límite Oeste de las aguas territoriales de Noruega hasta la posición (a) arriba citada.

b) Existe una zona peligrosa limitada al Norte por el paralelo  $59^{\circ} N.$ ; al Este, por el meridiano

$5^{\circ} 10' E.$  de Gw.; al Sur, por el paralelo  $59^{\circ} 8' N.$ , y al Oeste, por el límite occidental de las aguas territoriales noruegas.

Este campo de minas cierra el paso entre el campo de minas antes designado y la costa noruega.

IV.—Derrotas que deben seguirse. Las zonas I, II, III, anteriormente descritas, están abiertas a la navegación, salvo en las zonas descritas antes bajo el título "Campos de Minas", § A y B (1.º).

Los barcos pueden pasar al Este de la zona antes citada bajo el título "Campos de minas", en el § B, 1.º, a condición de efectuar el paso a través de los fiords, por dentro de las islas entre los paralelos  $60^{\circ} 7' N.$  y  $59^{\circ} 8' N.$

Notas.—1.ª Se llama la atención sobre los Reglamentos especiales actualmente en vigor en los parajes de Scapa Flow y en las proximidades del Puerto de Kirkwall; consúltense, con este motivo, los avisos a los navegantes concernientes a la costa NE. de Escocia, a las islas Orcadas y a Shetlands.

2.ª La zona IV del mar del Norte, situada inmediatamente al Sur de las zonas a que se refiere el presente aviso, es peligrosa a causa de la existencia de minas fondeadas o a pique. Antes de internarse en esta zona IV deben consultarse los avisos de minas a ella relativos.

### V.—Barcos-faros.—Boyas luminosas.

1.º Costa Norte de Escocia.—Para señalar los extremos SE, y SW. del campo de minas más arriba descrito bajo el título "Campos de Minas", § A, se han fondeado las siguientes boyas luminosas:

a) Boya luminosa de SE., cónica, negra, con 1 destello blanco cada 6 segundos, por los  $58^{\circ} 42' 30'' N.$  y  $3^{\circ} 45' 30'' W.$  de Gw.

b) Boya luminosa del SW., cónica, roja, con 1 destello blanco cada 6 segundos, por los  $58^{\circ} 41' N.$  y  $5^{\circ} 2' 30'' W.$  de Gw.

2.º De las islas Orcadas a Noruega. (Parte W. del campo de minas).—Las boyas luminosas que a continuación se expresan han sido fondeadas en las proximidades de las Orcadas para jalonar el límite Oeste del campo de minas descrito anteriormente, bajo el título "Campo de minas", § B, 1.º:

a) Boya luminosa núm. 1 del canal de las Orcadas, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos.— $59^{\circ} 20' N.$  y  $2^{\circ} 8' 54'' W.$  de Gw.

b) Boya luminosa núm. 2 del canal de las Orcadas, cónica, negra, con 1 destello rojo cada 5 segundos.— $59^{\circ} 14' 48'' N.$  y  $2^{\circ} 12' 18'' W.$  de Gw.

c) Boya luminosa número 3 del canal de las Orcadas, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 5 segundos.— $59^{\circ} 10' N.$  y  $2^{\circ} 15' 30'' W.$  de Gw.

d) Boya luminosa número 4 del canal de las Orcadas, cónica, negra, con varios destellos rojos cada 10 segundos.— $59^{\circ} 5' N.$  y  $2^{\circ} 18' 36'' W.$  de Gw.

e) Boya luminosa número 5 del canal de las Orcadas, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos.— $58^{\circ} 59' 54'' N.$  y  $2^{\circ} 21' 54'' W.$  de Gw.

3.º De las islas Orcadas a Noruega. (Parte Norte del Campo de minas).—Con objeto de jalonar el límite Norte del campo de minas antes descrito bajo el título "Campo de Minas", § B, 1.º, se han fondeado las siguientes boyas luminosas:

a) Boya luminosa núm. 10, plana, roja, con un destello blanco cada 10 segundos.— $59^{\circ} 23' 6'' N.$  y  $1^{\circ} 21' 24'' W.$  de Gw.

b) Boya luminosa núm. 11, cónica, roja, con 2 destellos blancos cada 10 segundos.— $59^{\circ} 36' 36'' N.$  y  $0^{\circ} 28' 24'' W.$  de Gw.

c) Boya luminosa núm. 12, plana, de 1 destello blanco cada 2,5 segundos.— $59^{\circ} 49' 42'' N.$  y  $0^{\circ} 23' 30'' E.$  de Gw.

Nota.—En breve se establecerán nuevas boyas luminosas sobre el mismo límite Norte del campo de minas y serán objeto de un próximo aviso.

4.º De las islas Orcadas a Noruega. (Parte Sur del campo de minas).—Con objeto de jalonar el límite Sur del campo de minas anteriormente descrito bajo el título "Campo de minas", § B, 1.º, se han instalado las luces siguientes:

Barco faro "Scotia", con un destello verde cada 30 segundos; sirena niebla que emite 4 sonidos cada minuto.— $58^{\circ} 12' 30'' N.$  y  $1^{\circ} 14' 48'' W.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 24, plana, negra, con 1 destello blanco cada 5 segundos.— $58^{\circ} 23' 24'' N.$  y  $0^{\circ} 17' 36'' W.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 23, cónica, roja, con 2 destellos blancos cada 10 segundos.— $58^{\circ} 38' 48'' N.$  y  $0^{\circ} 37' 18'' E.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 22, plana, negra, con 1 destello blanco cada 10 segundos.— $58^{\circ} 52' 12'' N.$  y  $1^{\circ} 25' 42'' E.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 21, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos.— $59^{\circ} 6' 12'' N.$  y  $2^{\circ} 15' 48'' E.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 20, plana, negra, con 2 destellos blancos cada 10 segundos.— $59^{\circ} 18' 30'' N.$  y  $3^{\circ} 15' 54'' E.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 19, cónica, roja, con 1 destello blanco cada 10 segundos.— $59^{\circ} 10' 12'' N.$  y  $4^{\circ} 7' E.$  de Gw.

Boya luminosa núm. 18, plana, negra, con 1 destello blanco cada 5 segundos.— $59^{\circ} 0' 36'' N.$  y  $5^{\circ} 1' 42'' E.$  de Gw.

5.º De las islas Orcadas a Noruega. (Segundo campo de minas.) Con objeto de limitar el campo de minas antes descrito bajo el título "Campo de minas", § B, 2.º, se han fondeado las siguientes boyas luminosas:

1) Boya luminosa núm. 1, plana, negra, mostrando 2 destellos blancos cada 10 segundos.— $60^{\circ} 10' 18'' N.$  y  $4^{\circ} 7' 18'' E.$  de Gw.

2) Boya luminosa núm. 2, cónica, mostrando 1 destello blanco cada 2,5 segundos.— $60^{\circ} 22' 18'' N.$  y  $3^{\circ} 10' 18'' E.$  de Gw.

3) Boya luminosa núm. 3, cónica, roja, mostrando 1 destello blanco cada 5 segundos.— $59^{\circ} 28' 18'' N.$  y  $3^{\circ} 10' 18'' E.$  de Gw.

4) Boya luminosa núm. 5, plana, negra, mostrando 1 destello blanco cada 5 segundos.— $59^{\circ} 20' E.$  y  $0^{\circ} 49' 30'' W.$  de Gw.

6) Boya luminosa núm. 6, cónica, roja, mostrando 1 destello blan-

co cada 2,5 segundos.—59° 40' 42" N. y 0° 28' 30" E. de Gw.

#### ZONA IV

Núm. 1.141.—185 M.—El presente aviso anula y reemplaza a los avisos 629, 113 M; 716, 113 M, corregido; 802, 139 M; 876, 155 M; 967, 156 M, y 1030, 167 M.

La zona IV del mar del Norte es peligrosa a causa de las minas en ella fondeadas, no debiendo practicarse la navegación más que en los canales dragados y siguiendo las derrotas que se indican a continuación:

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

- a) 57° 41' N. y 9° E. de Gw.
- b) 57° 34' N. y 6° E. de Gw.
- c) 55° 33' N. y 0° 56' E. de Gw.
- d) 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 53° N. hasta el meridiano 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 comienza a 3 millas de la costa de Jutlandia, por los 57° 8' N. y se une a los puntos siguientes:

- a) 57° 8' N. y 6° E. de Gw.
- b) 56° N. y 5° 10' E. de Gw.
- c) 54° 45' 12" N. y 4° 17' E. de Gw.
- d) 53° 29' N. y 4° 4' E. de Gw..
- e) 53° N. y 4° 10' E. de Gw.

El límite del campo de minas sigue el paralelo 53° N. hasta un punto situado a 3 millas de la costa holandesa; después hacia el Norte y el Este se confunden con el límite de las aguas territoriales holandesas.

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

- a) 55° 40' N. y 3° 20' E. de Gw.
- b) 55° 55' N. y 4° 10' E. de Gw.
- c) 55° 9' N. y 4° 10' E. de Gw.
- d) 54° 50' N. y 3° 20' E. de Gw.

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

- a) 54° 18' N. y 0° 55' E. de Gw.
- b) 54° 2' 30" N. y 0° 34' E. de Gw.
- c) 53° 59' 30" N. y 0° 14' E. de Gw.
- d) 54° 12' N. y 0° 5' E. de Gw.
- e) 54° 31' N. y 0° 28' W. de Gw.
- f) 55° 5' N. y 0° 34' 30" W. de Gw.
- g) 55° 22' 30" N. y 1° W. de Gw.
- h) 55° 28' N. y 0° 48' 30" W. de Gw.

Esta última zona está jalonada como sigue:

1) Barco-faro "Northumbria", por los 55° 35' 24" 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. plana.

da 10 segundos, por los 53° 59' 42" N. y 0° 14' 18" E. de Gw.

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

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

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

6) Boya luminosa núm. 5, plana, negra, con 1 destello rojo cada 5 segundos, por los 55° 28' 18" N. y 47' 48" W. de Gw.

7) Boya luminosa núm. 6, plana, ajedrezada, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos, por los 55° 20' 30" N. y 1° 3' W. de Gw.

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

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

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

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

12) Boya luminosa número 24, plana, negra, con 1 destello blanco cada 2,5 segundos, por los 54° 45' 36" N. y 0° 39' 30" W. de Gw.

#### Derrotas que deben seguirse.

Las únicas derrotas practicables actualmente para la navegación por la zona IV son las que se designan a continuación:

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

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

Los buques que por la niebla u otra causa cualquiera se vean obligados a fondear en estas aguas, pueden hacerlo, pero a una distancia mínima de una media milla del canal de guerra "War Channel" de la costa Este. En circunstancias ordinarias deben seguir los canales principales y las derrotas ordenadas hasta tener por el través el puerto de destino.

2) Costa Este de Inglaterra.—Sobre esta costa sigase el "War Channel", tal como ha sido definido anteriormente en los avisos especiales.

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

a) Barco-faro "Haaks", con luz de 3 destellos blancos cada 30 segundos, por los 55° 5' E. de Gw. Sirena de niebla que emite 3 sonidos cada 2 minutos.

b) Boya luminosa de silbato número 6, roja, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 53° 13' N. y 3° 53' 30" E. de Gw.

c) Boya luminosa núm. 5 A, negra, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 53° 29' N. y 3° 52' E. de Gw.

d) Boya luminosa de silbato número 5, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los

e) Boya luminosa de silbato número 4, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 54° 20' N. y 3° 58' E. de Gw.

f) Barco-faro Sur de Doggerbank, con luz de 2 destellos blancos cada 15 segundos y sirena de niebla que emite 2 sonidos cada 2 minutos, por los 54° 45' N. y 3° 58' 30" E. de Gw.

g) Boya luminosa de silbato número 3, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 55° 7' N. y 4° 15' E. de Gw.

h) Boya luminosa de silbato número 2, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 55° 22' 30" N. y 4° 20' E. de Gw.

i) Boya luminosa de silbato número 1, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos, por los 55° 39' 30" N. y 4° 45' E. de Gw.

j) Barco-faro Norte del Doggerbank, con luz de 1 destello blanco cada 15 segundos. Sirena de niebla cada 30 segundos. Situación aproximada: 56° N. y 5° E. de Gw.

En seguida sigase el meridiano 5° E. de Gw., hasta el paralelo 57° 13' N.

4) Bahía de Heligoland.—Sigase un canal cuyo eje pasa por los puntos siguientes:

a) Barco-faro Sur del Doggerbank por los 54° 45' N. y 3° 58' 30" E. de Gw.

b) 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw.

c) 54° 54' N. y 6° 10' E. de Gw.

d) 54° 26' N. y 7° 45' E. de Gw.

e) 54° 15' N. y 7° 45' E. de Gw.

Después, cuando se marque Heligoland al Este, hágase rumbo sobre la entrada del Elba o del Meser.

Entre el barco-faro Sur del Doggerbank y la boya luminosa número 5, la anchura total del canal es de 10 millas; 5 millas a cada lado del eje descrito más arriba. Entre las boyas luminosas números 5 y 3, la anchura es de 5,5 millas; 1,5 millas al Sur del eje descrito y 4 millas al Norte. Entre las boyas luminosas números 3 y 1 la anchura total es de 5 millas; 1,5 millas al Sur del eje y 3,5 millas al Norte.

Este canal está balizado como sigue:

1.° Boya luminosa núm. 1, negra, con 1 destello blanco, por los 54° 25' 30" N. y 7° 48' E. de Gw.

2.° Boya luminosa núm. 2, negra, con 2 destellos blancos, por los 54° 35' 30" N. y 7° 23' 30" E. de Gw.

3.° Boya luminosa núm. 3, negra, con 3 destellos blancos, por los 54° 41' N. y 7° E. de Gw.

4.° Boya luminosa núm. 4, negra, con 1 destello blanco, por los 54° 40' 30" N. y 6° 30' E. de Gw.

5.° Boya luminosa núm. 5, negra, con 2 destellos blancos, por los 54° 55' 30" N. y 6° 16' E. de Gw.

6.° Barco-faro de socorro de Norderney, con 3 destellos blancos cada 15 segundos, y sirena de niebla que emite 3 sonidos cada minuto, por los 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw.

7.° Boya luminosa núm. 6, negra, con 4 destellos blancos, por los 55° N. y 5° 10' E. de Gw.

8.° Boya luminosa núm. 7, negra, con 1 destello blanco cada 7,5 segundos, por los 54° 53' 30" N. y 4° 35' E. de Gw.

Nota.—Las situaciones que se acaban de indicar son aproximadas y sujetas a cambios. También que

trén momentáneamente apagadas. Conviene tener en cuenta que tanto estas boyas como el barco-faro no se encuentran actualmente sobre el eje del canal.

Es precisamente el canal el que debe seguirse tal como ha sido descrito, y no la línea de las boyas.

Sobre este canal funciona un servicio de prácticos. La embarcación de éstos se mantiene próxima al barco-faro Sur del Doggerbank y la estación de prácticos de Heligoland presta servicio.

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

**Advertencia.**—Se recomienda a los buques de gran calado no atravesar más que en pleamar la parte del canal comprendida entre las boyas luminosas núm. 2 y núm. 4. En esta región subsisten todavía minas fondeadas en aguas profundas, a unos 16 metros, aproximadamente, de profundidad.

5.º De la bahía de Heligoland a Hsbjerg.—Según una información de las autoridades alemanas, se ha habilitado un canal desde el barco-faro "Draa Dyb" a la boya luminosa núm. 1 de la bahía de Heligoland.

Las aguas situadas al Este de la línea quebrada que une los puntos siguientes están libres de minas fondeadas, y abiertas, por lo tanto, a la navegación.

55° 39' 12" N. y 8° 16' E. de Gw.

56° 20' N. y 8° E. de Gw.

56° 10' N. y 8° E. de Gw.

55° 10' N. y 7° 30' E. de Gw.

54° 36' N. y 7° 30' E. de Gw.

A causa de la presencia posible en el fondo de los restos de una red de acero, se prohíbe fondear y pescar en la zona comprendida en el interior de la línea poligonal que une los puntos siguientes:

54° 30' 30" N. y 8° 13' 24" E. de Gw.

54° 32' 54" N. y 8° 55' E. de Gw.

54° 45' N. y 7° 55' E. de Gw.

54° 50' 12" N. y 8° 16' 24" E. de Gw.

#### MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO

Núm. 1.142.—186 M.—Anular los avisos 5 M, 44 M, 78 M, 129 M, 133 M, 145 M, 152 M y 161 M (números 149, 295, 453, 730, 735, 807, 812 y 973 de 1919), que quedan reemplazados por el presente:

I. La zona descrita en el aviso 2 M (núm. 146 de 1919) con el título arriba citado está libre a la navegación con las reservas siguientes:

#### M.—Costa Occidental del Reino Unido.

1.º Paso de Tires.—Debe evitarse una zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos siguientes.

56° 30' N. y 7° 6' W. de Gw.

56° 20' N. y 6° 25' W. de Gw.

56° 1' N. y 6° 31' W. de Gw.

56° 13' N. y 7° 30' W. de Gw.

56° 35' N. y 7° 23' W. de Gw.

2.º Colonsay.—Es peligroso aproximarse a menos de 2 y medio millas del punto 56° 8' N. y 6° 9' W. de Gw.

3.º North Channel.—A causa del peligro que presentan las minas sumergidas en gran profundidad,

sondar en la zona limitada por los puntos.

55° 26' 12" N. y 6° 56' 30" W. de Gw.

55° 35' 18" N. y 6° 43' 18" W. de Gw.

55° 32' 42" N. y 6° 37' 48" W. de Gw.

55° 27' 30" N. y 6° 45' 00" W. de Gw.

55° 24' 48" N. y 6° 53' 42" W. de Gw.

#### III.—Inglaterra (Costa Sur).

Royal Sovereign.—A causa del peligro que presentan las minas que se encuentran en grandes profundidades, queda prohibido fondear, pescar y sondar en la zona comprendida por los puntos

50° 40' 30" N. y 0° 17' 48" E. de Gw.

50° 43' 24" N. y 0° 34' 12" E. de Gw.

50° 41' 18" N. y 0° 37' 48" E. de Gw.

50° 33' 18" N. y 0° 23' 42" E. de Gw.

50° 34' 18" N. y 0° 20' 12" E. de Gw.

#### IV.—Francia (Costa Norte).

A) Zonas peligrosas y prohibidas:

1.º De Ouessant a las islas de la Mancha.—Zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

48° 43' 00" N. y 4° 37' W. de Gw.

48° 45' 00" N. y 4° 38' W. de Gw.

48° 32' 30" N. y 5° 8' W. de Gw.

48° 28' 00" N. y 5° 8' W. de Gw.

48° 28' 00" N. y 5° 30' W. de Gw.

48° 37' 30" N. y 5° 12' W. de Gw.

49° 16' 00" N. y 2° 53' W. de Gw.

49° 7' 00" N. y 2° 35' W. de Gw.

49° 2' 30" N. y 2° 36' W. de Gw.

después por una línea que sigue la costa a distancia de 6 millas hasta el punto 48° 43' N. y 4° 37' W. de Gw.

2.º Islas de la Mancha.—Zona peligrosa limitada por los siguientes puntos:

49° 10' 30" N. y 2° 14' W. de Gw.

49° 20' 00" N. y 2° 25' W. de Gw.

49° 43' 30" N. y 2° 9' W. de Gw.

49° 49' 00" 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 49° 13' 30" N. y 2° 1' W. de Gw., y luego por la costa Norte y Oeste de Tersey.

3.º Bahía de Sena.—Zona peligrosa limitada por las líneas que unen los puntos.

49° 41' 30" N. y 1° 16' W. de Gw.

49° 49' 00" N. y 1° 16' W. de Gw.

49° 49' 30" N. y 0° 20' W. de Gw.

49° 19' 00" N. y 0° 20' W. de Gw.

4.º Proximidades del Havre.—Es-tá prohibido fondear, pescar y son-dar en la zona comprendida por la línea poligonal que une los puntos siguientes:

49° 30' 48" N. y 0° 4' 00" E. de Gw.

49° 30' 48" N. y 0° 2' 00" W. de Gw.

49° 33' 12" N. y 0° 6' 48" W. de Gw.

49° 35' 00" N. y 0° 6' 48" W. de Gw.

49° 35' 00" N. y 0° 6' 12" W. de Gw.

5.º Banco del Vergoyer.—Está prohibido fondear, pescar y son-dar en la zona comprendida por la línea poligonal que une los siguientes puntos:

50° 35' N. y 1° 20' E. de Gw.

50° 38' N. y 1° 20' E. de Gw.

50° 38' N. y 1° 24' E. de Gw.

50° 35' N. y 1° 24' E. de Gw.

B) Derrotas que deben seguirse: 1.º Deben practicarse las siguientes derrotas en la zona peligrosa antes citada, en el inciso A, entre Ouessant y las islas de la Mancha.

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

b) De Brest a Cherbourg.—Seguir la derrota costera hasta un punto situado a 2 millas al Norte del faro de la isla Batz: después

llas al Norte de la luz de las Siete Islas, y luego al punto 49° 13' N. y 2° 47' 30" W. de Gw.

E inversamente.

c) Proximidades del Four.—Del punto 48° 41' N. y 4° 59' 30" W. de Gw. arrumbar al 156° 5, hasta el punto de unión de la derrota costera con el punto 48° 37' N. y 4° 56' 30" W. de Gw.

E inversamente.

2.º Las siguientes derrotas, referentes a la zona peligrosa descrita anteriormente en el inciso A, con el título Islas de la Mancha, deben practicarse.

De Brest a Cherbourg.—Del punto 49° 20' N. y 2° 19' W. de Gw. hacer rumbo para pasar por los puntos siguientes:

49° 22' 00" N. y 2° 19' W. de Gw.

49° 45' 30" N. y 2° 00' W. de Gw.

49° 47' 00" N. y 1° 56' W. de Gw.

E inversamente.

3.º Deben practicarse las derrotas siguientes en la zona peligrosa anteriormente descrita en el inciso A, bajo el título "Bahía de Sena".

a) De Cherbourg al Havre (Derrota costera).—Desde el punto 49° 45' N. y 1° 16' W. de Gw., rumbo directo al de 49° 30' 12" N. y 0° 20' W. de Gw.

b) Proximidades NW. del Havre. Desde el punto 49° 49' 30" N. y 0° 46' 48" W. de Gw. hacer rumbo directo al de 49° 31' 30" N. y 0° 20' W. de Gw.

#### MAR DEL NORTE

##### ZONA V

Núm. 1.143.—188 M.—Corrección al aviso 160 M (núm. 971 de 1919). Los barcos-faros "W. O. M.", "M. O. M." y "E. O. M." no serán reemplazados como se había anunciado por unas boyas luminosas denominadas Alpha, Beta y Gamma; aquéllos continuarán en su emplazamiento.

En su consecuencia deben anularse las 3 Notas relativas a estos cambios y que figuran bajo el título "Derrotas que deben seguirse", inciso 9, De Orfordness a la desembocadura del Mosa.

Sin embargo, el barco-faro "M. O. M." ha sido reemplazado provisionalmente por la boya luminosa Beta, pero será restituído en su emplazamiento tan pronto como sea posible.

#### MAR MEDITERRANEO

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

Núm. 1.144.—189 M.—Corrección al aviso 103 M (núm. 618 de 1919). Suprimir el inciso IV. Córcega. Campos de minas y reemplazarle por el que sigue:

#### III.—ESTRECHO DE BONIFACIO.—CAMPOS DE MINAS

Los buques no deben aproximarse a menos de 1,5 millas del punto 41° 18' 42" N. y 9° 22' 30" E. de Gw.

##### Zona V.—Francia y costa Oeste de Italia.

Núm. 1.145.—190 M.—Corrección a los avisos 104 M y 162 M (números 619 y 974 de 1919).—El canal indicado en las proximidades de Gallipoli tiene actualmente un ancho de 2 millas a uno y otro lado de la enfilación 34° (del faro de Santa Andrea con la Torre Alto Lido).—El Director general, Augusto Durán.