

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:

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



VENTA DE EJEMPLARES

Ministerio de la Gobernación, plaza 10111.
Número suelta, 0,30.

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial

Ministerio de Gracia y Justicia

Real decreto admitiendo la dimisión del cargo de Presidente del Consejo de Ministros a D. Alvaro Figueroa y Torres, Conde de Romanones.—Página 202.
Otro nombrando Presidente del Consejo de Ministros a D. Antonio Maura y Montaner, Diputado a Cortes.—Página 202.

Presidencia del Consejo de Ministros

Real decreto admitiendo la dimisión del cargo de Ministro de Estado a D. Alvaro Figueroa y Torres, Conde de Romanones.—Página 202.

Otro ídem íd. íd. del cargo de Ministro de Gracia y Justicia a D. Alejandro Rosselló y Pastors.—Página 202.

Otro ídem íd. íd. del cargo de Ministro de Marina a D. José María Chacón y Pery.—Página 202.

Otro ídem íd. íd. del cargo de Ministro de Hacienda a D. José Gómez Acebo, Marqués de Cortina.—Página 202.

Otro ídem íd. íd. del cargo de Ministro de la Gobernación a D. Amalio Gimeno y Cabañas.—Página 202.

Otro ídem íd. íd. del cargo de Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes a D. Joaquín Salvatella y Gibert.—Página 202.

Otro ídem íd. íd. del cargo de Ministro de Fomento a D. José Gómez Acebo, Marqués de Cortina.—Página 202.

Otro nombrando Ministro de Estado a don Manuel González Hontoria y Fernández Ladreda, Diputado a Cortes.—Página 202.

Otro ídem Ministro de Gracia y Justicia a D. José Bahamonde y de Lanz, Visconde de Matamala, Magistrado del Tribunal Supremo.—Página 202.

Otro ídem Ministro de Marina a D. Augusto Miranda y Godoy, Vicealmirante de la Armada.—Página 202.

Otro ídem Ministro de Hacienda a D. Juan de la Cierva y Peñafiel, Diputado a Cortes.—Página 202.

Otro ídem Ministro de la Gobernación a D. Antonio Goicoechea y Cosculluela.—Página 202.

Otro ídem Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes a D. César Silió y Cortés, Diputado a Cortes.—Página 202.

Otro ídem Ministro de Fomento a D. Angel Ossorio y Gallardo, Diputado a Cortes.—Página 203.

Ministerio de Gracia y Justicia

Real decreto trasladando a la plaza de Magistrado de la Audiencia provincial de Gerona a D. Rodolfo Vidal y Quer, que sirve igual plaza en la de Logroño.—Página 203.

Otro ídem íd. de la Audiencia provincial de Logroño a D. Arturo Lorente y Lario, que sirve igual plaza en la de Gerona.—Página 203.

Otro nombrando Presidente de Sección de la Audiencia provincial de Huelva a don Fernando Tercero y Acosta, Magistrado del mismo Tribunal.—Página 203.

Ministerio de la Gobernación

Real decreto jubilando a D. Antonio Martín Rojas y Sacristana, Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo de Correos, concediéndole honores de Jefe Superior de Administración, libre de gastos.—Página 203.

Ministerio de la Guerra

Real orden concediendo la gratificación de mando a los Tenientes coroneles Jefes de la Intendencia, de la Subintendencia de Melilla, Larache y Las Palmas (Gran Canaria).—Página 203.

Ministerio de Marina

Real orden declarando comprendidos en el concepto de personal de plantilla al Presidente y Vocales de los Tribunales para examen en ingreso y de fin de carrera del personal patentado de la Armada.—Página 203.

Ministerio de la Gobernación

Real orden disponiendo se den las gracias a la Comisión mixta nombrada para resolver las peticiones de jornada y jornales de los obreros del ramo de construcción.—Página 203.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes

Real orden disponiendo se agreguen a las oposiciones anunciadas para proveer la Cátedra de Física y Química del Instituto de Barcelona, las de igual asignatura de

los de Almería, Palencia y Palma de Mallorca.—Páginas 203 y 204.

Otra ídem íd. íd. para proveer la Cátedra de Agricultura del Instituto de Jovellanos, de Gijón, y las de igual asignatura de los Institutos de Guipúzcoa, Figueras, Albacete y Santiago.—Página 204.

Otra ídem íd. íd. para proveer la Cátedra de Psicología del Instituto de Barcelona y las de igual asignatura vacantes en los Institutos de León, Lérida, Orense, Palencia, Salamanca y Lugo.—Página 204.

Otra ídem íd. íd. para proveer las Cátedras de Literatura de los Institutos de Logroño, Las Palmas, Tarragona y Lugo, y las de igual asignatura de los de Orense, Mahón y Cádiz.—Página 204.

Otra nombrando Profesor numerario de Gimnasia del Instituto de Bilbao a don Rufino Silván González.—Página 204.

Otra ídem Catedrático numerario de Historia Natural del Instituto de Segovia a D. Marcelino Cillero y Augusto.—Página 204.

Otra ídem de Lengua Latina del Instituto de Granada a D. Agustín Muñoz Roldán.—Página 204.

Administración Central

ESTADO.—Subsecretaría.—Sección de Comercio.—Anunciando que el Gobierno francés ha declarado que pueden efectuarse libremente las relaciones comerciales con todos los puertos del Adriático, pero prohibiendo la reexportación con los países con los que aún no se permite comerciar.—Página 204.

GRACIA Y JUSTICIA.—Títulos del Reino.—Anunciando haber sido solicitada por doña María de los Dolores Finat y Carvajal la rehabilitación del Título de Marqués de Boides.—Página 204.

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso a los Navegantes.—Grupo 5.—Página 204.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Subsecretaría.—Anunciando convocatoria especial para proveer las Cátedras que se indican.—Página 215.

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

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—Sala Segunda de lo Criminal.—Pliegos 9, 10, 11 y 12.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

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

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

REALES DECRETOS

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

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Gracia y Justicia,
Alejandro Rosselló.

En atención a las especiales circunstancias que concurren en D. Antonio Maura y Montaner, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Presidente de Mi Consejo de Ministros.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Gracia y Justicia,
Alejandro Rosselló.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REALES DECRETOS

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Estado Me ha presentado D. Alvaro Figueroa y Torres, Conde de Romanones, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Gracia y Justicia Me ha presentado D. Alejandro Rosselló y Pastors, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Marina Me ha presentado D. José María Chacón y Pery, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Hacienda Me ha presentado D. José Gómez Acebo, Marqués de Cortina, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

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

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes Me ha presentado don Joaquín Salvatella y Gibert, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Ministro de Fomento Me ha presentado D. José Gómez Acebo, Marqués de Cortina, quedando muy satisfecho del celo, inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Manuel González Hontoria y Perut de Lareda, Diputado a Cortes, Vengo en nombrarle Ministro de Estado.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en D. José Bahamonde y de Lanz, Vizconde de Matamala, Magistrado del Tribunal Supremo,

Vengo en nombrarle Ministro de Gracia y Justicia.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en el Vicealmirante de la Armada D. Augusto Miranda y Godoy,

Vengo en nombrarle Ministro de Marina.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Juan de La Cierva y Peñafiel, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de Hacienda.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Antonio Goicoechea y Coscolluela, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de la Gobernación.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en D. César Silió y Cortés, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Angel Ossorio y Gallardo, Diputado a Cortes,

Vengo en nombrarle Ministro de Fomento.

Dado en Palacio a quince de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Antonio Maura y Montaner.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

REALES DECRETOS

Accediendo a lo solicitado por D. Rodolfo Vidal y Quer, Magistrado de la Audiencia provincial de Logroño,

Vengo en trasladarle a igual plaza de la de Gerona, vacante por haber sido también trasladado D. Arturo Lorente.

Dado en Palacio a catorce de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Gracia y Justicia,
Alejandro Rosselló.

Accediendo a lo solicitado por D. Arturo Lorente y Lario, Magistrado de la Audiencia provincial de Gerona,

Vengo en trasladarle a igual plaza de la de Logroño, vacante por haber sido también trasladado D. Rodolfo Vidal.

Dado en Palacio a catorce de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Gracia y Justicia,
Alejandro Rosselló.

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

Vengo en nombrar Presidente de Sección de la Audiencia provincial de Huelva a D. Fernando Tercero y Acosta, Magistrado del mismo Tribunal.

Dado en Palacio a catorce de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de Gracia y Justicia,
Alejandro Rosselló.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

REAL DECRETO

De conformidad con lo establecido en las leyes de Presupuestos de 1835, 1892, en la base quinta de la de 14 de Junio de 1909, y en el Reglamento orgánico de 11 de Julio siguiente, y a propuesta del Ministro de la Gobernación,

Vengo en declarar en situación de jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponda, por límite de servicios, al Jefe de Administración de tercera clase del Cuerpo de Correos D. An-

tonio Martín Rojas y Sacristana, concediéndole al propio tiempo, como recompensa a sus servicios, los honores de Jefe superior de Administración civil, libres de gastos y con exención de toda clase de derechos, según lo establecido en la base cuarta, letra D de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1867 y en el artículo 22 de la instrucción aprobada por Real decreto de 5 de Diciembre de 1899.

Dado en Palacio a ocho de Abril de mil novecientos diecinueve.

ALFONSO

El Ministro de la Gobernación,
Amalio Gimeno.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REAL ORDEN

Excmo. Sr.: En atención a que los Tenientes coroneles de Intendencia, Jefes de cada una de las Subintendencias de Melilla, Larache y Las Palmas (Gran Canaria), tienen jurisdicción propia y mando independiente, y en analogía con lo dispuesto en la Real orden de 3 de Marzo próximo pasado (D. O. número 52),

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido conceder la gratificación de mando a los citados Tenientes coroneles, primeros jefes de las referidas Subintendencias.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 14 de Abril de 1919.

MUÑOZ-COBO

Señores Capitán general de Canarias y Comandantes generales de Melilla y Larache.

MINISTERIO DE MARINA

REAL ORDEN

Excmo. Sr.: No constituyéndose en la Armada los Tribunales de exámenes para ingreso en los Cuerpos patentados y en los de fin de carrera de alguno de ellos con el Director y Profesores de los Centros de enseñanza, como sucede en el Ejército, sino que en cada caso particular y con la suficiente anticipación se nombra de Real orden el personal que ha de formarlos, es causa de que sea necesario aclarar la verdadera interpretación que debe darse a la Real orden circular de 31 de Diciembre último (D. O. número 4, página 25), en la parte relativa a quiénes tienen derecho a la gratificación de instrucción,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por el Estado Mayor Central, ha tenido a bien declarar que el Presidente y los Vocales designados de Real orden para constituir los Tribunales para exámenes de ingreso y de fin de ca-

rrera del personal patentado de la Armada están comprendidos implícitamente en el concepto de personal de plantilla, al igual que el Director y los Profesores de las Escuelas y Academias, desde la fecha en que empiecen los exámenes hasta su terminación, debiendo percibir la gratificación de instrucción que para éstos, señala la susodicha Real orden.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 13 de Abril de 1919.

CHACON

Señor Almirante Jefe del Estado Mayor Central.—Señor Intendente general.—Señor Interventor civil de Guerra y Marina y del Protectorado en Marruecos.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

REAL ORDEN

Terminada la misión que le fué confiada a la Comisión nombrada por Real orden de 14 de Marzo último, por la que se disponía la creación de una Comisión mixta, compuesta, entre otros, de tres Arquitectos, D. Ricardo García Guereta, don Manuel Martínez Angel y D. Gonzalo Iglesias Solazcano, para resolver la petición formulada por los trabajadores del ramo de construcción, y la nombrada por Real orden de 27 del mismo mes, con el fin de estudiar y dictaminar si los aumentos de jornales concedidos con carácter provisional a los obreros dematruéricos de Madrid eran justos y posibles, dentro de las especiales condiciones por que atravesaba la citada industria, de cuya Comisión formaron parte tres Ingenieros industriales, D. Juan Usabiaga, don Mariano de Bastida y D. Felipe de Cos, y siendo de apreciar en alto grado la rectitud y acierto con que los expresados señores procedieron en el cumplimiento de su misión, así como también los relevantes servicios prestados con inteligencia y celo plausibles,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer se den las gracias en su Real nombre a dichos señores.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 12 de Abril de 1919.

GIMENO

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

REALES ORDENES

Ilmo Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que las Cátedras de Física y Química de los Institutos de Almería, Palencia y Palma de Mallorca, cuya provisión corresponde al turno de oposi-

ción entre auxiliares, se agreguen a la ya anunciada para proveer la de igual asignatura del Instituto de Barcelona, haciéndose la convocatoria especial en la forma establecida en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 28 de Marzo de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que las Cátedras de Agricultura vacantes en los Institutos de Guipuzcoa, Figueras, Albacete y Santiago, cuya provisión corresponde al turno de oposición entre Auxiliares se agreguen a las ya anunciadas para proveer la de igual asignatura del Instituto de Jovellanos de Gijón, haciéndose la convocatoria especial en la forma establecida en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 5 de Abril de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que las Cátedras de Psicología de los Institutos de León, Lérida, Orense, Palencia, Salamanca y Lugo, cuya provisión corresponde al turno de oposición entre Auxiliares se agreguen a las ya anunciadas para proveer la de igual asignatura en el Instituto de Barcelona, haciéndose convocatoria especial en la forma establecida en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 5 de Abril de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que las Cátedras de Literatura, vacantes en los Institutos de Orense, Mahón y Cádiz, cuya provisión corresponde al turno de oposición entre Auxiliares se agreguen a las ya anunciadas para proveer las de igual asignatura de los Institutos de Logroño, Las Palmas, Tarragona y Lugo, haciéndose la convocatoria especial en la forma establecida en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1915.

De Real orden lo digo a V. I. para su

conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 7 de Abril de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: De conformidad con el dictamen de la Comisión permanente del Consejo de Instrucción Pública, y en virtud de concurso previo de traslado,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien nombrar a D. Rufino Silván González Profesor numerario de Gimnasia del Instituto general y técnico de Bilbao, con el haber anual que actualmente disfruta; habiendo dispuesto S. M. que la Cátedra de igual asignatura que, como consecuencia de este nombramiento, resulta vacante en el Instituto de Cáceres, se anuncie para su provisión al turno que corresponda.

De Real orden lo comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 9 de Abril de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Méritos y servicios de D. Rufino Silván González.

Licenciado en Medicina y Cirugía, Doctor en ídem ídem, Maestro nacional, Profesor numerario de Gimnasia, en virtud de concurso y Real orden de 16 Junio de 1916; es autor de una obra favorablemente informada por el Consejo de Instrucción Pública.

Ilmo. Sr.: De conformidad con el dictamen de la Comisión permanente del Consejo de Instrucción Pública, y en virtud de concurso previo de traslado,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien nombrar a D. Marcelino Cillero y Angulo Catedrático numerario de Historia Natural del Instituto general y técnico de Segovia, con el haber anual que actualmente disfruta; habiendo dispuesto S. M. que la Cátedra de igual asignatura que, como consecuencia de este nombramiento, resulta vacante en el Instituto de Reus, se anuncie para su provisión al turno que corresponda.

De Real orden lo comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 10 de Abril de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Méritos y servicios de D. Marcelino Cillero y Angulo.

Licenciado en Ciencias Naturales, Catedrático numerario de la asignatura en virtud de oposición y por Real orden de 1.º de Marzo de 1906; es autor de un trabajo declarado de mérito relevante por el Claustro y de una obra favorablemente informada por el mismo.

Ilmo. Sr.: De conformidad con el dictamen de la Comisión permanente del

Consejo de Instrucción Pública, y en virtud de concurso previo de traslado,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien nombrar a D. Agustín Muñoz Roldán Catedrático numerario de Lengua Latina del Instituto general y técnico de Granada, con el haber anual que actualmente disfruta; habiendo dispuesto S. M. que la Cátedra de igual asignatura que, como consecuencia de este nombramiento, resulta vacante en el Instituto de Cádiz, se anuncie para su provisión al turno que corresponda.

De Real orden lo comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 9 de Abril de 1919.

SALVATELLA

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Méritos y servicios de D. Agustín Muñoz Roldán.

Licenciado en Filosofía y Letras, ídem en Derecho, Catedrático numerario de la asignatura en virtud de oposición y por Real orden de 13 de Mayo de 1905; es autor de dos obras favorablemente informadas y declaradas de mérito por el Consejo de Instrucción Pública y la Real Academia Española.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE ESTADOS

SUBSECRETARIA

SECCIÓN DE COMERCIO

El Embajador de S. M. en París anuncia que el *Diario Oficial* publica, con fecha 11 del corriente, un aviso del Gobierno francés declarando, de acuerdo con sus aliados, que, a partir de la fecha, pueden efectuarse libremente las relaciones comerciales con todos los puertos del Adriático, pero prohibiendo la reexportación a los países con los que aun no se permite comerciar.

Madrid, 12 de Abril de 1919.—El Subsecretario interino, Servando Crespo.

MINISTERIO DE GRACIA Y JUSTICIA

TÍTULOS DEL REINO

Doña María de los Dolores Finat y Carvajal ha solicitado en este Ministerio la rehabilitación del título de Marqués de Baidés, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9.º del Real decreto de 27 de Mayo de 1912 se señala el plazo de quince días, a partir de la publicación, para que, dentro del mismo, aquellos a quienes conviniere puedan hacer uso de su derecho en relación con el título expresado.

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PESCA MARITIMA

AVISOS A LOS NAVEGANTES

Sección de Hidrografía.

Advertencias—Las marcaciones, incluso todas las relativas a luces, son verdaderas

y están dadas desde la mar, desde 0° a 360° a partir del Norte hacia el Este, o sea en el sentido de las manecillas de un reloj; las correspondientes a pligros son dadas desde 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 5.—Del número 212 al 302.

OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

FRANCIA.—Ensenada de Bénodet.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 101. París, 1919.

Núm. 212.—Ha desaparecido la boya negra, de huso, terminada en mira cilíndrica, de Roch'Helou.

Situación aproximada: 47° 47' 6" N. y 4° 8' 9" W. de Gw. (2° 4' 11" E. de SF.).

Belle-Ile.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 102. París, 1919.

Núm. 213.—A causa de temporal ha garrreado unos 200 metros hacia el NNW. la boya Les Galères, situada en la punta Kerdonis.

En cuanto el estado del mar lo permita se colocará nuevamente en su puesto.

Península de Quiberon.—Baliza. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 103. París, 1919.

Núm. 214.—Ha sido destruida por el temporal la baliza Basse Catit, situada a la entrada de Port María de Quiberon. Proximidades de Gléron.—Supresión del servicio de patrullas. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 104. París, 1919.

Núm. 215.—El servicio de patrullas que se mantenía en el paralelo del campanario de Saint-Pierre de Oléron para pilotear los buques mercantes en el canal entre Oléron y la zona de Rochebonne, se ha suprimido.

Entrada del Gironde.—Balizamiento. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 105. París, 1919.

Núm. 216.—El barco-faro del Grand Banc no está en su puesto; la boya luminosa núm. 1 (NW. du Demi Banc) se ha vuelto a encender; la boya luminosa número 4 (N. des Mattes du Grand Banc) ha desaparecido.

Aviso núm. 77 de 1919.

Saint-Nazaire.—Señal de niebla. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 109. París, 1919.

Núm. 217.—La campana de niebla establecida en el malecón Oeste de la nueva entrada del puerto de Saint-Nazaire y cuyo funcionamiento estaba interrumpido a causa de averías, está funcionando normalmente.

Aviso núm. 126 de 1919.

La Pierre de Herpin.—Señal de niebla. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 111. París, 1919.

Núm. 218.—A consecuencia de averías en el mecanismo se ha interrumpido hasta nuevo aviso el funcionamiento de la trompeta de niebla del faro de la Pierre de Herpin.

ESPAÑA.—Castro-Urdiales.—Luz. Servicio Central de Puertos y Faros. Madrid, 15 de Febrero de 1919.

Núm. 219.—Ha quedado en funciones la instalación del alumbrado eléctrico del faro de Castro-Urdiales, siendo el foco luminoso actual una bombilla eléctrica de 200 bujías; no han variado las características del citado faro.

Cuaderno de Faros, pág. 5.

Planos números 165 y 653.

Ría de Arosa.—Boya. Jefatura de Obras Públicas. Pontevedra, 10 de Febrero de 1919.

Núm. 220.—Ha quedado fondeada en su emplazamiento la boya que marca el bajo Moscardiño.

Cartas números 120 A, 124 y 924 de la sección II.

Aviso núm. 82 de 1919.

Bonanza.—Boyas luminosas. Comandancia de Marina de Sevilla. Telegrama de 17 de Febrero de 1919.

Núm. 221.—A causa del temporal no ha sido posible alimentar las boyas de Galóneras, Alamillos, Banquete y Piedeanzuelo, y por la mala calidad del gas pudieran apagarse.

Carta núm. 634 y Plano 208 A de la sección II.

Cuadernos de Faros, números 205, 211, 206 y 212.

Archipiélago de las Azores.—Luces. Notice to Mariners núm. 104. Londres, 1919.

Núm. 222.—Se han encendido todas las luces del Archipiélago de las Azores.

Islas Madera.—Luces. Notice to Mariners núm. 104. Londres, 1919.

Núm. 223.—Se han encendido todas las luces de las islas Madera.

Aviso núm. 211 de 1916.

Islas Cabo Verde.—Luces. Notice to Mariners núm. 104. Londres, 1919.

Núm. 224.—Se han encendido todas las luces de las Islas de Cabo Verde.

Aviso núm. 197 de 1918.

AFRICA OCCIDENTAL FRANCESA.—Dakar.—Prescripciones. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 160. París, 1919.

Núm. 225.—Se han derogado todas las prescripciones relativas a las zonas prohibidas en las proximidades de Dakar y al acceso de noche en el puerto.

Avisos núm. 350 de 1916, núm. 382 de 1917 y núm. 17 de 1919.

CANAL DE LA MANCHA

FRANCIA.—Entrada del Havre.—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs número 3 | 99. París, 1919.

Núm. 226.—En el punto A 5 de la pasa dragada del NW. y reemplazando a la boya núm. 2, que ha desaparecido, se ha fondeado una boya negra luminosa con luz fija roja.

Cancalle.—Baliza. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 100. París, 1919.

Núm. 227.—La baliza de madera pintada de rojo y terminada en mira cónica de la Punta de la Chaine, ha sido destruida por un abordaje.

Situación aproximada: 48° 40' 48" N. y 1° 50' 9" W. de Gw. (4° 22' 11" E. de SF.)

Proximidades de Boulogne.—Barco-faro. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 106. París, 1919.

Núm. 228.—El barco-faro "Ruytingen", que estaba fondeado en las proximidades de Boulogne, se ha reemplazado por el barco-faro "Sandetlié", cuyas características son:

Carácter: 1 destello rojo cada 5 segundos. Descripción: Barco-faro rojo con palo militar.

Sirena de niebla: Sirena de aire comprimido que emite 2 grupos de 3 sonidos consecutivos, alternando con 1 sonido aislado cada 3 minutos (sonido, 3,5 segundos; silencio, 3 segundos; sonido, 3,5 segundos; silencio, 3 segundos; sonido, 3,5 segundos; silencio, 80 segundos; sonido, 3,5 segundos; silencio, 80 segundos).

Puerto de Boulogne.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 107. París, 1919.

Núm. 229.—La boya con silbato de las escolleras del dique Carnot se ha perdido.

Calais.—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 108. París, 1919.

Núm. 230.—La boya 6 NE. del Riden de Calais se ha colocado en su puesto con sus características normales.

Entrada de la Canche. Boya. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 110. París, 1919.

Núm. 231.—La boya de huso de recalada Norte de la Canche, pintada de negro y terminada en mira cilíndrica, se ha colocado nuevamente en su puesto.

Aviso núm. 810 de 1918.

INGLATERRA.—Portland.—Naufragio.—Boya. Notice to Mariners núm. 101. Londres, 1919.

Núm. 232.—A unos 50 metros al Este, de unos restos que se encuentran a 1.000 metros al SE. del extremo de Torpedo pier por los 50° 34' 48" N. y 2° 26' 48" W. de Gw. (3° 45' 32" E. de SF.), se ha fondeado una boya verde.

Barco-faro Royal Sovereign.—Naufragio. Boya. Notice to Mariners núm. 99. Londres, 1919.

Núm. 233.—a) A unos 100 metros al Norte de unos restos situados en los 50° 42' 42" N. y 0° 23' 24" E. de Gw. (6° 35' 44" E. de SF.), se ha fondeado una boya cónica verde no luminosa y que reemplaza a la boya luminosa (luz verde de ocultaciones), la cual se ha retirado.

b) A unos 100 metros al Sur de los restos citados se ha fondeado una boya cónica con luz de 3 destellos verdes cada 10 segundos, en sustitución de la boya verde no luminosa, que se ha retirado.

Aviso núm. 834 de 1918.

MAR DEL NORTE

DINAMARCA.—Alumbrado. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 116. París, 1919.

Núm. 234.—Se han retirado los barcos-faros y boyas luminosas que había en el mar del Norte, en el canal de entrada: el alumbrado de Graadyb y del canal de Thyberon es irregular.

BELGICA.—Krankeloon.—Luz. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 125. París, 1919.

Núm. 235.—Actualmente está encendida la luz posterior de Krankeloon, situada al Norte de fuerte Santa María.

HOLANDA.—Flessingue.—Alumbrado y señales de niebla. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 126. París, 1919.

Núm. 236.—A consecuencia de la falta de combustible, el alumbrado de las luces de Flessingue y las señales de niebla de este puerto podrán suspender su funcionamiento entre las 7 y 11 horas de la mañana y entre la 1 y 4 horas 30 minutos de la tarde.

Zeegat de Bronwershaven.—Prácticos. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 127. París, 1919.

Núm. 237.—El vapor de los prácticos que cruza ante el Zeegat de Bronwershaven lleva a bordo, no solamente los prácticos del Escalda, sino los del Zeegat de Goeree y del Nieuwe Rotterdamse Waterweg.

Barco-faro "Haaks".—Boyas. Avis aux

Navigateurs núm. 3 | 128. París, 1919.

Núm. 238.—Próximo al barco-faro "Haaks", se han fondeado dos boyas de vigilancia: una a 800 metros al SW. ¼ S. y la otra a 500 metros al NW. del citado barco-faro.

Situación aproximada del barco-faro: 52° 57' 30" N. y 3° 55' E. de Gw. (10° 7' 20" E. de SF.).

ALEMANIA.—Barco-faro "Norderney".—

Boya luminosa. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 129. París, 1919.

Núm. 239.—La posición del barco-faro "Norderney", que se había trasladado hacia el NNW., está señalada actualmente por una boya con luz de 1 destello blanco cada 7,5 segundos (destello, 2,5 segundos; ocultación, 5 segundos).

El barco-faro de reserva de "Norderney" está fondeado cerca de la boya y lleva una luz con 1 grupo de 3 destellos blancos cada 15 segundos. Lleva una sirena de niebla que emite 3 sonidos cada minuto.

Situación aproximada de la boya: 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw. (12° 1' 20" E. de SF.).

Situación aproximada del barco-faro: 55° 9' N. y 5° 47' 30" E. de Gw. (11° 59' 50" E. de SF.).

DINAMARCA.—Horns Rev.—Boya luminosa. Notice to Mariners. núm. 127. Londres, 1919.

Núm. 240.—A unas 60 millas al SW. del Horns Rev se ha fondeado una boya con luz de 1 destello blanco cada 7,5 segundos (destello, 2,5 segundos; ocultación, 5 segundos).

Situación aproximada: 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw. (12° 1' 20" E. de SF.).

INGLATERRA.—Desembocadura del Medway.—Luz. Notice to Mariners número 91. Londres, 1919.

Núm. 241.—En el extremo Este del muelle exterior de Grain se ha establecido una luz fija blanca.

Situación aproximada: 51° 26' 18" N. y 0° 43' W. de Gw. (6° 55' 20" E. de SF.).

Orfordness.—Prácticos. Notice to Mariners núm. 86. Londres, 1919.

Núm. 242.—En adelante un vapor de prácticos estará estacionado hacia el Sur y en la proximidad de Orfordness.

Lo Wash.—Canal Freeman.—Boyas. Notice to Mariners. núm. 133. Londres, 1919.

Núm. 243.—La boya luminosa negra F/1 del canal Freeman se ha trasladado 600 metros hacia el SE. y se encuentra actualmente por los 52° 57' 42" N. y 0° 15' 30" E. de Gw. (6° 27' 50" E. de SF.).

Río Humber.—Boya de naufragio. Notice to Mariners núm. 45. Londres, 1919.

Núm. 244.—A unos 100 metros al Este de unos restos que se encuentran a 4,5 millas al SE. de la luz de Kilusea se ha fondeado una boya verde.

Situación aproximada de los restos: 53° 37' 18" N. y 0° 15' 24" E. de Gw. (6° 27' 44" E. de SF.).

A unos 80 metros al NE. de dichos restos se ha fondeado una boya verde.

Río Humber.—Boya y barco-faro. Notice to Mariners núm. 146. Londres, 1919.

Núm. 245.—Un barco-faro que muestra las luces reglamentarias se ha fondeado en el lugar donde se encuentran los restos del vapor "Fryken", perdido a 10 millas al Este de la bahía Donna Nook, por los 53° 27' 42" N. y 0° 25' 48" E. de Gw. (6° 38' 8" E. de SF.).

Bahía de Runswick.—Naufragio. Notice to Mariners núm. 118. Londres, 1919.

Núm. 246.—Unos restos que velan en bajamar se encuentran en los 54° 32' 30" N. y 0° 42' 18" W. de Gw. (5° 30' 2" E. de SF.).

Proximidades del río Tees.—Peligro. Notice to Mariners núm. 110. Londres, 1919.

Núm. 247.—Un obstáculo sumergido, que se cree sean unos restos de naufragio, se encuentran a 2 millas al NE. de Redear, por los 54° 37' 48" N. y 1° 0' 42" W. de Gw. (5° 11' 38" E. de SF.).

Proximidades de Sunderland.—Naufragio.

Notice to Mariners núm. 118. Londres, 1918.

Núm. 248.—Al Este de la roca Hendon se encuentran los restos de un naufragio, por los 50° 54' 12" N. y 1° 19' 36" W. de Gw. (4° 52' 44" E. de SF.).

Proximidades del río Tyne.—Naufragio.

Notice to Mariners núm. 118. Londres, 1919.

Núm. 249.—A unos 1.400 metros al Este de la desembocadura del Tyne se encuentran unos restos, sobre los que se sondan 12 metros en bajamar.

Situación aproximada: 55° 0' 48" N. y 1° 22' 42" W. de Gw. (4° 49' 38" E. de SF.).

ESCOCIA.—Isla Fair.—Señal de niebla. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 140. París, 1919.

Núm. 250.—La sirena de niebla de Scaddon emitirá hasta nuevo aviso 2 sonidos de 2,5 segundos de duración cada uno, cada 3 minutos.

MAR MEDITERRANEO**ESPAÑA.—Santa Pola.—Almadra. Comandancia de Marina. Alicante, 14 de Febrero de 1919.**

Núm. 251.—Ha terminado el calamento de la almadra Isla de Tabarca, habiendo empezado el día 9 sus faenas de pesca.

Situación aproximada: 38° 8' 54" N. y 0° 28' 20" W. de Gw. (5° 44' E. de SF.).

Mataró.—Almadra. Ayudantía de Marina. Mataró, 15 de Febrero de 1919.

Núm. 252.—Han comenzado los trabajos de calamento de la almadra Nuestra Señora de las Mercedes.

Situación aproximada: 41° 29' 15" N. y 2° 23' 10" E. de Gw. (8° 35' 30" E. de SF.).

FRANCIA.—Golfo Juan.—Boya. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 112. París, 1919.

Núm. 253.—A causa de malos tiempos ha garreado hacia el NE. la boya del Sécantón.

TUNEZ.—Proximidades de los bancos de Kerkennah.—Naufragios. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 113. París, 1919.

Núm. 254.—A 6 millas al ESE. de la boya luminosa núm. 4, se encuentran los restos del "Verdun", cuya arboladura emerge.

Situación aproximada: 34° 49' N. y 11° 52' E. de Gw. (18° 4' 20" E. de SF.).

b) Los restos del "Exemplaire" se encuentran entre las boyas luminosas núm. 2 y núm. 3, y quedan situados entre éstas y la costa.

Situación aproximada: 34° 59' N. y 11° 38' E. de Gw. (17° 50' 20" E. de SF.).

Aviso núm. 141 de 1919.

ITALIA.—Instrucciones para la Navegación. Avvisi ai Naviganti núm. 145 | 170. Génova, 1918.

Núm. 255.—1.° Las luces han tomado su alcance normal.

2.° Mantenerse mientras que sea posible por fondos superiores a 300 metros, aunque la navegación sea algo larga.

La derrota menos peligrosa, en profundidades inferiores a 300 metros, es la que pasa muy próxima a tierra.

3.° Las derrotas de seguridad para entrar en los puertos, se dan en el anexo A que se cita a continuación. Si no se dan estas derrotas, buscar el puerto siguiendo la derrota de recorrido mínimo, en fondos inferiores a 300 metros.

4.° Las zonas peligrosas son las señaladas en el aviso 37 M (número 288 de 1919). Los buques que se vean obligados a atravesar estas zonas deben seguir exactamente las derrotas de seguridad previstas.

Para aproximarse a una costa comprendida en una zona peligrosa, si no se ha señalado para ello ninguna derrota segura, seguirán aquella de recorrido mínimo en la zona peligrosa y en los mayores fondos.

5.° Durante el día debe mantenerse un servicio de vigilancia para avisar las minas a la deriva que puedan encontrarse.

En las aguas territoriales, y a menos de 25 millas de tierra, debe reforzarse o aumentar la vigilancia. Hay que evitar, durante la noche, la proximidad de una zona peligrosa, sobre todo después de un período de mal tiempo.

6.° En cuanto se vea una mina a la deriva, debe comunicarse, en las formas prescritas, a la estación costera de T. S. H. más próxima, indicando siempre la latitud y longitud, y si ha sido destruida o no. Debe repetirse la señal hasta que acuse recibo de ella alguna estación costera o un barco de guerra. Al llegar a puerto, dar inmediatamente a la autoridad del mismo todas estas noticias.

7.° Las estaciones costeras de T. S. H. enviarán, a las horas prescritas, unos avisos sobre las minas, y reglas concernientes a la seguridad de la navegación.

8.° Cuando se vea una mina a la deriva, debe hacerse cuanto sea posible para destruirla a tiros de fusil.

9.° Hay que estar siempre atento al peligro de las minas a la deriva y estar en la mar listos siempre para prestar socorro inmediatamente, llevando siempre preparadas las embarcaciones de salvamento en el número prescrito. Indicar a los pasajeros y dotación sus puestos de salvamento, recordándoselo todos los días. Cerrar durante la noche las escotillas y puertas estancadas.

Los buques pasajeros deben tomar las necesarias disposiciones para el alumbrado de las escalas y pasos en caso de siniestro.

10. Antes de salir a la mar, deben tomar de las autoridades de los puertos las noticias referentes a minas y las que puedan modificar los avisos de zonas peligrosas en las aguas territoriales.

11. En Gibraltar y Port Said, solicitarán de las autoridades locales los reglamentos en vigor para la navegación en la zona y lugares peligrosos fuera del Mediterráneo.

12. Los buques que vayan al Adriático, deben hacer escala en Gallípoli, donde recibirán del Comandante del tráfico en el Adriático instrucciones para la navegación.

Anexo A.**Derrotas de seguridad para algunos puertos italianos.**

1.° Génova. Buscar el punto situado a unas 4 millas y 180° de la Coupole de la Chiesa de S. M. de Carignano; desde este punto arrumbar a 0°, hasta encontrarse muy próximo a la boya luminosa, y de aquí hacer rumbo al puerto.

2.° Spezia. Buscar el punto situado a unas 7 millas y 218° del semáforo de la Isla Palmaria; de este punto arrumbarán a 38° sobre el semáforo, hasta la enfilación Monte Murlo—mitad del paso entre las islas Palmaria y Tino—y marcar el cabo a 73°. En este rumbo se encontrará al práctico.

3.° Livourne. Hay dos derrotas de seguridad.

a) Viniendo del N. o del NW.

Buscar el punto situado a 2,3 millas y 208° 30' del faro del Banco de la Meloria y 4,3 millas y 249° de la luz del muelle de la Vegliaia. Arrumbar sobre esta luz al

60° y, una vez en sus proximidades, maniobrar para tomar el puerto.

b) Viniendo del Sur.

Colocarse a 2,9 millas y 186° de la luz del malecón de la Vegliata y arrumbar a 0° sobre esta luz. Al encontrarse en sus proximidades maniobrar para entrar en el puerto.

4.º Mesina. Derrota en el estrecho: debe atravesarse la zona de fondos menores de 200 metros por su parte más estrecha, en la enfílación gasómetro de Messine-Mont Antena a Marc (Rumbo de 58° a 238°).

5.º Catania. Buscar el punto situado a 2,5 millas y 90° de la luz del extremo del muelle Este, manteniéndose en fondos superiores a 325 metros. Arrumbar en seguida sobre la luz al 270°.

6.º Augusta. Buscar la enfílación punta Cantara-Dromo, manteniéndose en fondos superiores a 325 metros. Después seguir dicha enfílación.

7.º Palermo. Tomar la enfílación luz del extremo de muelle Sur-Coupee del Théâtre Massimo (244°), manteniéndose en profundidades superiores a 325 metros. Seguir después la enfílación. El límite de los fondos de 325 metros está a 5 millas del extremo del muelle.

8.º Syracuse. Buscar la enfílación Calderini-Carrozieri (267°), manteniéndose en fondos superiores a 325 metros, y seguir después la enfílación.

9.º Tarente. Recalar en el sector comprendido entre S. y SW. del cabo San Vito. Arrumbar después sobre el cabo, a 2 millas del cual se encontrará al práctico.

Los buques que sigan la derrota costera deben mantenerse a más de 3 millas de tierra, entre Torre Ovo y el cabo San Vito. En ningún caso deben aproximarse a menos de 2 millas del citado cabo.

Puerto de Savona.—Luz. Avvisi ai Naviganti núm. 4 | 27. Génova, 1919.

Núm. 256.—A causa de averías, la luz roja de ocultaciones, situada en el extremo del nuevo rompeolas, a la izquierda según se entra en el puerto, será hasta nuevo aviso fija roja.

Cuaderno de Faros núm. 600.

Génova.—Luz y boya luminosa. Avvisi ai Naviganti núm. 150 | 185. Génova, 1918.

Núm. 257.—La luz de la batería de la Stella y la boya luminosa que marca la escollera del muelle Duca di Galliera se han apagado provisionalmente.

Cuaderno de Faros núms. 606 y 607.

Golfo de Spezia.—Isla Palmaria.—Trabajos. Notice to Mariners. Núm. 77. Londres, 1919.

Núm. 258.—Se han interrumpido los trabajos que se realizaban en la parte Este de la isla Palmaria, entre las puntas de la Scuola y Marietta y que se extendían a 0,65 millas de la costa.

La reglamentación concerniente a la entrada y salida de los buques que atraviesan esta zona se ha anulado.

Viareggio.—Luzes. Avvisi ai Naviganti número 146 | 174. Génova, 1918.

Núm. 259.—Se han suprimido las luces fijas roja y verde de los muelles Norte y Sur de Viareggio.

Cuaderno de Faros números 633 y 634.

Santo Stefano.—Luz. Avvisi ai Naviganti. núm. 144 | 165. Génova, 1918.

Núm. 260.—Se ha encendido la luz fija verde del extremo de la escollera al SE. de Santo Stefano.

Aviso núm. 103 de 1919.

Cuaderno de Faros núm. 671.

Santo Stefano.—Boya luminosa. Avvisi ai Naviganti núm. 144 | 175. Génova, 1918.

Núm. 261.—La boya luminosa que mar-

ca los trabajos de prolongación del muelle Aretina estará apagada hasta nuevo aviso. Los buques deben, por lo tanto, contar solamente con la luz fija verde situada a 30 metros del extremo del muelle y mantenerse hacia fuera de esta luz a 110 metros por lo menos.

Cuaderno de Faros núm. 672.

SICILIA.—Proximidades de la roca Patella.—Naufragio. Notice to Mariners número 111. Londres, 1919.

Núm. 262.—A 1 milla al Oeste de la roca Patella se encuentran unos restos de los que se ven los palos y la chimenea.

Situación aproximada: 37° 11' N. y 13° 39' E. de Gw. (19° 51' 20" E. de SF.).

GRECIA.—Canal de Steno.—Boyas luminosas. Notice to Mariners núm. 93. Londres, 1919.

Núm. 263.—En el canal de Steno se han fondeado las siguientes boyas luminosas:

a) A 0,27 millas y 296° de la luz de Perana, una boya con luz de destellos verdes.

b) A 0,47 millas y 300° de la misma luz, una segunda boya con luz de destellos verdes.

c) A 0,25 millas y 284° de la citada luz, una boya con luz de destellos rojos.

d) A 0,47 millas y 294° de la referida luz, una segunda boya con luz de destellos rojos.

NOTA. Este canal no debe navegarse más que por buques que calen menos de 7,3 metros.

Canal Bourgi.—Boyas. Notice to Mariners. núm. 93. Londres, 1919.

Núm. 264.—a) A 0,3 millas y 21° de la luz de Aulide se ha fondeado una pequeña boya blanca.

b) A 0,26 millas y 335° de la misma luz, se ha fondeado una pequeña boya roja.

MAR ADRIATICO

Novi.—Boya de amarre. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 154. París, 1919.

Núm. 265.—Se ha retirado la boya de amarre para buques pequeños que se encontraba a unos 70 metros al Norte de la luz del puerto. El fondo en estos lugares es de 6 metros en lugar de 7.

Situación aproximada de la luz: 45° 7' E. de Gw. (20° 59' 20" E. de SF.).

MAR ROJO

Ras Gimsah.—Boya. Notice to Mariners número 38. Londres, 1919.

Núm. 266.—En el extremo Sur del arrecife Middle se ha fondeado una boya cónica.

Situación aproximada: 27° 35' 54" N. y 33° 39' E. de Gw. (39° 51' 20" E. de SF.).

OCEANO INDICO

Aden.—Señales. Notice to Mariners número 92. Londres, 1919.

Núm. 267.—En la estación de señales se hacen las siguientes para indicar que está cerrado el canal:

De día: una bandera roja en el tope del palo.

De noche: 2 luces rojas colocadas verticalmente.

Estas señales se izan cuando maniobra un buque para abandonar el puerto interior.

OCEANO ATLANTICO DEL OESTE

CANADA.—Halifax.—Prácticos. Notice to Mariners núm. 88. Londres, 1919.

Núm. 268.—Está en servicio en el puerto de Halifax un buque práctico pintado de gris y tiene 2 palos y 1 chimenea. En

el palo mayor muestra de día la bandera de práctico y de noche la luz corriente blanca.

Si está en marcha mostrará durante la noche por debajo de la luz del tope mayor una luz roja visible en todo el horizonte.

Las luces Costons están encendidas como siempre.

Punta Lepreau.—Luz. Notice to Mariners número 63. Londres, 1919.

Núm. 269.—El carácter de dicha luz se ha modificado y actualmente es blanca, con 1 grupo de 3 relámpagos cada 24 segundos (relámpago: ocultación, 4 segundos; relámpago: ocultación, 4 segundos; relámpago: ocultación, 16 segundos).

Durante la primera mitad (12 segundos) de la fase, la luz aparece fija y se producen los relámpagos, y durante la segunda mitad la luz se apaga.

ESTADOS UNIDOS.—Señales de temporal. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 115. París, 1919.

Núm. 270.—En la actualidad se hacen las siguientes señales de mal tiempo, lo mismo de día que de noche, en las costas del Atlántico.

Señal de Advertencia para los buques de pequeño cabotaje.—Una señal compuesta: de día por un gallardete rojo indica que se esperan vientos lo bastante fuertes para impedir la navegación de pequeño cabotaje. De noche no se hace señal.

Aviso de temporal del NE.—Una señal compuesta: de día de un gallardete rojo por encima de una bandera cuadra roja con su parte central de negro, o de noche, 2 luces rojas colocadas verticalmente indican la proximidad de temporal del NE.

Aviso de temporal del SE.—Una señal compuesta: de día por un gallardete rojo debajo de una bandera cuadra roja con su parte central de negro, o de noche por una luz roja indica la proximidad de temporal del SE.

Aviso de temporal del SW.—Una señal compuesta: de día de un gallardete blanco debajo de una bandera cuadra roja con su parte central de negro, o de noche de una luz blanca debajo de una luz roja indica la proximidad de temporal del SW.

Aviso de temporal del NW.—Una señal compuesta: de día por un gallardete blanco encima de una bandera cuadra roja con su parte central de negro, o de noche por una luz blanca encima de otra roja indica la proximidad de temporal del NW.

Aviso de ciclón.—Una señal compuesta: de día por dos banderas cuadas rojas con su parte central de negro, o de noche por 3 luces colocadas verticalmente (1 roja, 1 blanca, 1 roja indica la proximidad de un ciclón o temporal de extremada violencia que atraviesa los Grandes Lagos o las costas del Atlántico.

Bahía Passamagnoddy.—Luz. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 165. París, 1919.

Núm. 271.—En el extremo de una torre en esqueleto blanca de 6,5 metros de altura, instalada en la parte NE. de la isla Dog en el paso Oeste de la bahía Passamagnoddy, se ha encendido una luz de 1 relámpago blanco cada 3 segundos (relámpago, 0,3 segundos; ocultación, 2,7 segundos); tiene 1 sector rojo al Oeste de los 306°; la altura de la luz es de 9,5 metros.

Situación aproximada: 44° 55' 6" N. y 60° 59' 24" W. de Gw. (60° 47' 4" W. de SF.).

Punta Montank.—Obstrucción. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 166. París, 1919.

Núm. 272.—A unas 9 millas y 191° del faro de la punta Montank hay una obstruc-

ción que constituye un serio peligro para la navegación.

Proximidades de New-York.—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 167. París, 1919.

Núm. 273.—A 12 millas y 115° del barcofaro "Acrose Channel" se ha fondeado una boya de asta, luminosa, con luz blanca de 1 ocultación cada 10 segundos (luz, 5 segundos; ocultación, 5 segundos). La boya está al barcofaro se halla al Norte de un canal libre de peligros de 600 metros de ancho, que se extiende 18 millas hacia la mar del barcofaro.

Bahía inferior de Nueva York.—Naufragio. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 168. París, 1919.

Núm. 274.—Los restos del vapor "Por Phillip", que se encuentran al Sur del banco Craven, está marcado por 8 boyas de asta que rodean los restos.

BRASIL.—Prescripciones. Notice to Mariners núm. 137. Londres, 1919.

Núm. 275.—Se han derogado las prescripciones relativas a la entrada en los puertos de Brasii.

Aviso núm. 155 de 1917.

GOLFO DE MEJICO

ESTADOS UNIDOS.—Canal SW. de Tampa.—Boya luminosa. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 171. París, 1919.

Núm. 276.—Por haberse destruido el faro del canal SW. de la bahía de Tampa, se ha fondeado en su emplazamiento, mientras duren los trabajos de reconstrucción, una boya luminosa provisional mostrando luz con 1 relámpago blanco cada 5 segundos (relámpago, 1 segundo; ocultación, 4 segundos).

Pasas del Mississipi.—Luces. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 172. París, 1919.

Núm. 277.—Se han encendido las luces de las pasas del Mississipi.

Pasa SW. del Mississipi.—Boyas luminosas. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 173. París, 1919.

Núm. 278.—Se han suprimido las boyas luminosas núms. 3, 7 y 11 de la pasa SW. del Mississipi.

Pasa Sabina.—Luces. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 174. París, 1919.

Núm. 279.—Se han encendido las luces de la pasa Sabina.

Aviso núm. 591 de 1917.

Galveston.—Luces. Avis aux Navigateurs número 3 | 175. París, 1919.

Núm. 280.—Se han encendido las luces del puerto de Galveston.

Aviso núm. 590 de 1917.

Pasa Aransas. Luces. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 176. París, 1919.

Núm. 281.—Se ha encendido la luz de la boya luminosa de la pasa Aransas.

Aviso núm. 589 de 1917.

MAR DE LAS ANTILLAS

PUERTO RICO.—Punta Borinquen.—Luz. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 169. París, 1919.

Núm. 282.—La luz de destellos de la punta Borinquen se ha reemplazado provisionalmente por una luz con 1 destello blanco cada 30 segundos (destello, 3 segundos; ocultación, 27 segundos), encendida a 19,5 metros sobre el nivel del mar, en el extremo de una torre piramidal blanca instalada al NE. y próxima al antiguo faro.

Aviso núm. 120 de 1919.

Punta Jiguero. Luz. Avis aux Navigateurs núm. 3 | 170. París, 1919.

Núm. 283.—La luz de la punta Jiguero ha tomado sus características normales.

Aviso núm. 121 de 1919.

OCEANO ATLANTICO DEL SUR

Núm. 284.—33 M.—Corrección a los avisos de minas núms. 10 M y 16 M.—Suprímase en estos 2 avisos cuanto hace relación a las proximidades de Cape Town (Colonia del Cabo); los campos de minas de esta región han sido dragados, quedando, por lo tanto, sin efecto todas las restricciones establecidas para la navegación por dichos parajes.

OCEANO PACIFICO

Núm. 285.—34 M.—Corrección al aviso referente a minas núm. 18 M.—Suprímase en este aviso la parte relativa al Cabo Gabo, Estrecho de Bass (Australia); el campo de minas de esta región ha sido dragado, quedando, por lo tanto, anuladas las restricciones establecidas para la navegación por aquellos parajes.

CANAL DE GUERRA DE LA COSTA ESTE DE INGLATERRA

Núm. 286.—35 M.—Correcciones al aviso especial núm. 24 M.—A continuación del aviso 24 M añádase el siguiente párrafo:

6) De Haisborough a Flamborough.—Esta derrota ha sido dragada en 1 milla de longitud, a un lado y otro de la línea indicada por las boyas luminosas que a continuación se expresan, y puede utilizarse de día y de noche.

Boya luminosa núm. 1, cónica, negra; luz roja de 1 ocultación cada 10 segundos, en 53° 3' 12" N. y 1° 24' 36" E. de Gw. (7° 36' 56" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 2, esférica, negra, de 2 destellos rojos cada 10 segundos, en 53° 8' N. y 1° 18' 42" E. de Gw. (7° 31' 2" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 3, plana, negra, de 1 destello rojo cada 10 segundos, en 53° 12' 30" N. y 1° 12' 30" E. de Gw. (7° 24' 50" E. de S. F.).

Boya luminosa núm. 4, plana negra, con luz roja, de 1 ocultación cada 10 segundos, en 53° 17' 18" N. 1° 6' 18" E. de Gw. (7° 18' 38" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 5, plana, negra, de 2 destellos rojos cada 10 segundos, en 53° 22' 6" N. 1° 0' 36" E. de Gw. (7° 12' 56" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 6, plana, negra, de 1 destello rojo cada 5 segundos, en 43° 26' 54" N. y 0° 54' 12" E. de Gw. (7° 6' 32" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 7, cónica, negra, con luz roja, de 1 ocultación cada 10 segundos, en 53° 31' 30" N. y 0° 47' 36" E. de Gw. (6° 59' 56" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 8, cónica, negra, de 1 destello rojo cada 10 segundos, en 53° 36' 18" N. y 0° 40' 48" E. de Gw. (6° 53' 8" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 9, cónica negra, de 2 destellos rojos cada 10 segundos, en 53° 41' N. y 0° 34' 24" E. de Gw. (6° 46' 44" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 10, plana, negra, de 1 destello rojo cada 5 segundos, en 53° 45' 30" N. y 0° 27' 42" E. de Gw. (6° 40' 2" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 11, esférica, negra, de 1 destello rojo cada 10 segundos, en 53° 50' N. y 0° 21' 36" E. de Gw. (6° 33' 56" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 12, esférica, negra, de 2 destellos rojos cada 10 segundos, en 53° 54' 36" N. y 0° 15' 18" E. de Gw. (6° 27' 38" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 13, cónica, negra, de 1 destello rojo cada 5 segundos, en 53° 59' 6" N. y 0° 9' 12" E. de Gw. (6° 21' 32" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 14, esférica, negra, de 1 destello rojo cada 10 segundos, en 54° 3' 48" N. y 0° 3' 18" E. de Gw. (6° 15' 38" E. de SF.).

Boya luminosa núm. 15, cónica, negra, de un destello rojo cada 2,5 segundos, en 54° 8' 18" N. y 0° 3' 18" E. de Gw. (6° 15' 38" E. de SF.). Este último punto se encuentra en la unión de la parte Norte del canal con el canal de guerra de la costa Este de Inglaterra.

Prescripciones para tomar el canal de día viniendo del Sur.—Déjese el canal de guerra a la altura del canal Stanford y sigase un canal de 1 milla de ancho cuyo eje está indicado por los puntos siguientes:

a) 52° 26' N. y 1° 50' E. de Gw. (8° 2' 20" E. de SF.).

b) 52° 38' N. y 1° 59' E. de Gw. (8° 11' 20" E. de SF.).

c) 52° 46' 48" N. y 1° 57' E. de Gw. (8° 9' 20" E. de SF.).

d) 52° 50' N. y 1° 48' E. de Gw. (8° 0' 20" E. de SF.).

e) 52° 58' N. y 1° 33' E. de Gw. (7° 45' 20" E. de SF.).

f) 53° 3' 18" N. y 1° 24' 48" E. de Gw. (7° 37' 8" E. de SF.).

Prescripciones para tomar el canal de noche, viniendo del Sur, o de día, si no se sigue la derrota que se acaba de indicar.—Tómese el canal Standorf por dentro de los bancos Holm, Cortou y Scroby, hasta el barcofaro "Cockle". Sigase después el canal de guerra de la costa Este, hasta la boya que lleva la marca Y en el centro de un círculo situada en 57° 47' 18" N. y 1° 40' E. de Gw. (7° 52' 20" E. de SF.). En seguida debe tomarse un canal de 1 milla de ancho cuyo eje está indicado por los puntos siguientes:

52° 47' 18" N. y 1° 40' E. de Gw. (7° 52' 20" E. de SF.).

52° 58' N. y 1° 33' 18" E. de Gw. (7° 45' 58" E. de SF.).

53° 3' 18" N. y 1° 24' 48" E. de Gw. (7° 37' 8" E. de SF.).

Los buques que naveguen hacia el Norte deben mantenerse en la parte Este del canal, dejando por babor las boyas luminosas.

Los buques que naveguen hacia el Sur deben seguir la parte Oeste del canal dejando las boyas luminosas por babor.

COSTAS OCCIDENTALES DE FRANCIA, ESPAÑA Y PORTUGAL

Núm. 287.—36 M.—Todas las regiones de las costas occidentales de Francia, España y Portugal, designadas en el Aviso núm. 2, párrafo 6.º, pueden considerarse como libres de minas fondeadas, menos la zona del golfo de Vizcaya, que más adelante se indica. La navegación en esta zona es completamente libre, con la reserva de las restricciones siguientes:

Zona del golfo de Vizcaya.

Está limitada al Norte por el paralelo 48° 28' N.; al Este y al Sur por la costa de Francia, y al Oeste por la línea que une los puntos siguientes:

a) Cabo Higuero.

b) 45° 3' 30" N. y 2° 20' 30" W. de Gw. (3° 52' 15" E. de SF.).

c) 46° 27' N. y 4° 30' 30" W. de Gw. (1° 42' E. de SF.).

d) 47° 6' N. y 5° 25' W. de Gw. (0° 47' E. de SF.).

e) 48° 28' N. y 6° 35' 30" W. de Gw. (0° 23' 10" W. de SF.).

Campos de minas.

En el golfo de Vizcaya las situaciones.

de los dos campos de minas son las siguientes.

1.º Proximidades del Loire.—Esta zona está marcada por la línea que une los puntos siguientes:

47° 10' 42" N. y 2° 40' W. de Gw. (3° 32' E. de SF.).

47° 10' 42" N. y 2° 28' W. de Gw. (3° 44' E. de SF.).

47° 2' 30" N. y 2° 31' 42" W. de Gw. (3° 50' 38" E. de SF.).

47° 35' N. y 2° 31' 18" W. de Gw. (3° 41' E. de SF.).

47° 2' 30" N. y 2° 40' W. de Gw. (3° 32' E. de SF.).

2.º Placer de Rochebonne.—Esta zona está marcada por la línea que une los puntos siguientes:

46° 16' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' E. de SF.).

46° 16' N. y 1° 48' W. de Gw. (4° 24' E. de SF.).

46° 3' N. y 1° 35' W. de Gw. (4° 37' E. de SF.).

45° 56' 30" N. y 1° 35' W. de Gw. (4° 37' E. de SF.).

45° 56' 30" N. y 1° 28' 30" W. de Gw. (4° 44' E. de SF.).

45° 48' N. y 1° 24' W. de Gw. (4° 48' E. de SF.).

45° 42' N. y 1° 26' W. de Gw. (4° 46' E. de SF.).

45° 42' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' E. de SF.).

El resto de la zona por fuera de estos campos de minas no puede considerarse como libre y los buques deberán seguir exactamente las rutas que se indican.

Rutas que deben seguirse.

1.º Brest.—Derrota que debe seguirse viniendo del Oeste:

Del punto 48° 28' N. y 6° 35' 30" W. de Gw. (0° 23' 10" W. de SF.) hacer rumbo para pasar por los puntos siguientes:

a) 48° 28' N. y 5° 30' W. de Gw. (0° 42' E. de SF.).

b) 48° 11' 30" N. y 5° 8' W. de Gw. (1° 4' E. de SF.).

De este último punto rumbo a 70° hacia el Goulet de Brest.

Esta ruta se une en Iroise con la ruta costera de Francia.

2.º Penmarch.—Derrota viniendo del W.

Desde el punto 47° 6' N. y 5° 25' W. de Gw. (0° 47' 20" de SF.) hágase rumbo directo al punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 3" W. de Gw. (1° 45' 17" E. de SF.).

Este último punto se encuentra en el punto de unión con la derrota costera de Francia.

3.º Belle-Ile.—Derrota viniendo del Oeste.

Desde el punto 46° 27' N. y 4° 30' 30" W. de Gw. (1° 41' 50" E. de SF.) hágase rumbo al punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.).

Este último punto se encuentra en la unión con la derrota costera de Francia.

4.º Gironde.—Derrota viniendo del Oeste.

Desde el punto 45° 3' 15" N. y 2° 20' 30" W. de Gw. (3° 51' 50" E. de SF.) hágase rumbo directo al punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), que se encuentra en la derrota costera de Francia.

5.º Derrota costera de Francia.

a) Del Norte hacia Brest.—Tómese el Four hasta el punto de unión, situado en el Iroise, con la derrota designada en el párrafo primero.

La navegación en el canal de La Helle está suspendida provisionalmente.

b) De Brest a Lorient.—Sigase el Iroise y el Raz de Sein hasta el punto situa-

do en 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw. (1° 44' 50" E. de SF.), en la unión con la derrota de Penmarch viniendo del Oeste y las derrotas directas viniendo del Sur.

Desde este punto hágase rumbo para pasar entre los Glénans y los Pourceaux, después entre la isla de Groix y a tierra hasta la enfilación de las luces de la entrada Sur de Lorient.

c) De Lorient a Belle-Ile.—Seguir la enfilación de las luces de la entrada Sur de Lorient hasta el punto 47° 28' N. y 3° 25' W. de Gw. (2° 47' 20" E. de SF.); desde aquí hágase rumbo al punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.), que se encuentra situado en la unión de la derrota de aproximación a Belle-Ile viniendo al Oeste con las derrotas directas viniendo del Sur.

d) Hacia Quiberon y Saint-Nazaire.—Viniendo del Norte déjese la derrota costera de Francia en el punto 47° 39' N. y 3° 23' W. de Gw. (2° 20' 20" E. de SF.) y hágase rumbo 47° 26' 30" N. y 3° 15' W. de Gw. (2° 57' 20" E. de SF.).

Viniendo del Sur, debe dejarse la derrota costera de Francia en el punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.) y costear la punta de los Poulains de Belle-Ile a una distancia de 3 millas hasta el punto 47° 26' 30" N. y 3° 15' W. de Gw. (2° 57' 20" E. de SF.), donde se encontrarán los prácticos del Loire para conducir los buques a su destino.

e) De Belle-Ile a la isla de Yeu.—Desde el punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.) hágase rumbo para pasar por los puntos siguientes:

47° 15' N. y 2' 58" W. de Gw. (3° 14' 20" E. de SF.).

47° 14' N. y 2° 46' 30" W. de Gw. (3° 25' 50" E. de SF.).

46° 55' N. y 2° 39' W. de Gw. (3° 33' 20" E. de SF.).

46° 43' N. y 2° 27' 30" W. de Gw. (3° 44' 50" E. de SF.).

f) De la isla de Yeu al Pertuis d'Antioche.—Desde el punto 46° 43' N. y 2° 27' 30" W. de Gw. (3° 44' 50" E. de SF.) hágase la derrota para pasar por los puntos siguientes:

46° 30' N. y 2° W. de Gw. (4° 12' 20" E. de SF.).

46° 14' 30" N. y 1° 42' 30" W. de Gw. (4° 29' 50" E. de SF.).

46° 9' N. y 1° 35' 30" W. de Gw. (4° 36' 50" E. de SF.).

g) Hacia La Rochelle y La Pallice.—Desde el punto 46° 9' N. y 1° 35' 30" W. de Gw. (4° 36' 50" E. de SF.) arrumbese para pasar al Sur de la boya de Chauvean, haciendo luego rumbo directo al punto de destino.

h) Del Pertuis d'Antioche al Gironde.—Desde el punto 46° 9' N. y 1° 35' 30" W. de Gw. (4° 36' 50" E. de SF.), hágase rumbo directo al punto 45° 56' 30" N. y 1° 28' W. de Gw. (4° 44' 20" E. de SF.), siguiendo después el límite Este del campo de minas de Rochebonne anteriormente descrito. En el punto situado en 45° 56' 30" N. y 1° 28' 30" W. de Gw. (4° 44' 20" E. de SF.), se encontrará un barco patrullero encargado de dirigir a los buques por el canal de seguridad.

Los buques que se dirijan al Sur, después de haber rebasado el campo de minas de Rochebonne, harán rumbo directo al punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), que se encuentra sobre la derrota de aproximación al Gironde, viniendo del Oeste.

NOTA. Las pasas Sur y Norte del Gi-

ronda quedan libres de día y de noche. La pasa del Matelier puede utilizarse solamente durante el día.

i) Del Gironde a Bayona y San Juan de Luz.—Desde el punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), hágase rumbo directo hasta el punto 43° 40' N. y 1° 28' W. de Gw. (4° 44' 20" E. de SF.), Sigase después la costa, a 2 millas, hasta la altura del Adour o de San Juan de Luz.

j) De San Juan de Luz hacia el Oeste.—Sigase el canal dragado, cuyo eje está marcado por la enfilación de las luces rojas de Sainte-Barbe, a 102°, hasta el Oeste del cabo Higuier.

k) De San Juan de Luz a Penmarch (derrota directa).—Sigase la canal dragada descrita anteriormente en el punto j) hasta el punto 43° 25' N. y 1° 48' W. de Gw. (4° 24' 20" E. de SF.), haciendo luego rumbo directo hasta el punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw. (1° 44' 50" E. de SF.), situado en la unión de la derrota de aproximación de Penmarch viniendo del Oeste, con la derrota costera de Francia.

l) De Bayona a Penmarch (derrota directa).—A partir de Bayona, sigase la derrota costera de Francia hasta el punto 43° 40' N. y 1° 28' W. de Gw. (4° 44' 20" E. de SF.), arrumbando luego para pasar por el punto 45° 3' 30" N. y 2° 20' 30" W. de Gw. (3° 51' 50" E. de SF.), situado en el extremo de la derrota de aproximación del Gironde, viniendo del Oeste, después por el punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.) situado sobre la derrota directa Belle-Ile-Gironde. Desde este último punto hágase rumbo directo hasta el punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw. (1° 44' 50" E. de SF.), situado en el cruce de la derrota costera de Francia con la derrota de aproximación de Penmarch por el Oeste.

m) De Bayona a Belle-Ile (derrota directa).—Sigase la derrota directa de Bayona a Penmarch hasta el punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.), y desde aquí, pasando por el punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.), hágase rumbo al punto de cruce de la derrota costera de Francia con la derrota de aproximación de Belle-Ile por el Oeste.

n) Del Gironde a Penmarch (derrota directa).—Desde el punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), situado en el cruce de la derrota costera de Francia con la derrota de aproximación del Gironde, por el Oeste, hágase rumbo directo al punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.), y desde este punto sigase la derrota directa de Bayona a Penmarch.

o) Del Gironde a Belle-Ile (derrota directa del Gironde a Penmarch hasta el punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.), para seguir la derrota directa de Bayona a Belle-Ile.

MAR MEDITERRANEO

ITALIA.—Zonas peligrosas.

Núm. 288.—37 M.—Las zonas designadas a continuación son peligrosas a causa de la presencia posible de minas en ellas:

Proximidades de Oneglia.—Entre el paralelo de Oneglia, el meridiano del cabo de la Mele, la costa y una paralela a ésta a una distancia de 2 millas.

Cabo Vado.—Entre los paralelos 44° 13' N. y 44° 14' 30" N. y los meridianos 8° 27' 30" E. de Gw. (14° 39' 50" E. de SF.) y 8° 29' E. de Gw. (14° 41' 20" E. de SF.).

Savona.—Entre las marcaciones de la iglesia de Albissola al NW. y la del cabo

de Arenzano al Norte, la costa y una paralela a ésta distante 2 millas.

Génova.—Entre la costa, las marcaciones al Norte de las iglesias de Pegli y la Madonna de Carignano (Génova) y una línea recta que une los puntos a 4 millas al Sur de estas dos iglesias.

NOTA.—Al entrar en Génova deben mantenerse los buques exactamente sobre la derrota de seguridad.

Portofino.—Entre la costa, la marcación a 330° de la iglesia Madonna de Carignano (Génova) hasta un punto a 6 millas de distancia, la marcación a 45° de la iglesia de Chiavari hasta un punto situado a 5 millas y la recta que une estos dos puntos.

Spezia.—La zona circular comprendida entre las marcaciones a 340° y 45° del semáforo de Palmaria y dos arcos de círculo trazados, respectivamente, a 3 y a 4,5 millas de este semáforo.

NOTA.—Al entrar en Spezia, mantenerse exactamente sobre la derrota de seguridad, que atraviesa la zona peligrosa.

Liorna.—Entre la costa, el paralelo 43° 23' N. hasta el punto de longitud 10° 19' E. de Gw. (16° 31' 20" E. de SF.), la recta que une este punto al punto 43° 30' N. y 10° 10' E. de Gw. (16° 22' 20" E. de SF.), el meridiano 10° 10' E. de Gw. (16° 22' 20" E. de SF.) hasta el paralelo 43° 44' N., y este último paralelo hasta la costa.

NOTA.—Al entrar en Liorna, mantenerse exactamente sobre la derrota de seguridad, la cual deberá tomarse por fuera de la zona peligrosa.

Porto-Ferrajo.—El sector circular comprendido entre la línea que une Scoglietto con el cabo Blanco y la marcación a 225° del Scoglietto hasta la distancia de 1 milla.

Isla Troja (Archipiélago Toscano).—La zona comprendida entre los paralelos 42° 39' N. y 42° 50' N. y los meridianos 10° 36' 6" E. de Gw. (16° 48' 26" E. de SF.) y 10° 44' E. de Gw. (16° 56' 20" E. de SF.).

Promontorio Argentario.—La zona comprendida entre la costa, los meridianos 11° 0' E. de Gw. (17° 12' 20" E. de SF.) y 11° 8' E. de Gw. (17° 20' 20" E. de SF.) y los paralelos 42° 28' N. y 42° 20' N.

Cabo Circeo.—La zona comprendida entre la costa, el meridiano 13° 4' E. de Gw. (19° 16' E. de SF.), el meridiano 12° 56' E. de Gw. (19° 8' E. de SF.) y los dos paralelos 41° 10' N. y 41° 18' N.

Islas Ischia.—La zona comprendida entre los paralelos 40° 46' N. y 40° 51' N. y los meridianos 14° E. de Gw. (20° 12' E. de SF.) y 13° 53' E. de Gw. (20° 5' E. de SF.).

NOTA.—El paso entre islas se admite solamente para el tráfico costero.

Cabo Misene.—La zona comprendida entre los paralelos 40° 44' N. y 40° 46' N. y los meridianos 14° 4' E. de Gw. (20° 16' E. de SF.) y 14° 13' E. de Gw. (20° 25' E. de SF.).

Punta Licosa.—La zona comprendida entre las marcaciones a 45° y 135° de la punta y la línea que une los puntos situados, respectivamente, a 3 millas y 7 millas de la punta sobre estas marcaciones.

Cabo Palissure.—El sector circular entre la costa y un arco de círculo de 5 millas de radio alrededor del cabo.

Scalea (Calabria).—El sector circular comprendido entre la costa y un arco de círculo de 2 millas de radio alrededor de la iglesia de Scalea.

Cabo Vaticano.—Sector circular comprendido entre la costa y un arco de círculo de 3,5 millas de radio alrededor del cabo.

Palmi (Calabria).—Sector circular com-

prendido entre la costa y un arco de círculo de 2 millas de radio alrededor de la iglesia de Palmi.

Estrecho de Mesina.—Zona de fondos inferiores a 200 metros entre los límites Cabo Peloso, Punta San Ranieri, Punta Pezzo-Reggio de Calabria.

NOTA.—Al atravesar la zona deben mantenerse sobre la ruta prescrita y dragada.

Augusta.—Zona comprendida entre los paralelos 37° 16' N. y 37° 11' N. y los meridianos 15° 18' E. de Gw. (21° 30' E. de SF.), el de la torre Avalos y la costa.

Catania.—1.ª zona comprendida entre la costa, los paralelos 37° 30' N. y 37° 32' N. y los meridianos 15° 9' E. de Gw. (21° 21' E. de SF.) y 15° 7' E. de Gw. (21° 19' E. de SF.).

2.ª zona comprendida entre los meridianos 15° 7' E. de Gw. (21° 9' E. de SF.) y 15° 7' E. de Gw. (21° 9' E. de SF.) y los paralelos 37° 26' N. y 37° 29' N.

Siracusa.—Zona comprendida entre la costa, el paralelo de S. Panagia y el meridiano 15° 20' E. de Gw. (21° 32' E. de SF.).

NOTA.—Deben mantenerse exactamente sobre la ruta de seguridad que atraviesa la zona peligrosa.

Islotes Correnti.—Sector circular comprendido entre la costa y un círculo de 5 millas de radio alrededor del islote.

Sciaca.—Zona comprendida entre los meridianos 13° 1' E. de Gw. (19° 13' 20" E. de SF.) y 13° 3' E. de Gw. (19° 15' 20" E. de SF.), la costa y el paralelo 37° 20' N.

Licata.—Zona comprendida entre las marcaciones a 0° y 65° del semáforo de Licata y la recta que une los puntos situados, respectivamente, a 2 y a 5,5 millas del semáforo sobre estas marcaciones.

Punta Bianca (Puerto Empédocle).—Sector circular comprendido entre la costa y un arco de 2 millas de radio alrededor de la Punta Bianca.

Puerto Empédocle.—Zona comprendida entre las marcaciones a 6° del cabo Rosello y de la luz del muelle Oeste de Puerto Empédocle, la costa y el paralelo 37° 13' 30" N.

Favignana.—Zona comprendida entre los meridianos 12° 22' E. de Gw. (18° 34' E. de SF.) y 12° 25' E. de Gw. (18° 37' E. de SF.) y los paralelos de P. Marsala y de la ciudad de Favignana.

NOTA.—El paso entre Favignana y la costa sólo está permitido como tráfico local.

Trapani.—Zona circular comprendida entre las marcaciones a 190° y 90° de la luz de la isla Columbaia y dos arcos de círculo trazados, respectivamente, a 4 millas y 1 milla de la farola.

Marsala.—Sector circular comprendido entre la costa, la marcación 25° de la luz de la cabeza del malecón de Marsala y dos arcos de círculo de radios 3 y 5 millas de esta luz.

Cabo Gallo (Sicilia).—Sector circular comprendido entre la costa y un círculo de radio de 1 milla alrededor de Cabo Gallo.

Palermo.—Zona comprendida entre las marcaciones a 210° y 270° de la luz de la extremidad del malecón Sur y la recta que une los dos puntos situados, respectivamente, a 3,5 y 1 millas de la farola, tomadas sobre las marcaciones anteriores.

NOTA.—A ser posible, debe evitarse esta zona o mantenerse exactamente sobre la ruta de seguridad que la atraviesa.

Cabo Zafferano.—Sector circular comprendido entre la costa y un círculo de 2 millas de radio alrededor del cabo.

Cabo Cardonara (Cerdeña).—Sector circular comprendido entre la costa y un círculo de 5 millas de radio alrededor del islote Dei Cavoli.

Cabo Spartivento (Cerdeña).—Sector circular comprendido entre la costa y un círculo de 5 millas de radio alrededor del cabo.

Isla San Antioco (Cerdeña).—Zona comprendida entre el meridiano del cabo Sandalo (extremidad Oeste de la isla de San Pietro), el paralelo del cabo Sperone (extremidad Sur de San Antioco) y la costa de las dos islas hasta el límite de fondos inferiores a 10 metros.

Estrecho de Bonifacio.—Paso entre las islas Lavezzi y Razzoli.

Cabo Figari (Golfo de Arauci).—Zona comprendida entre el meridiano del cabo, el paralelo de la punta Sur de la isla Liggarelo y la costa.

Cabo Spartivento (Calabria).—Zona comprendida entre la costa, la marcación a 315° del cabo hasta el punto situado a 4 millas del mismo, la marcación 315° del cabo Bruzzano (7 millas al NE. de Spartivento) hasta un punto situado a 5 millas sobre ella y la recta que une los dos puntos ya citados.

Cotrone.—Zona comprendida entre la costa, la marcación a 225° de la luz Norte de Cotrone hasta el punto situado a 4 millas y el arco de círculo de radio de 4 millas alrededor de este faro.

Taranto.—Zona comprendida entre la marcación a 45° de la extremidad Oeste de la isla de San Pietro hasta una distancia de 4 millas de la isla, la marcación a 45° de Leporano hasta una distancia de 4,5 millas, la recta que une estos dos puntos, la costa y la recta que une la isla de San Paolo al semáforo de San Vito.

NOTA.—Mantenerse exactamente sobre el camino de seguridad que atraviesa la zona peligrosa.

Gallipoli.—Sector circular comprendido entre la marcación a 120° del fanal de la isla de Santa Andrea, un arco de círculo de 5,5 millas de radio alrededor de este fanal, la costa y la línea que une Torre del Pizo a la isla de Santa Andrea.

Cabo Santa María di Leuca.—1.º Sector circular comprendido entre las dos marcaciones a 0° y 45° de la luz de los bajos de Ugento y los dos arcos de círculo de 3 y 7 millas trazados desde esta luz.

2.º Sector circular comprendido entre las dos marcaciones a 0° y 60° de Santa María di Leuca y los dos arcos de círculo de 6 y 3 millas alrededor del cabo.

Cabo Rizzutto.—Sector circular comprendido entre la costa y un círculo de radio 1,5 millas alrededor del cabo.

MAR DEL NORTE

ZONA IV

Núm. 289.—38 M.—Correcciones al aviso núm. 23 M.

En el aviso 23 M, bajo el epígrafe "Rumbos que deben seguirse", inciso 3, "Bahía de Heligoland", añádanse los detalles siguientes relativos al balizamiento de esta derrota:

1.º Boya luminosa negra, de 1 destello blanco en 54° 26' N. y 7° 45' E. de Gw. (13° 57' 20" E. de SF.).

2.º Boya luminosa negra, de 2 destellos blancos, en 54° 32' 30" N. y 7° 22' E. de Gw. (13° 35' 20" E. de SF.).

3.º Boya luminosa negra, de 3 destellos blancos, en 54° 40' N. y 7° 0' E. de Gw. (13° 12' 20" E. de SF.).

4.º Boya luminosa negra, de 1 destello blanco, en 54° 47' 30" N. y 8° 32' E. de Gw. (14° 44' 20" E. de SF.).

5.º Boya luminosa negra, de 2 destellos blancos, en 54° 54' N. y 6° 10' E. de Gw. (12° 22' 20" E. de SF.).

6.º Barco-faro del banco Amrum, tal como está descrito en los cuadernos de fa-

ros, mostrando una serie de destellos blancos cada 10 segundos, en 55° 9' N. y 5° 49' E. de Gw. (12° 1' 20" E. de SF.).

NOTA.—Según una información reciente, este barco-faro ha roto sus amarras y será en breve remplazado por el barco-faro de Norderney.

7.º Boya luminosa negra, de 4 destellos blancos, en 55° 0' N. y 5° 10' E. de Gw. (11° 22' 20" E. de SF.).

8.º Boya luminosa negra, con luz blanca, de ocultaciones, en 54° 53' 30" N. y 4° 35' E. de Gw. (10° 47' 20" E. de SF.).

NOTA.—Las situaciones indicadas en este aviso son aproximadas.

ZONA V

Núm. 290.—39 M.—Correcciones al aviso 27 M.

En el aviso 27 M, bajo el epígrafe "Rumbos que deben seguirse", inciso 7, "De Folkestone a Boulogne", háganse las correcciones siguientes:

1.º Los buques que se dirijan de Inglaterra a Francia, deben pasar a 1,5 millas al Oeste del barco-faro "Cecilia", en lugar de pasar tangenteando a este barco-faro.

2.º Los buques que se dirijan de Inglaterra a Francia, deben pasar a 0,5 millas al SW. de la boya núm. 6, en lugar de pasar a 0,5 millas al NE. de esta boya.

3.º Los buques que se dirijan de Francia a Inglaterra, deben pasar a 0,5 millas al NE. de la boya núm. 8, en lugar de pasar a 0,5 millas al SW. de esta boya.

CANAL DE LA MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO REGION NORTE DE LA MANCHA

Núm. 291.—40 M.—En la zona de la Mancha y en la costa occidental del Reino Unido, la región designada con el nombre de "Región Norte de la Mancha", se encuentra franca para la navegación bajo las reservas que a continuación se citan:

I. Esta región está limitada: al Norte, por la costa Sur de Inglaterra; al Este, por una línea que une Dungeness con el punto 50° 49' 30" N. y 1° 15' E. de Gw. (7° 27' 20" E. de SF.); al Sur, por la línea que une los puntos siguientes:

50° 49' 30" N. y 1° 15' E. de Gw. (7° 27' 20" E. de SF.).

50° 21' N. y 0° 36' E. de Gw. (6° 48' 20" E. de SF.).

50° 5' N. y 2° 14' W. de Gw. (3° 58' 20" E. de SF.).

49° 16' N. y 4° 48' W. de Gw. (1° 24' 20" E. de SF.).

y, por último, al Oeste, por una línea que une el punto 49° 16' N. y 4° 48' W. de Gw. (1° 24' 20" E. de SF.) a la punta Dodman.

II. Las restricciones en esta zona son las siguientes:

1.º Proximidades de Plymouth.

a) Una zona peligrosa limitada por la línea que une los puntos siguientes:

50° 15' 48" N. y 4° 21' 48" W. de Gw. (1° 50' 32" E. de SF.).

50° 17' 6" N. y 4° 14' 42" W. de Gw. (1° 57' 38" E. de SF.).

50° 15' N. y 4° 14' 54" W. de Gw. (1° 57' 26" E. de SF.).

50° 13' 18" N. y 4° 20' 36" W. de Gw. (1° 51' 44" E. de SF.).

b) Una zona peligrosa limitada por la línea que une los puntos siguientes:

50° 10' 18" N. y 4° 8' 18" W. de Gw. (2° 4' E. de SF.).

50° 14' 30" N. y 4° 1' 18" W. de Gw. (2° 11' E. de SF.).

50° 12' 30" N. y 4° 2' 30" W. de Gw. (2° 9' 50" E. de SF.).

50° 12' 42" N. y 4° 9' W. de Gw. (2° 3' E. de SF.).

2.º Start Point.—A causa del peligro de minas fondeadas en aguas profundas, queda prohibido fondear, pescar y sondear en la zona limitada por la línea que une los puntos siguientes:

50° 9' 30" N. y 3° 47' 48" W. de Gw. (2° 24' 32" E. de SF.).

50° 11' N. y 3° 36' 42" W. de Gw. (2° 35' 38" E. de SF.).

50° 8' 42" N. y 3° 35' 30" W. de Gw. (2° 36' 50" E. de SF.).

50° 7' 42" N. y 3° 40' 36" W. de Gw. (2° 31' 44" E. de SF.).

50° 8' 18" N. y 3° 48' 12" W. de Gw. (2° 24' 8" E. de SF.).

3.º Tor Bay.—En las proximidades de Tor Bay consultar los avisos a los navegantes y que se refieren a las reglas de navegación en esta zona.

4.º Bahía de Lyme.—A causa del peligro que pueden presentar minas fondeadas en aguas profundas, queda prohibido fondear, pescar y sondear en la zona delimitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

50° 32' 18" N. y 2° 39' 42" W. de Gw. (3° 32' 38" E. de SF.).

50° 32' 18" N. y 2° 36' 18" W. de Gw. (3° 36' E. de SF.).

50° 25' 18" N. y 2° 36' 18" W. de Gw. (3° 36' E. de SF.).

50° 25' 18" N. y 2° 39' 42" W. de Gw. (3° 32' 38" E. de SF.).

5.º Portland et Weymouth.—Una zona peligrosa limitada por la línea que une los puntos siguientes:

50° 32' 30" N. y 2° W. de Gw. (3° 49' E. de SF.).

50° 32' 30" N. y 2° 13' W. de Gw. (3° 59' E. de SF.).

50° 28' 30" N. y 2° 13' W. de Gw. (3° 59' E. de SF.).

50° 28' 30" N. y 2° 23' W. de Gw. (3° 49' E. de SF.).

Las boyas luminosas que más abajo se indican marcan la entrada de la estacada; los buques con destino a Portland y a la rada de Weymouth deben aproximarse por el Sur y pasar entre ellas.

a) Boya luminosa mostrando luz verde de ocultación en 50° 34' 30" N. y 2° 23' W. de Gw. (3° 49' E. de SF.).

b) Boya luminosa mostrando luz roja de ocultación en 50° 34' 30" N. y 2° 24' 6" W. de Gw. (3° 48' 14" E. de SF.).

NOTA.—El canal de South Ship está cerrado de una manera permanente.

6.º Proximidades de Portsmouth.

a) Punta Sta. Catherine, buque-faro "Owers".—Una zona peligrosa limitada por la línea que une los puntos siguientes:

50° 37' 30" N. y 1° 3' 18" W. de Gw. (5° 9' E. de SF.).

50° 40' 42" N. y 1° 53' 42" W. de Gw. (4° 18' 38" E. de SF.).

50° 37' 42" N. y 0° 43' 36" W. de Gw. (5° 28' 44" E. de SF.).

50° 36' 42" N. y 0° 44' 18" W. de Gw. (5° 28' E. de SF.).

50° 35' 54" N. y 1° 3' 54" W. de Gw. 5° 8' 26" E. de SF.).

b) Un obstáculo para la navegación y que debe ser cuidadosamente evitado se encuentra sobre la línea que une el punto 50° 41' 42" N. y 0° 54' 24" W. de Gw. (5° 18' E. de SF.) al punto 50° 42' 30" N. y 0° 51' 18" W. de Gw. (5° 21' E. de SF.).

7.º Spithead et Solent.—A causa de los obstáculos para la navegación que hay en Spithead y Solent, los buques con destino a los puertos interiores de la isla Wight deberán entrar por el Este, a menos que tengan instrucciones y permiso especial para pasar por el canal Nedles, y aun en

ese caso los buques no deberán pasar la rada de Santa Elena sin haber recibido nuevas instrucciones.

Los buques que salgan deberán pedir las instrucciones necesarias antes de su partida.

8.º Le Park.

a) Un obstáculo para la navegación y que debe ser cuidadosamente evitado se encuentra entre East bank y Winterknoll en las proximidades de Park.

Un canal de 30 metros de ancho constituye el único paso a través de este obstáculo; este paso está indicado por dos boyas en 50° 42' 6" N. y 0° 35' 54" W. de Gw. (5° 36' 26" E. de SF.).

b) A causa del peligro que puede haber de minas fondeadas en aguas profundas, está prohibido pescar, fondear y sondear en la zona limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

50° 38' 36" N. y 0° 35' 42" W. de Gw. (5° 36' 38" E. de SF.).

50° 41' 48" N. y 0° 25' 12" W. de Gw. (5° 47' 8" E. de SF.).

50° 40' 6" N. y 0° 23' 42" W. de Gw. (5° 49' 38" E. de SF.).

50° 36' 42" N. y 0° 34' 18" W. de Gw. (5° 38' 2" E. de SF.).

9.º Royal Sovereign.—A causa del peligro que pueden presentar minas fondeadas en aguas profundas, está prohibido fondear, pescar y sondear en la zona marcada por las líneas que unen los puntos siguientes:

50° 40' 30" N. y 0° 17' 48" E. de Gw. (6° 30' E. de SF.).

50° 43' 24" N. y 0° 34' 12" E. de Gw. (6° 46' 32" E. de SF.).

50° 41' 18" N. y 0° 37' 48" E. de Gw. (6° 50' E. de SF.).

50° 33' 18" N. y 0° 23' 42" E. de Gw. (6° 36' E. de SF.).

50° 34' 18" N. y 0° 20' 12" E. de Gw. (6° 32' 32" E. de SF.).

MAR DEL NORTE

ZONA IV

Núm. 292.—41 M.—Corrección a los avisos 23 M y 28 M.—En el aviso 23 M, bajo el epígrafe "Campo de minas", inciso III, costa Este de Inglaterra, hágase la corrección siguiente:

La boya luminosa núm. 6 se halla actualmente situada en 55° 22' 42" N. y 1° 1' 6" W. de Gw. (5° 11' 14" E. de SF.).

La boya luminosa núm. 2, señalada en el aviso núm. 28 M como fondeada en esta región, se encuentra situada actualmente en 54° 17' 30" N. y 0° 55' 48" E. de Gw. (5° 16' 32" E. de SF.).

MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO

Núm. 293.—42 M.—Corrección al aviso 29 M.—Intercálese en el aviso 29 M, entre los puntos "II Tigh-Sgeir" y "III Barra Head", un tercero, en la forma siguiente:

II bis. Isla de Rum.—Es peligroso aproximarse a menos de 1,5 millas al punto 57° 4' N. y 6° 16' W. de Gw. (0° 3' 40" W. de SF.).

MAR DEL NORTE

ZONA V

Núm. 294.—48 M.—Corrección al aviso núm. 27 M.—A) En el inciso 4 (canales de Dower), sustitúyanse las coordenadas que se dieron para limitar el campo de minas, por las siguientes:

a) 51° 3' 30" N. y 1° 18' 42" E. de Gw. (7° 31' 2" E. de SF.).

b) 50° 55' 12" N. y 1° 36' 42" E. de Gw. (7° 49' 2" E. de SF.).

c) 50° 49' 42" N. y 1° 32' 12" E. de Gw. (7° 44' 32" E. de SF.).

d) 50° 54' N. y 1° 21' 42" E. de Gw. (7° 34' 2" E. de SF.).

e) 51° 0' N. y 1° 11' E. de Gw. (7° 23' 20" E. de SF.).

B) En el mismo aviso, bajo el epígrafe "Derrotas que deben seguirse", suprímase en la línea la situación 51° 3' N. y 1° 15' E. de Gw. (7° 27' 20" E. de SF.).

C) En el mismo aviso, bajo el epígrafe "Derrotas que deben seguirse", y a continuación del párrafo 5 "De Dungeness a las Dunas", añádase lo siguiente:

La posición c) está indicada por el antiguo barco-faro SE. del puerto de Folkestone, desplazado y llamado actualmente barco-faro "Anglia".

MAR BALTICO

ZONA I

Núm. 295.—44 M.—I. La zona I del mar Báltico, definida en el párrafo II, está señalada como conteniendo campos de minas fondeadas en el trozo de esta zona descrito más adelante en el párrafo III. El resto de las aguas está libre, pero los buques deberán mantenerse, siempre que les sea posible, dentro de las derrotas prescritas en el párrafo IV del presente aviso.

Zona I.—II. Limitada al Norte por las costas de Noruega y de Suecia; al Este, por el meridiano 13° 28' E. de Gw. (19° 40' 20" E. de SF.); al Sur, por las costas de Alemania y al Oeste, por las costas de Alemania y de Dinamarca hasta el meridiano de 9° de Gw. (15° 12' 20" E. de SF.), y por este meridiano hasta las costas de Noruega.

Campos de minas.

III. En esta región están señalados los siguientes campos de minas:

A) Noruega.—En las defensas de Oscarborg, Svelvik y Tousberg; en Vroengen, en el Fiord de Cristianía.

Los barcos que entren y quieran seguir los canales interiores deben aproximarse a los barcos patrulleros próximos, que les darán las instrucciones necesarias, que deberán seguirse estrictamente. Los jefes de pilotaje de Cristianía y Dröbak suministrarán las instrucciones para el paso de Oscarborg.

B) Costa Oeste de Suecia.—1) Proximidades de Uddevalla.—En los Fiords de Ellelös, Stig, Hake y a la entrada de Uddevalla, por dentro de una línea que pasa por los puntos siguientes:

a) Essvik (Bokenäset), por 58° 17' N. y 11° 32' E. de Gw. (17° 44' 20" E. de SF.).

b) Luz de Islandsberg, por 58° 12' N. y 11° 24' 30" E. de Gw. (17° 36' 50" E. de SF.).

c) Luz de Eckerö, por 58° 3' 30" N. y 11° 29' E. de Gw. (17° 41' 20" E. de SF.).

d) Luz de Graën, por 57° 56' N. y 11° 33' E. de Gw. (17° 45' 20" E. de SF.).

e) Baliza interior de Lekskar, por 57° 50' 30" N. y 11° 35' 30" E. de Gw. (17° 47' 50" E. de SF.).

f) Korshamm, por 57° 50' 30" N. y 11° 41' 30" E. de Gw. (17° 53' 50" E. de SF.).

2.° Proximidades de Göteborg.—En el Fiord Rifö, a la entrada de Göteborg, por dentro de la línea que une los siguientes puntos:

a) Gulldisken, por 57° 39' 30" N. y 11° 48' 30" E. de Gw. (18° 0' 50" E. de SF.).

b) Punta Sur de Hirsholmen, por 57° 41' 12" N. y 11° 48' E. de Gw. (18° 0' E. de SF.).

c) Punta SE. de Aspholm, por 57° 41' 12" N. y 11° 50' E. de Gw. (18° 2' 20" E. de SF.).

d) Elfsborg, por 57° 41' N. y 11° 50'

30" E. de Gw. (18° 2' 50" E. de SF.).

e) Sernolmen, por 57° 39' 30" N. y 11° 50' E. de Gw. (18° 2' 20" E. de SF.).

Los buques pueden ser autorizados a atravesar el campo de minas por su cuenta y riesgo, pues si bien se han tomado algunas medidas para disminuir el peligro, no puede garantizarse una absoluta seguridad.

3.° Kungsbackafjord.—A la entrada de Kungsbackafjord al interior de una línea orientada a 90° de la punta Sur de la Península de Gusalá (punta Halasunds).

4.° Los prácticos y las autoridades de los puertos de Göteborg y de Malmö pueden dar informaciones complementarias referentes a minas.

C) Kattegat.—1.° Un campo de minas está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

57° 39' N. y 10° 40' E. de Gw. (16° 52' E. de SF.).

57° 55' N. y 11° 20' E. de Gw. (17° 14' E. de SF.).

57° 51' N. y 11° 20' E. de Gw. (17° 32' E. de SF.).

57° 49' 30" N. y 11° 23' E. de Gw. (17° 35' E. de SF.).

57° 35' N. y 10° 58' 30" E. de Gw. (17° 4' 50" E. de SF.).

57° 37' N. y 10° 42' E. de Gw. (16° 54' E. de SF.).

2.° Un campo de minas está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

57° 30' N. y 11° 15' E. de Gw. (17° 27' E. de SF.).

57° 30' N. y 11° 38' 42" E. de Gw. (17° 51' E. de SF.).

57° 27' N. y 11° 44' E. de Gw. (17° 56' E. de SF.).

57° 27' N. y 11° 26' 42" E. de Gw. (17° 39' E. de SF.).

D) Proximidades Sur del Sund.—1.° Un campo de minas está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

55° 31' 30" N. y 12° 46' 30" E. de Gw. (18° 58' 50" E. de SF.).

57° 33' 12" N. y 12° 45' 30" E. de Gw. (18° 57' 50" E. de SF.).

55° 32' N. y 12° 41' 48" E. de Gw. (18° 54' E. de SF.).

55° 18' N. y 12° 40' E. de Gw. (18° 52' E. de SF.).

55° 18' N. y 13° 0' 0" E. de Gw. (19° 12' E. de SF.).

De este punto la línea se dirige al Norte, siguiendo el meridiano 13° 12' E. de Gw. (19° 12' E. de SF.), hasta el límite de las aguas territoriales suecas, y de allí sigue este límite hasta el paralelo 55° 27' 30" N.

2.° Al Sur de Amager sobre el límite de las aguas territoriales existen obstrucciones hacia el Oeste hasta el meridiano 12° 30' E. de Gw. (18° 42' E. de SF.).

E) Grand Belt.—Existe un campo de minas a la entrada Sur de Langeland Belt.

F) Pequeño Belt.—1.° Existe un campo de minas dispuesto en dos grupos, dejando entre ellos un paso situado en 55° 19' 15" N. y 9° 44' E. de Gw. (15° 56' E. de SF.). El grupo Oeste está limitado por una línea que une Orbyhage a la boya A (55° 19' 6" N. y 9° 43' 33" E. de Gw. (15° 55' 50" E. de SF.) y a Jorget Hage. El grupo Este está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

a) 55° 19' 15" N. y 9° 44' 30" E. de Gw. (15° 56' 50" E. de SF.).

b) 55° 19' N. y 9° 45' E. de Gw. (15° 57' E. de SF.).

c) 55° 17' 30" N. y 9° 44' 15" E. de Gw. (15° 56' 40" E. de SF.).

d) La baliza Norte de Aaro Kalv.

2.° Existe un campo de minas entre Aaro y Schleswig en latitud 55° 15' 30" N. y que tiene como el anterior un paso.

3.° En el pequeño Belt, al Este de Aaro y en el Sur de Assens, existe un campo de minas sobre la alineación de la luz de Tvinberg y que obstruye completamente este paso.

G) Gabet (Kadet) Rinne

a) En el canal Sur, al Este del buque-faro del arrecife Gjdser (54° 27' 54" N. y 12° 9' 42" E. de Gw. [18° 22' E. de SF]), existen campos de minas entre el límite de las aguas territoriales danesas y la costa alemana.

b) Existe un campo de minas al NW. del arrecife Gjdser, y que va de este buque-faro, en la dirección de la punta Gjedser, hasta el límite de las aguas territoriales danesas.

IV. Rutas que deben seguirse.

A) De Skagen a Schultz Grund.

De las proximidades del buque-faro "Skagen" hacer rumbo en la alineación de este buque-faro y la boya de campana situada en 57° 42' 42" N. y 10° 43' 42" E. de Gw. (16° 56' E. de SF.).

De este punto se hará rumbo a la boya luminosa de campana situada a 57° 35' 6" N. y 10° 31' 18" E. de Gw. (16° 43' 38" E. de SF.), barajar en seguida la parte Este de Hirsholm, por el canal de Laeso, Oeste de Auholt, Briseis Flak, Hastens Grund hasta el buque-faro de Schulz-Grund.

B) De Schultz-Grund a Copenhague.

Pasar al Sur de Schultz-Grund de Hesselø, arrumbar hacia el Sund y después rumbo directo en el Sund hacia Copenhague.

C) De Schultz-Grund al Báltico (por el Grand Belt).

Desde el barco-faro de Schultz-Grund, seguir por el canal, por aguas profundas, del Grand Belt, hasta 4 millas al Oeste de la luz de Albuen, en el Belt de Langeland. Hágase en seguida rumbo hacia un punto situado en 54° 45' 18" N. y 16° 46' 42" E. de Gw. (16° 59' 2" E. de SF.). Este punto está en el centro de un canal de 1,5 millas de ancho, orientado NS., dragado en el campo de minas mencionado en el punto III, párrafo E, del presente aviso. El límite Oeste de la zona peligrosa, que es igualmente el límite Este del canal dragado, está balizado por 4 boyas luminosas. Saliendo de este canal, sigase el Fehmarn Belt, que está libre, hasta el Kadet Rinne, donde se encuentra el campo de minas mencionado en el punto III, párrafo 6 del presente aviso. El paso en este campo de minas comienza, aproximadamente, en 54° 23' N. y 12° 20' E. de Gw. (18° 32' 20" E. de SF.) y está balizado como sigue:

a) Boya luminosa, de campana "1", Gjedser.

Situación: 54° 22' 18" N. y 12° 16' E. de Gw. (18° 28' 20" E. de SF.).

Descripción: Boya luminosa de campana, pintada de negro y marcada "Gjedser 1".

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

b) Boya luminosa (1 destello blanco cada 8 segundos), pintada de negro y marcada "Gjedser 2", situada en 54° 23' 12" N. y 12° 19' 22" E. de Gw. (18° 32' 2" E. de SF.).

c) Boya luminosa (1 grupo de destellos verdes, separados por 2 ocultaciones cada 8 segundos) de silbato, pintada de negro y marcada "Gjedser 3", situada en 54° 25' 18" N. y 12° 21' 42" E. de Gw. (18° 34' 2" E. de SF.).

d) Barco-faro marcado "Gjedser" situado, aproximadamente, en 54° 23' N. y 12° 20' E. de Gw. (18° 32' 20" E. de SF.).

Los buques que utilicen este paso, deben pasar al Sur de la boya 1, entré la

boya 2 y el barco-faro, y al Sur de la boya 3.

La derrota para dirigirse desde la entrada del Báltico hacia Arkona, es la que se ha indicado actualmente en los "Avisos a los Navegantes".

D) Costa Oeste de Suecia.

Todavía no existen datos concernientes a la costa Oeste de Suecia.

Los buques que utilizan la derrota que pasa por las aguas territoriales suecas se informarán en Göteborg o en Malmö, según el caso, y tomarán práctico a bordo si es necesario.

E) Proximidades Sur del Sund.

Se ha abierto un canal en el campo de minas y obstrucciones señaladas en el punto III, párrafo del presente aviso, canal que está balizado por las boyas siguientes:

a) En el ángulo NE. del campo de minas: Boya luminosa blanca (1 destello blanco cada 15 segundos), situada aproximadamente en $55^{\circ} 33' 12''$ N. y $12^{\circ} 45' 36''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 57' 56''$ E. de SF.).

b) En el ángulo NW. del campo de minas: Boya luminosa blanca (1 grupo de relámpagos blancos mostrando 2 relámpagos cada 2 segundos), situada aproximadamente en $55^{\circ} 32'$ N. y $12^{\circ} 41' 48''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 54' 8''$ E. de SF.).

c) Entre estas 2 boyas hay una boya plana con 2 haces con la punta hacia abajo.

Para marcar el límite Este del canal:

d) Boya plana blanca, con 3 haces, con las puntas hacia abajo. Situación: $55^{\circ} 32' 6''$ N. y $12^{\circ} 41' 24''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 54' 4''$ E. de SF.).

e) Boya plana, blanca, con 1 haz con la punta hacia abajo. Situación: $55^{\circ} 30' 9''$ N. y $12^{\circ} 41' 24''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 54' 4''$ E. de SF.).

f) Boya plana, blanca, con 2 haces con la punta hacia abajo. Situación: $55^{\circ} 28' 36''$ N. y $12^{\circ} 41' 24''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 54' 4''$ E. de SF.).

Para marcar el límite Oeste del canal:

g) Boya cónica, roja, con 3 haces con la punta hacia arriba. Situación: $55^{\circ} 31' 36''$ N. y $12^{\circ} 40' 42''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 53' 2''$ E. de SF.).

h) Boya cónica, roja, con 1 haz con la punta hacia arriba. Situación: $55^{\circ} 30' 33''$ N. y $12^{\circ} 40' 9''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 52' 29''$ E. de SF.).

i) Boya cónica, roja, con 2 haces con la punta hacia arriba. Situación: $55^{\circ} 29' 30''$ N. y $12^{\circ} 40' 24''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 53' 4''$ E. de SF.).

j) Boya luminosa, roja, que muestra una luz blanca cada 3 segundos. Situación: $55^{\circ} 28' 48''$ N. y $12^{\circ} 40' 30''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 52' 50''$ E. de SF.).

k) Un muerto fondeado en $55^{\circ} 32' 9''$ N. $12^{\circ} 40' 30''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 52' 50''$ E. de SF.).

l) Un muerto fondeado en $55^{\circ} 28' 42''$ N. $12^{\circ} 40' 30''$ E. de Gw. ($18^{\circ} 52' 50''$ E. de SF.).

En el extremo SW. del campo de minas:

m) Boya luminosa pintada de rojo (1 destello blanco cada 3 segundos), situada en $55^{\circ} 18'$ N. y $12^{\circ} 42'$ E. de Gw. ($18^{\circ} 54'$ E. de SF.).

COSTAS OCCIDENTALES DE FRANCIA, ESPAÑA Y PORTUGAL

Núm. 296.—245 M.—Corrección al aviso 36 M.—En el aviso 36 M, bajo el epígrafe "Campo de minas. Proximidades del Loire", donde dice

$47^{\circ} 2' 30''$ N. y $2^{\circ} 31' 7''$ W. de Gw. ($3^{\circ} 41' 13''$ E. de SF.).

corrijase poniendo:

$47^{\circ} 2' 30''$ N. y $2^{\circ} 21' 42''$ W. de Gw. ($3^{\circ} 50' 38''$ E. de SF.).

Núm. 297.—46 y 47 M.—Corrección al aviso 36 M (número 287 de 1919).—En el aviso 36 M, capítulo "Derroteros que deben seguirse", párrafo 5, Derrota costera de Francia, después de e) De Belle Ile a la isla de Yeu, añádase el párrafo siguiente:

e) Hacia Saint Nazaire viniendo del Sur.—Seguir la derrota costera de Francia hasta tener el campanario de la Inmaculada Concepción en línea con el Casino Pornichet y Peu-Chateau a 77° ; sígase después esta enfilación que conduce al canal del Norte, y desde éste arrúmbe-se al puerto.

MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO, REGION NORTE DE LA MANCHA

Núm. 298.—48 M.—Corrección al aviso 40 M (número 291 de 1919). En el aviso 40 M, párrafo 2, suprimase el punto 4.º Bahía de Lyme.

MAR DEL NORTE

ZONA V

Núm. 299.—40 M.—Corrección al aviso 27 M (número 206 de 1919).—1. En el aviso 27 M, bajo el epígrafe "Derrotas que deben seguirse", suprimase la nota que se encuentra al final del artículo (n) De Orfordness a la desembocadura del Mosa.

2. En el mismo aviso, bajo el epígrafe "Derrotas que deben seguirse", suprimase el artículo (n) De Cromer al Hoek van Holland y reemplazarle por el siguiente:

n) De Cromer al Hoek van Holland.—Proximidades Norte del Escalda.—Los buques que se dirijan a Amberes deben dejar la derrota de Orfordness en la desembocadura del Mosa, en el punto $51^{\circ} 30' 18''$ N. y $3^{\circ} 27' 42''$ E. de Gw. ($9^{\circ} 40' 2''$ E. de SF.) y hacer rumbo a 143° sobre la zona designada a continuación, por fuera del Brouwershaven Gat, donde hallarán un práctico holandés que los conducirá por el Escalda.

Para la navegación por estos parajes se han fondeado las boyas siguientes:

a) Boya Bolg, de silbato, luminosa, con luz roja, de 1 ocultación cada 10 segundos, en $51^{\circ} 49' N.$ y $3^{\circ} 31' 30'' E.$ de Gw. ($9^{\circ} 43' 50'' E.$ de SF.).

b) Boya negra, luminosa, con luz blanca, de 1 ocultación cada 10 segundos.

c) Boya N. S. B., luminosa, con luz fija, blanca, en el lugar de la boya Noord Steembank.

d) Boya del Kaloo Bank, de silbato, luminosa, fondeada provisionalmente en $51^{\circ} 35' 6'' N.$ y $3^{\circ} 23' 42'' E.$ de Gw. ($9^{\circ} 36' 2'' E.$ de SF.).

La zona antes citada, donde deben estar los prácticos, está limitada por las líneas que unen la boya luminosa de silbato Schouwenbank, la boya luminosa de silbato Bolg, designada anteriormente, y la boya luminosa b), también citada.

Desde el punto de estación de los prácticos, los buques deben hacer rumbo hacia el Oostgat, manteniéndose al Este de una línea que pasa por las boyas siguientes:

a) Boya luminosa de silbato Schouwenbank.

b) Boya luminosa Noord Steembank.

c) Boya luminosa al Sur de Banjaard.

d) Boya luminosa de silbato Kaloo.

MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO

Núm. 300.—50 M.—Corrección a los avisos 29 M (número 208 de 1919) y 42 M (número 293 de 1919).

En el aviso 29 M, entre el párrafo II Tigh Sceir y el III Barr Head, debe intercalarse el párrafo siguiente:

II bis. Isla Rum.—Una zona peligrosa se encuentra limitada por la línea que une los puntos siguientes:

$57^{\circ} 1' 12''$ N. y $6^{\circ} 1' W.$ de Gw. ($0^{\circ} 11' E.$ de SF.).

$56^{\circ} 59' 30''$ N. y $6^{\circ} 13' W.$ de Gw. ($0^{\circ} 1' W.$ de SF.).

$57^{\circ} 0' 42''$ N. y $6^{\circ} 13' W.$ de Gw. ($0^{\circ} 1' W.$ de SF.).

$57^{\circ} 2' 18''$ N. y $6^{\circ} 1' W.$ de Gw. ($0^{\circ} 11' E.$ de SF.).

El paso entre esta zona peligrosa y la isla Rum es reservado a la navegación local con destino a esta isla

Aviso 42 M, número 293 de 1919.

COSTAS OCCIDENTALES DE FRANCIA, ESPAÑA Y PORTUGAL

Núm. 301.—51 M.—El presente aviso anula y reemplaza los avisos 36 M (número 287 de 1919) y 47 M (número 297 de 1919).

Todas las regiones de las costas occidentales de Francia, España y Portugal designadas en el aviso número 2, inciso 6.º, pueden considerarse como libres de minas fondeadas menos la zona del golfo de Gascuña, que más adelante se indica. La navegación en esta zona es libre, con las reservas de las restricciones que siguen.

Zona del golfo de Gascuña.

Limitada al Norte por el paralelo $48^{\circ} 28' N.$, al Este y Sur por la costa de Francia y al Oeste por la línea que pasa por los puntos siguientes:

a) Cabo Higuier.

b) $45^{\circ} 3' 30''$ N. y $2^{\circ} 20' 30''$ W. de Gw. ($3^{\circ} 52' E.$ de SF.).

c) $46^{\circ} 27' N.$ y $4^{\circ} 30' 30''$ W. de Gw. ($1^{\circ} 41' 50'' E.$ de SF.).

d) $47^{\circ} 6' N.$ y $5^{\circ} 25' W.$ de Gw. ($0^{\circ} 47' E.$ de SF.).

e) $48^{\circ} 28' N.$ y $6^{\circ} 35' 30''$ W. de Gw. ($0^{\circ} 23' 10'' W.$ de SF.).

Campos de minas.

Los campos de minas que existen en el golfo de Gascuña son los siguientes.

1.º Proximidades del Loire. Está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

$47^{\circ} 10' 42''$ N. y $2^{\circ} 40' W.$ de Gw. ($3^{\circ} 32' E.$ de SF.).

$47^{\circ} 10' 42''$ N. y $2^{\circ} 28' W.$ de Gw. ($3^{\circ} 44' E.$ de SF.).

$47^{\circ} 2' 30''$ N. y $2^{\circ} 21' 42''$ W. de Gw. ($3^{\circ} 50' 3'' E.$ de SF.).

$46^{\circ} 55' N.$ y $2^{\circ} 31' 18''$ W. de Gw. ($3^{\circ} 41' E.$ de SF.).

$47^{\circ} 2' 30''$ N. y $2^{\circ} 40' W.$ de Gw. ($3^{\circ} 32' E.$ de SF.).

2.º Placer de Rochebonne.—Este campo de minas está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

$46^{\circ} 16' N.$ y $2^{\circ} 50' W.$ de Gw. ($3^{\circ} 22' E.$ de SF.).

$46^{\circ} 16' N.$ y $1^{\circ} 48' W.$ de Gw. ($4^{\circ} 24' E.$ de SF.).

$46^{\circ} 3' N.$ y $1^{\circ} 35' W.$ de Gw. ($4^{\circ} 37' E.$ de SF.).

$45^{\circ} 56' 30''$ N. y $1^{\circ} 35' W.$ de Gw. ($4^{\circ} 37' E.$ de SF.).

$45^{\circ} 56' 30''$ N. y $1^{\circ} 33' 50''$ W. de Gw. ($4^{\circ} 38' 30'' E.$ de SF.).

$45^{\circ} 42' N.$ y $1^{\circ} 26' W.$ de Gw. ($4^{\circ} 46' E.$ de SF.).

$45^{\circ} 42' N.$ y $2^{\circ} 50' W.$ de Gw. ($3^{\circ} 22' E.$ de SF.).

El resto de la zona fuera de este campo de minas no puede considerarse como libre y los buques deberán seguir las rutas que se le marcan.

3.º Campo de minas de Bayona.—Está limitado por la línea que une los puntos siguientes:

$43^{\circ} 40' N.$ y $1^{\circ} 31' W.$ de Gw. ($4^{\circ} 41' E.$ de SF.).

43° 40' N. y 1° 37' W. de Gw. (4° 35' E. de SF.).

43° 35' N. y 1° 48' W. de Gw. (4° 24' E. de SF.).

43° 25' N. y 1° 48' W. de Gw. (4° 24' E. de SF.).

Derrotas que deben seguirse.

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

Desde el punto 48° 28' N. y 6° 35' 30" W. de Gw. (0° 23' 10" W. de SF.) hágase rumbo para pasar por los puntos siguientes:

a) 48° 28' N. y 5° 30' W. de Gw. (0° 42' 20" E. de SF.).

b) 48° 11' 30" N. y 5° 8' W. de Gw. (1° 4' 20" E. de SF.).

Desde el último punto hágase rumbo a 70° sobre el cañón de Brest.

Este rumbo corta en el Iroise la derrota costera de Francia.

2.º Penmarch.—Derrota de aproximación viniendo del Oeste.

Desde el punto 47° 6' N. y 5° 25' W. de Gw. (0° 47' 20" E. de SF.) hágase rumbo directo al punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw. (1° 44' 50" E. de SF.).

Este último punto se encuentra en la unión con la derrota costera de Francia.

3.º Belle-Ile.—Derrota de aproximación viniendo del Oeste.

Desde el punto 46° 27' N. y 4° 30' 30" W. de Gw. (1° 41' 50" E. de SF.) hágase rumbo al punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.), que se encuentra en la unión con la derrota costera de Francia.

4.º Gironde.—Derrota de aproximación viniendo del Oeste.

Del punto 45° 3' 30" N. y 2° 20' 30" W. de Gw. (3° 51' 50" E. de SF.) hágase rumbo directo al punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), que se encuentra sobre la derrota costera de Francia.

5.º Derrota costera de Francia.

a) Del Norte hacia Brest.—Seguir el Four hasta el punto de unión en el Iroise, con la derrota designada en el punto 1.º del presente aviso.

La navegación en el canal de la Helle está suspendida provisionalmente.

b) De Brest a Lorient.—Seguir el Iroise y el Raz de Seine hasta el punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw. (1° 44' 50" E. de SF.), que se halla en la unión de la derrota de aproximación de Penmarch viniendo del Oeste y las derrotas directas viniendo del Sur.

Desde este punto hágase rumbo para pasar entre los Glénans y los Porceaux, después entre la isla de Groix y la tierra hasta la enfilación de las luces de la entrada Sur de Lorient.

c) De Lorient a Belle-Ile.—Seguir la enfilación de las luces de la entrada Sur de Lorient hasta el punto 47° 28' N. y 3° 25' W. de Gw. (2° 47' 20" E. de SF.); desde aquí hágase rumbo al punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.), que se encuentra en la unión de la derrota de aproximación de Belle-Ile viniendo del Oeste con las derrotas directas viniendo del Sur.

d) Hacia Quiberon y Saint Nazaire.—Viniendo del Norte dejar la ruta costera de Francia en el punto 47° 39' N. y 3° 23' W. de Gw. (2° 49' E. de SF.) y hacer rumbo al punto 47° 26' 30" N. y 3° 15' W. de Gw. (2° 57' E. de SF.).

Si se viene del Sur, dejar la ruta de la costa en el punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.) y arribar a la punta Poulains de Belle-Ile a una distancia de 3 millas hasta el punto 47° 26' 30" N. y 3° 15' W. de Gw. (2° 57' E. de SF.), en donde se encontrarán los prácticos del Loire, que le conducirán a su destino.

e) De Belle-Ile a la isla de Yeu.—Del punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.), hacer rumbo para pasar por los puntos siguientes:

47° 15' N. y 2° 58' W. de Gw. (3° 14' E. de SF.).

47° 14' N. y 2° 46' 30" W. de Gw. (3° 25' 50" E. de SF.).

46° 55' N. y 2° 39' W. de Gw. (3° 33' E. de SF.).

46° 43' N. y 2° 27' 30" W. de Gw. (3° 44' 50" E. de SF.).

Hacia Saint Nazaire, por el Sur.—Seguir la ruta de la costa hasta tener el campanario de la Inmaculada Concepción en alineación con el casino de Pornichet y la punta de Peu Château a 77°; después se seguirá esta alineación que conduce al canal del Norte, y de aquí rumbo al puerto.

g) De la isla de Yeu a Pertuis de Antioche.—Del punto 46° 43' N. y 2° 27' 30" W. de Gw. (3° 44' 50" E. de SF.), hacer rumbo para pasar por los puntos siguientes:

45° 32' N. y 2° W. de Gw. (4° 12' 20" E. de SF.).

46° 14' 30" N. y 1° 42' 30" W. de Gw. (4° 30' E. de SF.).

45° 9' N. y 1° 35' 30" W. de Gw. (4° 37' E. de SF.).

h) Hacia la Rochela y la Pallice.—Del punto 45° 9' N. y 1° 35' 30" W. de Gw. (4° 36' 50" E. de SF.), hacer rumbo para pasar al Sur de la boya de Chauveau, y después rumbo directo al puerto de destino.

i) De Pertuis de Antioche al Gironde. Del punto 46° 9' N. y 1° 35' 30" W. de Gw. (4° 36' 50" E. de SF.), hacer rumbo al punto 45° 56' 30" N. y 1° 28' W. de Gw. (4° 44' E. de SF.); después, seguir el límite Este del campo de minas de Rochebonne de que se ha hablado anteriormente.

En el punto 45° 56' 30" N. y 1° 28' 30" W. de Gw. (4° 43' 50" E. de SF.), se encontrará un barco de patrulla que está encargado de dirigir los buques al canal de seguridad.

Los buques que se dirijan al Sur, después de haber rebasado el campo de minas de Rochebonne, deberán hacer rumbo directo al punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), que se encuentra sobre la derrota de aproximación del Gironde, viniendo del Oeste.

Nota.—Los pasos Sur y Norte del Gironde están autorizados de día y de noche. El paso del Matelier lo está de día solamente.

j) Del Gironde a Bayona y San Juan de Luz.—Desde el punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), hágase rumbo directo hasta el punto 43° 40' N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.); sigase después la costa, a 2 millas, hasta la altura del Adour o de San Juan de Luz.

k) De San Juan de Luz hacia el Oeste.—Seguir el canal dragado cuyo eje está marcado por la enfilación de las luces rojas de Sainte-Barbe, o 102°, hasta el Oeste del cabo Higuier.

También puede seguirse un canal dragado cuyo eje está indicado por la enfilación: torre del reloj de San Juan de Luz, extremidad Este del muelle del Socoa, hasta haber rebasado por el Oeste el meridiano del cabo Higuier.

l) De San Juan de Luz a Penmarch (derrota directa).—Seguir la derrota dragada descrita en el párrafo j) hasta el punto 43° 25' N. y 1° 48' W. de Gw. (4° 24' 20" E. de SF.); después, rumbo directo hasta el punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw. (1° 44' 50" E. de SF.), situado en el cruce de la derrota de aproximación de Penmarch, viniendo del Oeste, con la derrota costera de Francia.

tuado en el cruce de la derrota de aproximación de Penmarch, viniendo del Oeste, con la derrota costera de Francia.

m) De Bayona a Penmarch (derrota directa).—A partir de Bayona sigase la derrota costera de Francia hasta el punto 43° 40' N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.); hágase después rumbo para pasar por el punto 45° 3' 30" N. 2° 20' 30" W. de Gw. (13° 51' 50" E. de SF.), situado en la extremidad de la derrota de aproximación del Gironde, viniendo del Oeste; después, por el punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.), situado sobre la derrota directa Belle-Ile-Gironde.

Desde este último punto, rumbo directo hasta el punto 47° 44' 30" N. y 4° 27' 30" W. de Gw., situado en el cruce de la derrota costera de Francia con la derrota de aproximación de Penmarch por el Oeste.

n) De Bayona a Belle-Ile (derrota directa).—Sigase la derrota directa de Bayona a Penmarch hasta el punto 47° 15' N. y 3° 18' 30" W. de Gw. (2° 53' 50" E. de SF.), situado en el cruce de la derrota costera de Francia con la derrota de aproximación de Belle-Ile por el Oeste.

o) Del Gironde a Penmarch (derrota directa).—Desde el punto 45° 32' 30" N. y 1° 30' W. de Gw. (4° 42' 20" E. de SF.), situado en el cruce de la derrota costera de Francia con la derrota de aproximación del Gironde, por el Oeste, hágase rumbo directo al punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.), y desde este punto sigase la derrota directa de Bayona a Penmarch.

p) Del Gironde a Belle-Ile (derrota directa).—Seguir la derrota directa del Gironde a Penmarch hasta el punto 45° 40' N. y 2° 50' W. de Gw. (3° 22' 20" E. de SF.), tomando después la derrota directa de Bayona a Belle-Ile.

Este aviso anula los 36 M y 37 M.

ATLANTICO NORTE

Núm. 302.—52 M.—Corrección a los avisos 4 M (núm. 148 de 1919) y 14 M (número 158 de 1919).—Suprimase, en el aviso 4 M, las palabras Dakar (Africa Occidental). El campo de minas que existía en estos parajes ha sido dragado, desapareciendo, por lo tanto, todas las restricciones.

Suprimase el aviso 14 M (núm. 158 de 1919).—El Director general, Augusto Durán.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

SUBSECRETARIA

En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 28 de Marzo último, en virtud de la cual quedan agregadas a las oposiciones anunciadas en turno de Auxiliares para proveer la cátedra de Física y Química de Instituto de Barcelona las de igual asignatura de los Institutos de Almería, Palencia y Palma de Mallorca, y de conformidad con lo establecido en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910, se anuncia convocatoria especial respecto a las tres últimas vacantes, concediéndose el plazo de un mes, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA, para que puedan solicitarlas los que estén en condiciones y aspiren a ellas; previniéndose que los presentados en la primera convocatoria tienen opción a éstas y a cuantas pudieran agregarse, y los que soliciten éstas no tienen derecho a las prime-

ras si no la solicitaron dentro del plazo reglamentario.

Este anuncio, de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 5.º del expresado Reglamento, se insertará en el *Boletín Oficial* de este Ministerio y *Oficiales* de provincias, así como en los tableros de anuncios de los Institutos.

Madrid, 1.º de Abril de 1919.—El Subsecretario, López Monís.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 5 del actual, en virtud de la cual quedan agrupadas a las oposiciones anunciadas en turno de Auxiliares para la provisión de la cátedra de Psicología, de Barcelona, las de igual asignatura vacantes en los Institutos de León, Lérida, Orense, Palencia, Salamanca y Lugo, y de conformidad con lo establecido en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910, se anuncia convocatoria especial respecto a estas últimas cátedras, concediéndose el plazo de un mes, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA, para que puedan solicitarlas los que estén en condiciones y aspiren a ellas; previniéndose que los presentados en la primera convocatoria tienen opción a éstas y a cuantas pudieran agregarse, y los que soliciten éstas no tienen derecho a la primera anunciada si no lo solicitaron dentro del plazo reglamentario.

Este anuncio, de acuerdo con lo que

que preceptúa el artículo 5.º del expresado Reglamento, se insertará en el *Boletín* de este Ministerio y *Oficiales* de provincias, así como en los tableros de anuncios de los Institutos.

Madrid, 7 de Abril de 1919.—El Subsecretario, López Monís.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 5 del actual, en virtud de la cual quedan agregadas a las oposiciones anunciadas en turno de Auxiliares para proveer la cátedra de Agricultura del Instituto de Gijón las de igual asignatura de los Institutos de Guipúzcoa, Figueras, Albacete y Santiago, y de conformidad con lo establecido en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910, se anuncia convocatoria especial respecto a estas últimas vacantes, concediéndose el plazo de un mes, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA, para que puedan solicitarla los que estén en condiciones y aspiren a ella; previniéndose que los presentados en la primera convocatoria tienen opción a cuantas pudieran agregarse, y los que soliciten éstas no tienen derecho a la primera anunciada si no lo solicitaron dentro del plazo reglamentario.

Este anuncio, de acuerdo con lo que que preceptúa el artículo 5.º del expresado Reglamento, se insertará en el *Boletín* de este Ministerio y *Oficiales* de provin-

cias, así como en los tableros de anuncios de los Institutos.

Madrid, 7 de Abril de 1919.—El Subsecretario, López Monís.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Real orden de 7 del actual, en virtud de la cual quedan agregadas a las oposiciones anunciadas en turno de Auxiliares para proveer las cátedras de Literatura de los Institutos de Logroño, Las Palmas, Tarragona y Lugo las de igual asignatura de los Institutos de Orense, Mahón y Cádiz, y de conformidad con lo establecido en el artículo 4.º del Reglamento de oposiciones de 8 de Abril de 1910, se anuncia convocatoria especial respecto a las tres últimas vacantes, concediéndose el plazo de un mes, a contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA, para que puedan solicitarlas los que estén en condiciones y aspiren a ellas; previniéndose que los presentados en la primera y segunda convocatorias tienen opción a éstas y a cuantas pudieran agregarse, y los que soliciten éstas no tienen derecho a las anteriormente anunciadas si no las solicitaron dentro del plazo reglamentario.

Este anuncio, de acuerdo con lo que que preceptúa el artículo 5.º del expresado Reglamento, se insertará en el *Boletín* de este Ministerio y en los *Oficiales* de provincia, así como en los tableros de anuncios de los Institutos.

Madrid, 9 de Abril de 1919.—El Subsecretario, López Monís.

