

**DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:**  
Calle del Carmo, núm. 28, principal  
Teléfono núm. 2.548.



**VENTA DE EJEMPLARES**  
Ministerio de la Gobernación, plaza de San Juan, 1.  
Número cuenta, 8.44.

# GACETA DE MADRID

## SUMARIO

### Parte oficial

#### Ministerio de la Guerra

Reales órdenes disponiendo se devuelvan a los individuos que se mencionan las cantidades que se indican, las cuales ingresaron para reducir el tiempo de servicio en filas.—Páginas 421 y 422.

#### Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes

Real orden desestimando en todos sus

extremos las instancias presentadas por D. Juan Fernández Borje, don José Andrade Berrocal y D. Emilio González Díaz de Celis, y suscritas además por otros solicitantes, pidiendo que se declare que los Oficiales interinos de tercer grado del Cuerpo facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos existentes cuando se dispuso la amortización de plazas en dicho Cuerpo, tienen derecho a ser considerados excedentes activos mientras dure la propia amortización; que se declare igualmente que tienen la condición legal de temporeros, a los efectos de que se les confieran en propiedad las plazas que desempeñaban, y que se les conceda

en consecuencia un plazo para acreditar su aptitud legal, al efecto de ser confirmados en sus cargos o se les admita al oportuno examen.—Páginas 422 y 423.

#### Administración Central

MARINA.—Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.—Aviso a los Navegantes.—Grupo 22.—Página 424.

ANEXO 1.º—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—OPOSICIONES.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—SANTORRAL.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—Sala de lo Civil.—Pliego 58.

## PARTE OFICIAL

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

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

### MINISTERIO DE LA GUERRA

#### REALES ORDENES

Exemo. Sr.: Vista la instancia promovida por José Ayestarán Garín, soldado del regimiento de Infantería La Albueza, número 26, en solicitud de que le sean devueltas las 500 pesetas que depositó en la Delegación de Hacienda de la provincia de Guipúzcoa, según carta de pago número 119, ex-

pedida en 4 de Junio de 1918, para reducir el tiempo de servicio en filas, teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 445 del reglamento para la aplicación de la ley de Reclutamiento, que excluye a los analfabetos de los beneficios de la reducción del tiempo de servicio en filas,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido resolver que se devuelvan las 500 pesetas de referencia, las cuales percibirá el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del citado Reglamento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 1.º de Agosto de 1919.

TOVAR

Señor Capitán General de la Cuarta Región.

Exemo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio, promovida por el soldado del regimiento de

Infantería Las Palmas número 66 José Juan Melián Pérez, en solicitud de que le sean devueltas 500 pesetas de las 1.000 que ingresó para la reducción del tiempo del servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Regimiento,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 1.000 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Canarias se devuelvan 500, correspondientes a la carta de pago número 112, expedida en 18 de Febrero de 1915, quedando satisfecho con las 500 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 267 de la referida ley, debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 1.º de Agosto de 1919.

TOVAR

Señor Capitán general de Canarias.

Excmo. Sr.: Vista la instancia que V. E. cursó a este Ministerio, promovida por el soldado del regimiento de Infantería Asia número 55 Vicente Vallés María, en solicitud de que le sean devueltas 250 pesetas de las 750 que ingresó para la reducción del tiempo del servicio en filas, por tener concedidos los beneficios del artículo 271 de la vigente ley de Reclutamiento,

E. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que de las 750 pesetas depositadas en la Delegación de Hacienda de la provincia de Valencia se devuelvan 250, correspondientes a la carta de pago número 23, expedida en 30 de Septiembre de 1918, quedando satisfecho con las 500 restantes el total de la cuota militar que señala el artículo 207 de la referida ley, debiendo percibir la indicada suma el individuo que efectuó el depósito o la persona apoderada en forma legal, según dispone el artículo 470 del Reglamento dictado para la ejecución de la ley de Reclutamiento.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 1.º de Agosto de 1919.

TOVAR

Señor Capitán general de la cuarta Región.

## MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

### REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: En el expediente de que se hará mérito;

1.º Resultando que en tres instancias, literalmente iguales, elevadas a este Ministerio, respectivamente, por don Juan Fernández Borje, D. José Andrade Berrocal y D. Emilio González Díaz de Colis, suscriptas, además, cada una de ellas por otros solicitantes, se pide:

1.º Que se declare que los Oficiales interinos de tercer grado del Cuerpo facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos existentes cuando por virtud del Real decreto de 21 de Octubre último se dispuso la amortización de plazas en dicho Cuerpo, tienen derecho a ser considerados excedentes activos mientras dure la propia amortización, porque la efectuada de una vez de 25 vacantes en la mencionada categoría y grado es contraria al apartado 12 de la Disposición especial 1.ª de la ley de Funcionarios de 22 de Julio de 1918, que ordenó se supri-

miese sólo una de cada dos vacantes sin distinguir entre plazas desempeñadas interinamente o en propiedad;

2.º Que se declare igualmente que tienen la condición legal de temporeros a los efectos de que se les confieran en propiedad las plazas que desempeñaban, conforme al párrafo D de la disposición transitoria 1.ª del Reglamento para la ejecución de dicha ley, fecha 7 de Septiembre de 1918, determinante de que los temporeros que posean, cual los reclamantes, título académico pasarán a ser desde luego Auxiliares de tercera clase, porque este precepto lo mandó aplicar a los Cuerpos facultativos la regla 17 del Real decreto de la misma fecha, al ordenar que las disposiciones del Reglamento indicado rijan en lo posible para los empleados temporeros en servicios facultativos;

3.º Y que se les conceda en consecuencia un plazo para acreditar su aptitud legal, al efecto de ser confirmados en sus cargos, o se les admita al oportuno examen;

2.º Resultando que la Junta facultativa de Archivos, Bibliotecas y Museos ha informado dichas tres instancias en el sentido de que estando ya en vigor el Real decreto de 21 de Octubre de 1918 debía declararse incompetente para conocer del asunto;

3.º Resultando que en instancia suscripta por D. Sebastián Hernández Bueno y *litis-pios*, ingresada en este Ministerio con fecha 23 de Junio último, se renuncia de modo expreso y categórico a las peticiones contenidas en los números 1.º y 3.º de las Súplicas de las tres instancias mencionadas, e insistiendo en la petición contenida en el número 2.º, se solicita se declare que los 31 Oficiales de tercer grado interinos que existían en el repetido Cuerpo en 24 de Julio de 1918 son empleados temporeros del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, con los derechos que a éstos otorga el citado artículo 17 del Real decreto de 7 de Septiembre de 1918, en relación con el artículo 4.º de las disposiciones especiales de la mencionada ley; a cuyo efecto consignan que el personal auxiliar del Cuerpo pertenece a la carrera administrativa del Ministerio;

1.º Considerando que, aunque en la cuarta de las instancias relacionadas se renuncia a las peticiones primera y tercera de las tres primeras instancias, como quiera que estas tres están suscriptas por algunos solicitantes que no firmaron aquélla, se precisa estudiar todos los extremos que las cuatro comprenden para resolverlas por razón de método con la debida separación;

2.º Considerando, en cuanto a la pri-

mera cuestión planteada, que nombrados los reclamantes Oficiales de tercer grado interinos de dicho Cuerpo con arreglo al Real decreto de 25 de Febrero de 1910, que no les concedió derecho alguno, ni siquiera a la permanencia en sus plazas, pues incluso su designación y cese eran y son de la potestad discrecional del Ministro del Ramo, sin otra limitación reglada que la de que ostentaran título académico o de estudios superiores, el problema debatido consiste en determinar si disposiciones posteriores les han otorgado el derecho a ser considerados como excedentes activos mientras dure la amortización acordada para el propio Cuerpo en el Real decreto de 21 de Octubre de 1918;

3.º Considerando que el apartado o párrafo 12 de la disposición especial 1.ª de la ley de Funcionarios civiles de 22 de Julio de 1918, en que fundan los reclamantes tal derecho, no se lo concede en modo alguno, ya que el disponer que "el personal que resulte excedente permanecerá en servicio activo y disfrutará de iguales beneficios que el comprendido en plantilla", se refiere únicamente al personal en propiedad, no al personal interino; porque siendo en este punto de la misma condición todos los empleados en propiedad antes promulgación de la ley citada, era lógico que ésta siguiera considerándoles iguales al efecto de que no que cesantes, ni rebajados de sueldo, ni en el cómputo de años de servicios al Estado, y por eso dispuso que disfrutaran de iguales beneficios los que resultarían excedentes, sin que, por lo tanto, pueda ostentarlos ningún empleado interino de distinta condición legal que el funcionario que desempeñe su cargo en propiedad; de donde se infiere que cualquiera que fuera la forma en que se hiciera la amortización de las plazas de los excedentes en propiedad forzosa, llamados por ello excedentes activos, carecerían los reclamantes de acción y derecho para impugnarlas;

4.º Considerando, a mayor abundamiento, que al disponer la base 4.ª de la repetida ley que la excedencia de los funcionarios civiles podrá ser voluntaria de uno a diez años de duración o forzosa por reforma de plantilla o elección para cargo parlamentario, no se refiere a funcionarios interinos, que por el hecho de estar llamados a cubrir transitoriamente las vacantes mientras no se provean en propiedad, para evitar que el servicio quede, de otra suerte, desatendido, no pueden tener nunca derecho de excedencia, tanto más cuanto que dependiendo su remoción únicamente de la potestad discrecional del Ministro, no tenía éste óbice legal, por lo que a los interinos se refiere, para

acordar la forma en que debía llevarse a efecto la amortización en la última categoría y grado de dicho Cuerpo;

5.º Considerando que en el párrafo 12 de la mencionada disposición especial 1.ª de la repetida ley, lejos de imponerse la necesidad de que la amortización se efectúe en todas las categorías de la carrera administrativa civil del Estado, se dice que la amortización se efectuará suprimiendo por invariable turno una de cada dos vacantes que ocurran en la clase y categoría "donde el excedente exista", es decir, en cada clase y categoría donde la amortización se haya acordado; así como que, con sujeción a la regla 5.ª del artículo único del Real decreto sobre formación de plantillas de 7 de Septiembre de 1918, los respectivos Ministros, quedarán facultados, tratándose de Cuerpos facultativos o especiales a los que pudiera aplicarse cierta reducción de sus créditos, pero no hasta la tercera parte señalada en la ley, sin perturbar los servicios, para determinar el tanto por ciento de la reducción referida, y en su caso, la relación que con dicho tanto por ciento haya de guardar la amortización del personal; de donde se infiere que, aunque los reclamantes tuvieran personalidad para impugnar la amortización acordada en la última categoría y grado del Cuerpo facultativo de que en concreto se trata, por el Real decreto de 21 de Octubre de 1918, que limitó la amortización a la sexta parte, carecerían también al efecto de acción;

6.º Considerando, en fin, en cuanto a la primera cuestión respecta, que siendo la amortización medida temporal o transitoria en las carreras y Cuerpos del Estado en que se decreta, cual lo demuestra que el repetido párrafo duodécimo de la disposición especial primera de la ley, dispone que se suprima una de cada dos vacantes hasta hacer efectiva la plantilla, es notorio que cuando en un Cuerpo existan, como existían a la sazón en el de que se trata, más vacantes en su última categoría y grado que plazas mandadas amortizar, la amortización pudo y debió hacerse como se hizo, a un tiempo, de todas las vacantes objeto de la amortización misma, toda vez que el legislador, al establecer el principio de que ésta se efectuara suprimiendo una de cada dos, se inspiró precisamente en el criterio de no causar mayor daño a los funcionarios en propiedad conforme fueran ocurriendo las vacantes; de donde se deduce lógicamente que cuando la amortización pudiera efectuarse *in continenti* por existir ya las vacantes, siquiera estuvieran ocupadas por

un personal interino, que, por serlo, su presencia en el Cuerpo respectivo denunciaba la existencia de tales vacantes, la amortización había que llevarla a efecto en su totalidad, única manera de llegar cuanto antes al ideal legal en la materia, de que el crédito líquido disponible no esté rebasado por el importe de los sueldos de los funcionarios en propiedad excedentes activos;

7.º Considerando en cuanto a la segunda y también en cuanto a la tercera cuestión planteada, ya que ésta es una consecuencia de aquélla, que los Oficiales de tercer grado interinos del propio Cuerpo existentes cuando se publicara dicha ley y demás disposiciones dictadas para su mejor cumplimiento, no tenían la condición de temporeros que invocan en este expediente para que se les confieran en propiedad las plazas que desempeñaban o para que se les considere incluidos en la clase de Auxiliares del Cuerpo, pertenecientes a la carrera administrativa de este Ministerio, porque el derecho que otorga la disposición especial 4.ª de la propia ley y la letra D de la disposición transitoria 1.ª del Reglamento dictado para su ejecución de 7 de Septiembre de 1918, al personal temporero, previo examen o sin él si reúne ciertos requisitos, para ingresar en el Cuerpo Auxiliar con el sueldo de 1.500 pesetas y categoría de Auxiliar de tercera clase, cuyos preceptos manda aplicar "en lo posible a los empleados temporeros en servicios facultativos" la regla 17 del artículo 1.º del Real decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 7 de Septiembre de 1918 no alcanza a los reclamantes, toda vez que esta regla 17 se refirió a empleados que prestaban servicio, y por eso eran temporeros, fuera de plantillas, no a los Oficiales interinos del Cuerpo facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos que lo prestaban dentro de la plantilla del mismo Cuerpo, ocupando en tal concepto de interinos plazas vacantes de la última categoría y grado existentes a la sazón y con crédito *ad hoc* para cada una en los Presupuestos generales del Estado, como así consta en las Reales órdenes de sus nombramientos y en sus títulos respectivos, con un sueldo anual de 3.000 pesetas, superior al de 1.500 señalado a los Auxiliares de tercera clase, sin cobrar, pues, su mencionada asignación de créditos globales o de material;

8.º Considerando que de todo ello se infiere que por no ostentar los reclamantes la condición legal de temporeros, como se reconoce en las tres primeras instancias mencionadas, en que se lee "las funciones del temporero son efímeras por ser efímero y transitorio el servicio que a ellos se encomienda; la

de los interinos son de hecho y de derecho permanentes, puesto que reemplazan al propietario"; carecen de acción y derecho para ocupar en propiedad las plazas de Oficiales interinos del repetido Cuerpo facultativo y para ingresar en el Cuerpo administrativo, ni auxiliar de este Ministerio, tanto más por lo que respecta a su pretendido derecho a ser nombrados en propiedad, cuanto que en el propio Cuerpo facultativo, conforme al Real decreto de 16 de Septiembre de 1902 se ingresa única y exclusivamente por oposición en la última categoría y grado, sin que la ley de Funcionarios civiles ni las demás disposiciones dictadas para su cumplimiento hayan modificado tal precepto, que implícitamente ha confirmado dicha ley en su disposición especial 5.ª, al ordenar que se respete la organización, competencia y atribuciones de los Cuerpos facultativos, cual dispone en su virtud también el artículo 4.º del Real decreto de 21 de Octubre de 1918 ordenando la amortización de una sexta parte en el mencionado Cuerpo;

9.º Considerando, por último, que decretada por Real orden de 27 de Diciembre de 1918, trasladada a los interesados y publicada con fecha 31 de igual mes en el *Boletín Oficial* de este Ministerio, a propuesta del de Hacienda y de conformidad con la Intervención general de la Administración del Estado, la cesantía de 25 Oficiales interinos de tercer grado del mencionado Cuerpo facultativo, porque sus plazas habían desaparecido al disponerse en el Real decreto de 21 de Octubre de igual año que se amortizaran 25 en dicha categoría y grado, y no existía, por tanto, crédito para ellas, de no excederse del fijado como líquido disponible resultante de la amortización, sin que pudieran ser considerados como excedentes activos; es lo cierto que habiendo transcurrido ya el plazo de tres meses señalado en el art. 7.º de la ley reformada de lo Contencioso-administrativo de 22 de Junio de 1894, no se ha interpuesto recurso alguno contra aquella Real orden, que es firme y consentida,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido desestimar en todos sus extremos las cuatro instancias originarias del expediente.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 31 de Julio de 1919.

PRADO Y PALACIO

Ilustrísimo señor Director general de Bellas Artes.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### MINISTERIO DE MARINA

#### DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PESCA MARITIMA

##### AVISOS A LOS NAVEGANTES

##### Sección de Hidrografía.

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

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

GRUPO 22.

Del núm. 1.174 bis al 1.186.

#### OCEANO ATLANTICO DEL ESTE

**ESPAÑA.—Proximidades de Castro Urdiales.**—Mina. Comandancia Marina. Santander, 8 Julio 1919.

Núm. 1.174 bis.—El patrón del vapor pesquero "Antolina", de la matrícula de Vigo, vió el día 8 de los corrientes, a las diez de la mañana, una mina a la deriva, NS. con Castro Urdiales, a unas 14 millas de la costa.

#### CATEGORIA DE MINAS

##### MAR MEDITERRANEO

**ZONAS I, II, III.—Cuenca Occidental.—Canal de Sicilia.—Cuenca Oriental.**

Núm. 1.175.—177 M.—El presente aviso anula y reemplaza los avisos números 100 M, 101 M, 102 M, 124 M, 127 M, 140 M, 151 M, 154 M, 159 M, 163 M, 164 M, 175 M, que corresponden a los españoles 574, 575, 576, 726, 728, 802, 875, 813, 970, 975, 976, 1.038.

I. En las regiones descritas en el aviso 99 M se han levantado todas las restricciones, bajo las siguientes reservas:

11. España.—No hay minas fondeadas a lo largo de la costa española ni en las proximidades de las islas Baleares.

III. Cerceda.—Campos de minas.—Los campos de minas que se mencionan a continuación deben ser cuidadosamente evitados:

A) Isla San Pedro.—Este campo de minas está limitado: al W., por el meridiano 8° 14' E. de Gw.; al N., por el paralelo 39° 16' N.; al E., por el meridiano 8° 20' 18" E. de Gw.; al Sur, por la costa de la isla Piona, por una línea que va de la isla Piona a la punta NE. de la isla San Pedro, y por la costa Norte de esta última isla.

B) Isla de San Antíoco.—Este campo de minas está limitado: al

W., por el meridiano 8° 11' E. de Gw.; al Norte, por el paralelo 39° 0' 18" N.; al E., por la costa de la isla San Antíoco, y al S., por el paralelo 38° 57' 18" N.

C) Cabo Espartivento.—Una zona peligrosa es la limitada por un círculo de 5 millas de radio alrededor del cabo Espartivento (38° 52' 30" N. y 8° 51' 30" E. de Gw.).

D) Cabo Carbonara.—Debe evitarse el sector peligroso limitado por un arco de círculo de 9 millas de radio, y cuyo centro es el faro de la isla Cavoli (39° 5' N. y 9° 32' 30" E. de Gw.) y por dos radios al 150° y al 220°, respectivamente.

IV. Sicilia.—Campos de minas. 1.° Entre la isla Favignana y Marsala.—Una zona peligrosa está limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

37° 56' N. y 12° 22' E. de Gw.

37° 56' N. y 12° 25' E. de Gw.

37° 47' N. y 12° 25' E. de Gw.

37° 47' N. y 12° 22' E. de Gw.

2.° Marsala.—Otra zona peligrosa que debe evitarse está determinada por las líneas que unen los puntos siguientes:

37° 40' N. y 12° 31' 12" E. de Gw.

37° 40' N. y 12° 22' 42" E. de Gw.

37° 44' 18" N. y 12° 25' E. de Gw.

37° 44' 30" N. y 12° 28' 48" E. de Gw.

3.° Sciacca.—Otra zona que debe evitarse está limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

37° 23' 18" N. y 13° 02' 6" E. de Gw.

37° 25' 36" N. y 13° 8' E. de Gw.

Cabo San Marco.

4.° Cabo Blanco.—Los buques no deben aproximarse a una distancia menor de dos millas del cabo Blanco, en cualquier dirección (37° 23' N. y 13° 17' E. de Gw.).

5.° Puerto Empedocle.—Una zona peligrosa está determinada por las líneas que unen los puntos siguientes:

37° 16' 30" N. y 13° 32' 12" E. de Gw.

37° 13' 30" N. y 13° 32' 12" E. de Gw.

37° 13' 30" N. y 13° 27' E. de Gw.

Cabo Rossello.

6.° Licata.—Otra zona peligrosa que debe evitarse está limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

37° 3' 36" N. y 13° 51' 12" E. de Gw.

37° 5' N. y 13° 55' E. de Gw.

37° 4' N. y 13° 57' E. de Gw.

37° 0' 48" N. y 13° 57' E. de Gw.

7.° Islote Correnti.—Los buques no deben aproximarse a una distancia menor de 11 millas del Islote Correnti, en cualquier dirección (36° 38' 12" N. y 15° 5' 30" E. de Gw.).

8.° Siracusa.—La zona peligrosa que debe evitarse está comprendida por la costa, el paralelo 37° 6' 12" N. y el meridiano 15° 21' E. de Gw.

Los buques que vayan destinados a Siracusa deben atravesar esta zona y seguir la enfilación del faro Carrozieri con el faro Caderini, al 267°, hasta llegar al interior del puerto.

9.° Puerto Augusta.—Otra zona peligrosa está limitada por los paralelos 37° 16' N. y 37° 11' N. y los

meridianos 15° 18' E. y 15° 14' 12" E. de Gw.

Los buques con destino al puerto Augusta deben atravesar esta zona enfilando el faro de la punta Cantara con la baliza Dromo, al 282°.

10. Catania.—Otra zona peligrosa que debe evitarse es la comprendida entre la costa, los meridianos 15° 9' E. de Gw. y 15° 7' E. de Gw. y el paralelo 37° 26' N.

V. Estrecho de Mesina.—La zona situada por dentro de los fondos de 370 metros, y comprendida entre las líneas que unen el cabo Peloro con la punta Pezzo, y la punta San Ranieri (Sicilia) con Reggio (Calabria), está sembrada de minas.

Los buques que emboquen el estrecho de Mesina atravesarán esta zona peligrosa, manteniéndose en la alineación del gasómetro de Mesina con el monte Antena a Marc.

VI. Italia.—Campos de minas.—En la parte de costa italiana a que se refiere este aviso debe evitarse el campo de minas que se señala.

Cabo Espartivento.—La zona peligrosa está limitada por las líneas que unen los siguientes puntos:

38° 2' 12" N. y 16° 8' 30" E. de Gw.

37° 58' 30" N. y 16° 13' 30" E. de Gw.

37° 52' 30" N. y 16° 7' E. de Gw.

37° 55' 30" N. y 16° 3' E. de Gw.

VII. Grecia.—Campos de minas.—Los siguientes campos de minas deben de evitarse, conforme se señalan.

Kalamata.—Una zona peligrosa se encuentra situada entre la costa y la línea quebrada que pasa por los siguientes puntos:

a) Punto situada a 3 1/4 millas y al 159° de la luz roja situada en la extremidad del rompeolas Sur.

b) Punto situado a 1 y 1/4 millas al 218° de la luz roja situada en la extremidad del rompeolas Sur.

c) Punto situado a 1/4 de milla al 162° de la luz roja situada en la extremidad del rompeolas Sur.

d) Punto situado a 2 y 1/4 millas al 119° de la luz roja situada en la extremidad del rompeolas Sur.

VIII. Palestina.—Campos de minas.—Sobre la parte de costa de Palestina hay el campo de minas siguiente, que debe cuidadosamente evitarse:

Bahía Djouni.—Sobre la costa de Palestina, los buques deben evitar los fondos inferiores a 185 metros entre los paralelos 33° 56' N. y 34° 4' N.

IX. Africa.—En la costa Norte de Africa que comprende este aviso existen las siguientes zonas, que deben necesariamente evitarse:

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

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

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

d) Bona.—Faja de 10 millas de ancho a lo largo de la costa, entre

los meridianos 7° 24' E. de Gw. y 7° 40' E. de Gw.

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

f) Isla Galita.—Zona determinada por la línea poligonal que une los puntos siguientes:

- 36° 54' 30" N. y 8° 30' E. de Gw.
- 37° 35' N. y 8° 30' E. de Gw.
- 37° 47' N. y 9° 0' E. de Gw.
- 37° 39' N. y 9° 45' E. de Gw.
- 37° 20' N. y 9° 45' E. de Gw.

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

- 37° 20' N. y 10° 21' E. de Gw.
- 37° 45' N. y 10° 21' E. de Gw.
- 37° 45' N. y 10° 50' E. de Gw.
- 37° 20' N. y 10° 50' E. de Gw.

h) Ras el Mirh.—Una zona peligrosa que hay que evitar se encuentra comprendida entre la costa, los paralelos 36° 49' N. y 36° 54' 30" N. y el meridiano 11° 15' E. de Gw.

i) Proximidades del golfo de Gabés.—Una zona peligrosa que debe evitarse está comprendida entre los paralelos 34° 0' N. y 34° 10' N. de una parte, y los meridianos 11° 25' E. de Gw. y 11° 40' E. de Gw.

j) Ras Sotara.—Otra zona que debe evitarse está comprendida entre la costa, los meridianos 13° 48' E. de Gw. y 13° 52' E. de Gw. y el paralelo 32° 50' N.

k) Misratah.—Otra zona peligrosa está comprendida entre los paralelos 32° 24' 30" N. y 32° 22' 30" N. y los meridianos 15° 15' 42" E. de Gw. y 15° 20' 18" E. de Gw.

## MAR DEL NORTE

### ZONA V

Núm. 1.176.—178 M.—Correcciones al aviso número 160 M, 971.—I. En el aviso dicho, bajo el título "Campo de minas", suprimir el párrafo primero y sustituirlo por el siguiente:

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

- 52° 3' 48" N. y 3° 56' E. de Gw.
- 51° 57' 12" N. y 3° 33' E. de Gw.
- 51° 57' 12" N. y 3° 10' E. de Gw.
- 52° 5' N. y 3° 10' E. de Gw.
- 52° 34' 30" N. y 4° 0' E. de Gw.
- 52° 30' N. y 4° 24' 30" E. de Gw.

II. En el mismo aviso, bajo el título de "Campo de minas", suprimir el párrafo 3.º y reemplazarlo por el que sigue:

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

- a) Luz verde en la extremidad del muelle de Gravelinas:
- b) 51° 6' N. y 1° 30' E. de Gw.
- c) 51° 9' N. y 1° 30' E. de Gw.
- d) 51° 15' N. y 1° 35' E. de Gw.
- e) 51° 52' 30" N. y 1° 35' E. de Gw.
- f) 51° 58' N. y 2° E. de Gw.
- g) 51° 41' 30" N. y 2° 37' 30" E. de Gw.
- h) 51° 41' 30" N. y 3° 18' 30" E. de Gw.
- i) 51° 35' N. y 3° 24' 30" E. de Gw.

j) 51° 30' N. y 3° 18' 30" E. de Gw.

k) De aquí a la costa por el meridiano 3° 18' 30" E. de Gw.

III. En el mismo aviso, con el título "Derrotas que deben seguirse", en el párrafo 9.º, "De Orfordness a la desembocadura del Mosa", este canal tiene ahora 3 millas de ancho a un lado y a otro del eje.

## MAR BALTICO

### ZONA I

Núm. 1.177.—180 M.—El presente aviso anula y reemplaza los avisos 7 M, 106 M, 112 M, 116 M, 132 M y 169 M, que corresponden a los españoles 151, 621, 628, 748, 733 y 1.032.

I. La zona I del mar Báltico, determinada en el § II, comprende los campos de minas fondeados en la fracción de esta zona, descrita en el § III. El resto de las aguas son libres, pero, tanto como sea posible, los buques deberán mantenerse en las derrotas que se prescriben en el § IV de este aviso.

### Zona I.

II. Al N. está limitada por las costas de Noruega y Suecia; al E. por el meridiano 13° 28' E. de Gw.; al S. por las costas de Alemania y al W. por las costas de Alemania y de Dinamarca, hasta el meridiano 9° E. de Gw., y por este meridiano hasta las costas de Noruega.

### III. Campos de minas.

En esta región existen los siguientes campos de minas:

A) Noruega.—Los campos de minas en las aguas territoriales de Noruega, comprendidos en la zona I, han sido dragados y se han levantado todas las restricciones en esta región.

B) Costa W. de Suecia.—Todas las aguas territoriales de Suecia, comprendidas en la zona I del Báltico, se hallan abiertas al tráfico.

Los buques de guerra extranjeros no deben penetrar en el arsenal militar de Goteborg, ni tampoco en las zonas siguientes:

1.º Proximidades de Uddevalla. En los fiords de Ellele, Stig, Hake y en la entrada de Uddevalla, dentro de una línea que pasa por los puntos siguientes:

- a) Essvik (Bokenaset), por los 58° 17' N. y 11° 32' E. de Gw.
- b) Faro de Islandsberg, por los 58° 12' N. y 11° 24' 30" E. de Gw.
- c) Faro de Eckero, por los 58° 3' 30" N. y 11° 29' E. de Gw.
- d) Faro de Graen, por los 57° 56' N. y 11° 33' E. de Gw.
- e) Baliza interior de Lekskär, por los 57° 50' 30" N. y 11° 35' 30" E. de Gw.
- f) Korsham, por los 57° 50' 30" N. y 11° 41' 30" E. de Gw.

2.º Kungsbackafjord.—En la entrada del Kungsbackafjord, al interior de una línea orientada al E. de la punta S. de la península de Onsala (punta Halsund).

C) Kattegat.—1.º La línea que une los puntos siguientes determina un campo de minas:

- 57° 39' N. y 10° 40' E. de Gw.
- 57° 47' N. y 11° 2' E. de Gw.
- 57° 51' N. y 11° 20' E. de Gw.
- 57° 49' 30" N. y 11° 23' E. de Gw.
- 57° 35' N. y 10° 58' 30" E. de Gw.
- 57° 37' N. y 10° 42' E. de Gw.

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

- 57° 30' N. y 11° 15' E. de Gw.
- 57° 30' N. y 11° 38' 42" E. de Gw.
- 57° 27' N. y 11° 44' E. de Gw.
- 57° 27' N. y 11° 26' 42" E. de Gw.

Nota.—Señales en Vinga y en Helsingborg referentes a peligros de minas en el Kattegat.

Cuando, según informaciones recibidas, el servicio de prácticos considere que existe peligro de minas en el Kattegat, se izarán las señales siguientes en la estación internacional de señales de Vinga y en Helsingborg al N. del faro principal del muelle N. del puerto.

De noche y en tiempo brumoso: dos luces fijas rojas vesicales.

De día: dos bolas rojas izadas verticalmente en Vinga; dos cilindros izados verticalmente en Helsingborg.

D) Proximidades S. del Sund.—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.
- 55° 33' 12" N. y 12° 45' 36" E. de Gw.
- 55° 32' N. y 12° 41' 48" E. de Gw.
- 55° 18' N. y 12° 42' E. de Gw.
- 55° 18' N. y 13° E. Gw.

De este punto, la línea sigue la dirección al N., según el meridiano 13° E. de Gw.: hasta el límite de las aguas territoriales suecas; luego sigue este contorno hasta el paralelo 52° 27' 30" N., de donde va al punto situado en 55° 31' 30" N. y 12° 46, 30" E. de Gw.

E) Gran Belt.—A la entrada de Langeland Belt existe un campo de minas.

Para atravesar este campo de minas, consultar el presente aviso, § IV, "Derrotas que deben seguirse".

F) Pequeño Belt.—Al E. de Aarø y al S. de Assens existen obstrucciones para la navegación que se describen en el § IV del presente aviso.

G) Gabet (Kadet) Rinne.—Existen obstáculos para la navegación en el canal de Gabet, al N. y al W. de las boyas luminosas descritas en el § IV, H, y entre el arrecife y la punta Gjedser.

IV.—DERROTAS QUE DEBEN SEGUIRSE.

A) De Skagen a Schultz Grund.—De las proximidades del barco-faro de Skagen hacer rumbo al barco-faro y a la boya de campana situada al 57° 42' 42" N. y 10° 43' 42" E. de Gw. De aquí arrumbar a la boya luminosa de campana situada al 57° 35' 6" N. y 10° 31' 18" E. de Gw. Seguir luego la parte E. de Hirsholm por el canal de Laesø, W. de Anholt, Briseis Flak, Hastens Grund, hasta el barco-faro de Schultz Grund.

Nota.—Si la presencia de los hielos obliga a levar las boyas luminosas de campana fondeadas en la bahía de Aalbæk, para la seguridad de la navegación sobre el límite W. del campo de minas al N. del Kattegat, se tomarán provisionalmente las siguientes disposiciones:

1.º Se encenderá una luz roja en una colina al lado de la antigua iglesia de Skagen. La enfilación de esta luz con la luz roja del muelle S. de Skagen, al 264º, pasa al S. del banco Skagen Spit. Esta última luz será visible en un sector que comprende 25º a cada lado de dicha enfilación. En lo que se refiere al balizamiento del campo de minas, esta alineación no deberá utilizarse más allá de 7 millas del puerto.

2.º Próximamente a 165 metros y al 185º del faro de Skagen se encenderá una luz fija blanca. La alineación de ambas luces, al 5º, conducirá a pasar al W. del campo minado. Dicha luz será visible en sector que comprende 25º de uno y otro lado de la alineación. Dada la proximidad de una luz a otra no proporcionan una enfilación muy buena.

Estas dos enfilaciones dichas se cortan a media milla próximamente de los bajos fondos de la costa; se pasará de una enfilación a otra cuando la diferencia de las marcaciones de la luz de Skagen y de la luz del puerto de Skagen sea de 4 cuartas.

Fuera de las aguas danesas hay que vigilar con atención no pasar al E. de la línea que pasa por las luces de Skagen y de Hirsholm.

Cuando las luces provisionales mencionadas anteriormente en los párrafos 1.º y 2.º estén listas, se publicará oportunamente.

B) De Schultz Grund a Copenhague.—Pasar al SW del Schult Grund y de Hesseló, hacer rumbo al Sund y rumbo directo en el Sund a Copenhague.

C) Suecia.—Costa W.—A lo largo de la costa W. de Suecia la navegación es franca, a reserva de evitar los campos de minas descritos en el § III de este aviso.

D) Proximidades S. del Sund.—Se ha abierto un canal en el campo de minas mencionado en el artículo 3.º, § II del presente aviso, balizado por las siguientes boyas:

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

Posición aproximada: 53º 33' 12" N. y 12º 45' 36" E. de Gw.

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

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

Posición aproximada: 55º 32' N. y 12º 41' 48" E. de Gw.

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

A esta boya, en Junio se le ha provisto de un silbato.

c) Entre estas dos boyas luminosas hay otra boya plana, blanca, con dos escobas con las puntas hacia abajo.

d) Boya plana, blanca, con tres escobas puestas hacia abajo, a 50 metros, próximamente, de la boya luminosa (b) descrita más arriba.

e) Para marcar el lado E. del canal:

Una boya plana, blanca, con dos escobas puntas abajo, próximamente al 55º 31' 12" N. y 12º 41' 30" E. de Gw.

Una boya plana, blanca, con una escoba puntas abajo, próximamente al 55º 30' 12" N. y 12º 41' 24" E. de Gw.

Una boya plana, blanca, con dos escobas puntas abajo, próximamente al 55º 28' 36" N. y 12º 41' 24" E. de Gw.

f) Para marcar el lado W. del canal:

Una boya cónica, roja, con una escoba puntas arriba, próximamente en

los 55º 31' 18" N. y 12º 39' 42" E. de Gw.

Una boya cónica, roja, con dos escobas puntas arriba, próximamente en los 55º 30' 6" N. y 12º 38' 18" E. de Gw.

Una boya luminosa, roja, con un destello blanco cada 3 segundos, en los 55º 28' 48" N. y 12º 38' 42" E. de Gw.

g) Una boya cónica, próximamente en los 55º 31' 24" N. y 12º 39' 36" E. de Gw.

h) En el vértice SW. del campo de minas:

Posición: 55º 18' N. y 12º 42' E. de Gw.

Descripción: Boya luminosa, pintada de rojo.

Características: Un destello blanco cada 3 segundos.

E) Gran Belt.—En el Gran Belt la navegación es libre, salvo en la parte S. del Belt de Langeland, donde existe un campo de minas fuera de las aguas territoriales danesas.

1.º El lado W. de este campo de minas está balizado como sigue:

a) Un asta verde, con una bandera verde, próximamente en 54º 46' 18" N. y 10º 50' 30" E. de Gw.

b) Boya luminosa, negra, con luz blanca y una ocultación cada 7,5 segundos, próximamente.

c) Un palo verde, próximamente en los 54º 45' N. y 10º 50' E. de Gw.

d) Boya luminosa, negra, con luz roja de dos ocultaciones cada 10 segundos, próximamente en los 54º 45' N. y 10º 49' 54" E. de Gw.

e) Un asta verde, con dos banderas verdes, próximamente en los 54º 44' 12" N. y 10º 49' 30" E. de Gw.

f) Boya luminosa, roja, con una luz blanca, que tiene una ocultación cada 10 segundos, situada próximamente en los 54º 42' 54" N. y 10º 47' 48" E. de Gw.

La navegación a lo largo de costa en Langeland debe hacerse entre la costa y las marcas descritas.

F) Pequeño Belt.—El Sund de Aaro se mantiene abierto a la navegación. Las redes y estacadas han sido levantadas.

2.º Existe un canal, libre de todo peligro, al E. de los obstáculos señalados a lo largo de Aaro, en las aguas jurisdiccionales danesas.

Está balizado en la siguiente forma:

1.º Para marcar el lado W. del canal:

a) Un asta negra, situada próximamente en los 55º 16' 6" N. y 9º 50' 6" E. de Gw.

b) Un asta negra, situada próximamente en los 55º 15' N. y 9º 49' 24" E. de Gw.

c) Un asta negra, situada próximamente en los 55º 14' 24" N. y 9º 49' 18" E. de Gw.

2.º Para marcar el canal en aguas profundas:

a) Boya cónica roja, con dos escobas punta arriba, próximamente en los 55º 15' 54" N. y 9º 50' 36" E. de Gw.

NOTA.—Los buques deben pasar al E. de esta boya.

b) Boya plana, blanca, con una escoba puntas abajo, próximamente en los 55º 14' 24" N. y 9º 49' 54" E. de Gw.

NOTA.—Los buques deben pasar al W. de esta boya.

c) Boya Thoro-Rev; plana, blanca, con 3 escobas puntas abajo, próximamente en los 55º 15' 12" N. y 9º 49' 54" E. de Gw. (nueva situación)

Un buque de guerra está estacionado en el W. de Thoro-Rev para la vigilancia de la navegación. En la época de los hielos podrá suprimirse sin previo aviso.

NOTA.—Los buques deben pasar al W. de esta boya. Está recomendado tomar un práctico.

Actualmente este canal no es utilizable de noche.

La luz posterior de Tvinsbjerg está provisionalmente apagada.

G) Fehmarn Belt.—No existen restricciones en el Fehmarn Belt.

H) Gabet (Kadet) Rinne.—En el Gabet Rinne, el límite SE. de los peligros está indicado como sigue: el paso al S. y al E. de las boyas luminosas, y entre estas boyas y la costa alemana, está libre de minas y abierta a la navegación.

a) Boya luminosa de campana "1" Gjedser:

Posición: 54º 21' 54" N. y 12º 16' E. de Gw.

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 "2" Gjedser:

Posición: 54º 23' 12" N. y 12º 19' 42" E. de Gw.

Descripción: Boya luminosa, pintada de negro y marcada "Gjedser 2".

Características: Una luz blanca con una ocultación cada 8 segundos.

c) Boya luminosa con silbato "3" Gjedser:

Posición: 54º 25' 18" N. y 12º 22' 6" E. de Gw.

Descripción: Boya luminosa con silbato, pintada de negro y marcada "Gjedser 3".

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

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

Descripción: Barco-faro marcado "Gjedser".

I) Mar Báltico.—Al E. del meridiano de Arkona.—Hasta hoy no ha sido posible reunir, de un modo preciso y detallado, los datos sobre las minas fondeadas que pueden encontrarse al E. del meridiano de Cabo Arkona.

Numerosas informaciones han sido publicadas por los respectivos países. Véanse los avisos a los navegantes, referentes a estas regiones.

Los buques con destino a puertos del Báltico, situados al E. del meridiano de Cabo Arkona, deberán examinar los avisos a los navegantes; pero se les recomienda, a fin de obtener las últimas informaciones, tocar en Copenhague o en uno de los grandes puertos al W. del meridiano de Cabo Arkona, antes de cortar este meridiano hacia el E.

Les está igualmente recomendado en todas sus arribadas tener al día, para continuarlas, las informaciones recibidas.

#### MANCHA Y COSTA OCCIDENTAL DEL REINO UNIDO

Núm. 1.178.—186 M bis.—Corrección al aviso número 186 M, 1.142.—Bajo el título IV, Francia, Costa Norte, § B, Derrotas que deben seguirse. 2.º De Brest a Cherburgo, debe leerse: "Del punto 49º 20' N. y 2º 25' W. de

Gw., etc", en lugar de "Del punto 49° 20' N. y 2° 19' W. de Gw., etc".

## MAR MEDITERRANEO

## ZONA VIII

## Mar Negro.—Parte SW.

Núm. 1.179.—191 M.—En la parte de la zona VIII del Mediterráneo (mar Negro y mar de Azof) que se encuentra al Sur del paralelo 43° 30' N. y al Oeste del meridiano 32° E. de Gw., todas las noticias actualmente conocidas sobre los campos de minas y las derrotas que deben seguirse se dan en el presente aviso y en los planos anejos.

## I.—AVISO GENERAL.

1.° Además de las más recientes informaciones para la entrada en los diferentes puertos, contiene el presente aviso las instrucciones concernientes a la navegación en el mar Negro.

2.° A veces las únicas informaciones recibidas provienen de fuentes rusas o alemanas, que en numerosas ocasiones han sido reconocidas como falsas o dudosas, principalmente en todo lo relativo al alumbrado y al balizamiento.

Cada vez que algún dato o noticia consignados en el presente aviso provenga de origen alemán o ruso, se hará observar este detalle.

3.° Siempre que se estime necesario se acompañarán planos de detalle, indicando los campos de minas señalados por las autoridades rusas y alemanas, así como las derrotas que deben seguirse.

4.° Cuando las instrucciones prescriban a los barcos el recalar a un punto previamente antes de entrar en un puerto, deberán éstos navegar con gran prudencia. Y si por la niebla u otra causa no están seguros de su situación no deberán intentar la entrada sin haberla determinado escrupulosamente.

## II.—1.° BÓSFORO.—PROXIMIDADES NORTE.

A) Campo de minas.—Al Norte de la entrada del Bósforo el campo de minas se extiende en una distancia de 20 millas a una y otra parte de la entrada con una anchura comprendida entre una y 12 millas de la costa. (Véase el plano.)

B) Instrucciones para entrar en el mar Negro.—Los buques que dejen el Bósforo con destino a los puertos del mar Negro deben ganar un punto situado a 0,7 millas y 313° del faro de Anatoli, haciendo rumbo en seguida a 70° hasta ver este faro enfilado con el Viejo Castillo Genovés a 227°.

C) Canal de seguridad.—Desde la última posición del párrafo anterior B, hágase rumbo a 47° a un canal dragado, cuyo centro está marcado por la enfilación antes indicada tomada por la popa y continuada hasta la altura del barco-faro del Bósforo.

Este canal está dragado en una anchura de 0,4 millas a cada lado de una línea de tres boyas que indican su eje.

El barco-faro del Bósforo se encuentra actualmente en los 41° 22' 30" N. y 29° 22' 30" E. de Gw. y no en la posición indicada en las cartas.

Los buques que entren en el Bós-

foro procedentes del mar Negro hacen derrotas inversas.

## 2.°—PROXIMIDADES DE BURGAS.

A) Campo de minas.—Véase en el plano la limitación del campo de minas.

B) Derrotas de aproximación.—Venir a colocarse en un punto situado a 2,8 millas del faro de la isla Mégalo-Nisi.

C) Canal de seguridad.—Desde el punto que acaba de darse arrumbese a 290° hasta tener el faro de la isla Anastasia por el través.

Se ha dragado un canal sobre una anchura de una milla al Sur de una línea que une los puntos siguientes:

a) Punto situado a dos millas y 22° del faro de la isla Anastasia.

b) Punto situado a 1,5 millas y 22° del faro de la isla Mégalo-Nisi.

Al Sur de esta línea se supone que las aguas están libres de minas.

## 3.°—PROXIMIDADES DE VARNA.

Lo que sigue es traducción de un documento alemán dando instrucciones para entrar en Varna. En el párrafo D, que más abajo se cita, se han anotado modificaciones deducidas de los datos suministrados por los dragaminas británicos.

A) Derrotas de aproximación.—Los buques con destino a Varna, procedentes del Sur, deben aproximarse a la boya de huso número 1, descrita más abajo, teniéndola en una marcación comprendida entre 280° y 356°.

B) Canal de seguridad.—El canal de seguridad para entrar en Varna está indicado por tres boyas numeradas, 1, 2 y 3. (Véase el plano.)

Boya de huso número 1, roja y blanca, por los 42° 59' 30" N. y 27° 56' 30" E. de Gw.

Boya de huso número 2, negra y blanca, rematada por un doble cono por los 43° 2' 42" N. y 27° 57' 18" E. de Gw.

Boya de huso número 3, negra y blanca, rematada por un doble cono por los 43° 8' 48" N. y 28° 0' 18" E. de Gw.

Para entrar en Varna déjese por habor la boya número 1 y hágase rumbo a 7° en una distancia de 2,8 millas.

Déjese por estribor la boya número 2 y hágase rumbo a 18° en una distancia de 6,5 millas.

Déjese la boya por estribor y hágase rumbo al Norte en una distancia de dos millas y después volver para tomar la entrada del puerto.

Entre el canal dragado y la costa no hay minas, pero es peligroso mantenerse fuera de aquella zona.

C) Noticias diversas.—Las boyas de huso alemanas son difíciles de percibir. La boya número 1 está próxima a un nudo de señales en tierra que no está marcado en la carta. La boya está muy cerca de la costa y es preciso darla un buen resguardo.

Se ha encendido la luz del cabo Emineh.

D) Estado de los dragados.—Los dragadores británicos han dragado y ensanchado este canal como se indica a continuación:

Se ha dragado un canal entre la costa y una línea tirada a 190° de un palacio situado sobre el cabo Demetri. Este palacio, que no está indicado en las cartas, es muy visible y servía de marca a los dragadores.

El extremo SW. del campo de minas está indicado por una boya "Dan", re-

matada por una gran bandera a diagonales rojas y azules.

Otras dos boyas "Dan", con las mismas banderas, marcan los límites del canal más al Norte, pero la posición de estas boyas no es definitiva. Estas boyas suelen derivar y no deben ser utilizadas como marcas.

Los dragados continúan y pronto serán abiertos otros canales a la navegación.

El canal del Norte, indicado en el plano, no está dragado y no debe utilizarse todavía.

## Mar Negro.—Parte NW.

Núm. 1.180.—192 M.—En la parte de la zona VIII del Mediterráneo (mar Negro y mar Azof), que se encuentra al Norte del paralelo 43° 30' N. y al Oeste del meridiano 32° E. de Gw., todas las noticias actualmente conocidas sobre los campos de minas y las derrotas que deben seguirse, se dan en el presente aviso y en los planos anejos.

## I.—AVISO GENERAL.

1.° Además de las más recientes informaciones para la entrada en los diferentes puertos, contiene el presente aviso las instrucciones concernientes a la navegación en el mar Negro.

2.° A veces las únicas informaciones recibidas provienen de fuentes rusas o alemanas, que en numerosas ocasiones han sido reconocidas como falsas o dudosas, principalmente en todo lo relativo al alumbrado y al balizamiento.

Cada vez que algún dato o noticia consignados en el presente aviso provenga de origen alemán o ruso, se hará observar este detalle.

3.° Siempre que se estime necesario se acompañarán planos de detalle, indicando los campos de minas señalados por las autoridades rusas y alemanas, así como las derrotas que deben seguirse.

4.° Cuando las instrucciones prescriban a los barcos el recalar a un punto previamente antes de entrar en un puerto deberán éstos navegar con gran prudencia. Y si por la niebla u otra causa no están seguros de su situación, no deberán intentar la entrada sin haberla determinado escrupulosamente.

## II.—1.° PROXIMIDADES DE CONSTANZA.

A) Derrotas de aproximación.—Pasar por el punto 44° 2' N. y 29° 1' E. de Gw., de aquí hacer rumbo a 298° sobre el faro situado en la extremidad del rompeolas Este.

B) Advertencia.—La línea de boyas citada por las instrucciones alemanas como marcando el límite Norte de la zona libre de minas no existe, y los buques no deberán pasar al Norte de la enfilación a 298° del faro del muelle del rompeolas Este con el mástil más al Norte de la estación de telegrafía sin hilos.

Según el Jackal de la Marina de guerra inglesa, en Diciembre de 1918 todos los campos de minas deberían haber sido dragados por los alemanes y retiradas todas las boyas luminosas y boyas auxiliares. La última parte de esta información es exacta; pero no es cierto que todas las minas hayan sido destruidas, por lo que, para entrar, deberán seguir los buques las indicaciones siguientes:

Debe también tenerse en cuenta que eventualmente pueden encontrarse minas derivantes procedentes del Norte.

C) Noticias diversas.—Al aproximarse a tierra, viniendo del Este los puntos más visibles son los depósitos de petróleo situados al SW. de la ciudad. Están pintados de un color rojo amarillento.

Una pequeña boya cónica roja, que se supone que ha derivado de una posición situada por fuera del cabo Constanza, ha sido encontrada a 0,8 millas y a 150° del faro Sur del rompeolas Este.

La boya luminosa con silbato, señalada en la carta inglesa núm. 1.233, no existe ya.

El casco de un remolcador, cubierto por más de cuatro metros de agua, está a pique a unos 800 metros y 80° del faro Sur del rompeolas Este.

Las astas y redes de una estacada son visibles sobre el agua al Sur del dique del petróleo.

En el interior del puerto hay muchos restos de naufragios a lo largo de los malecones y algunos tocando a éstos.

Dos boyas de amarre se encuentran, respectivamente, a 1.200 metros y 2° del faro y a 800 metros al Norte del mismo faro.

## 2.° PROXIMIDADES DE SOULINA.

Lo que sigue es la traducción de un documento alemán, conteniendo instrucciones para entrar en Soulina. Estas indicaciones serán modificadas de cuando en cuando, conforme a las noticias recibidas de los dragadores de minas ingleses.

A) Derrotas de aproximación.—Pasar por el punto 44° 46' 30" N. y 30° 5' E. de Gw., indicado por una boya esférica, roja, con dos conos, con el vértice hacia abajo; esta boya jalona la entrada del canal de seguridad.

B) Canal de seguridad.—Desde esta boya hágase rumbo a 328°, en una distancia de 29 millas, hasta la boya de silbato fondeada en seis brazas de agua, en Soulina.

Para señalar la derrota que se debe seguir entre estas dos boyas se han fondeado las siguientes boyas auxiliares:

a) Una boya negra, por los 44° 52' N. y 30° E. de Gw.

b) Partiendo del punto 44° 59' Norte y 29° 53' 30" E. de Gw., se encuentran primero cuatro boyas en un intervalo de dos millas, las dos primeras pintadas de rojo, luego seis boyas cónicas a intervalos de 0,8 millas, hasta la boya de silbato de Soulina. Estas últimas boyas están pintadas de rojo y de negro, alternativamente; la situada más próxima a la boya de Soulina es roja.

Entre la boya esférica, roja, situada por los 44° 46' 30" N. y 30° 5' E. de Gw. y el punto 44° 59' N. y 29° 53' 30" E. de Gw. el canal ha sido dragado en una anchura total de 290 metros a una y otra parte del eje. Más allá de este último punto, el canal dragado tiene una anchura de 425 metros.

Después de rebasar la boya de silbato, rumbo hacia el Oeste, hasta tener la baliza del muelle Sur de Soulina enfilada a 222° con una baliza situada detrás, en tierra. Esta enfilación da el paso de la barra; el faro señalará, en pies, la mínima profundidad en este canal.

A la entrada de la barra de Soulina,

por la parte Norte, se encuentra una boya de campana que, al entrar, debe dejarse por babor. Dos boyas negras, fondeadas por 7,5 metros próximamente de profundidad, marcan la parte Este de la barra, y se encuentran, respectivamente, a una milla aproximadamente al NE. y ESE del faro del muelle Norte.

La entrada de la barra hay necesidad de dragarla constantemente, y, en la actualidad, hay en ella mucha menos agua que la indicada en las cartas.

C) Noticias diversas.—Actualmente la menor profundidad en el canal de Soulina es de 7,30 metros. Todas las boyas de la entrada de Soulina han sido retiradas durante el pasado invierno, y sus emplazamientos están marcados solamente por flotadores.

Entre Soulina y Braila se ha hecho lo mismo con todas las boyas del canal.

La boya que ocupa el lugar de la boya de campana se encuentra próximamente a una milla y a 340° de la posición dada por la carta inglesa.

Entre las boyas del canal de seguridad indicadas por las instrucciones alemanas, solamente está en su puesto la más septentrional; las otras no existen.

Se encuentran prácticos de la barra cerca de la boya de silbato; los prácticos para el río embarcan en Soulina.

## 3.° PROXIMIDADES DE ODESA.

Lo que sigue es la traducción de un documento alemán, con instrucciones para entrar en Odesa. Estas indicaciones serán de cuando en cuando modificadas, según los datos recibidos de los dragadores de minas británicos.

A) Campo de minas.—En las proximidades de Odesa existe un campo de minas, marcado I en el plano adjunto.

B) Barco-faro.—El límite Sur del campo de minas I está indicado por un barco-faro fondeado por los 46° 11' 18" N. y 30° 48' E. de Gw. Este barco-faro (de tres palos y una chimenea) está pintado de rojo, con una faja blanca, y lleva en sus costados el nombre *Peglitzki*, inscrito en caracteres rusos.

Características.—De día: bandera amarilla, con cruz azul, con escudo en el centro, izada en el palo de mesana; bandera blanca, con cruz azul en la popa. Una jaula circular, entre los dos primeros palos, suspendida a 20 metros de altura.

De noche: En cada uno de los dos primeros palos, una luz fija, roja, visible a trece millas en todo el horizonte. El barco-faro lleva también sus luces de fondeadero.

Con niebla.—Sirena: dos sonidos cada noventa segundos (un sonido agudo, tres segundos; silencio, 22 segundos; un sonido grave, cuatro segundos; silencio, 61 segundos).

En caso de avería de la sirena, las señales se harán con la campana.

En las proximidades del barco-faro se encuentra una boya de huso con un cono con el vértice hacia abajo.

C) Derrotas de aproximación.—Los buques, haciendo rumbos comprendidos entre 30° y 278° pueden dirigirse al faro y pueden aproximarse a él, entre los campos de minas, hasta el interior del puerto.

D) Canal de seguridad.—A partir del barco-faro rumbo a 306° en una distancia de 6,5 millas hasta dos boyas rojas de huso, que llevan un cono

con el vértice hacia abajo, por los 46° 15' 30" N. y 30° 40' E. de Gw.

Como los fondos disminuyen rápidamente hacia el Oeste de estas boyas, es necesario dejarlos a unos 300 metros a la izquierda y arrumbar a 33°.

A 1,5 millas de esta boya, por los 16° 16' N. y 30° 42' E. de Gw., hay una boya cónica con bandera, y, muy próxima, se encuentra una boya blanca y negra de huso, sin mira, que indica el extremo Oeste del campo de minas.

Estas boyas deben dejarse por estribor y es preciso darlas un buen resguardo.

Del cabo Fontana al puerto de Odesa no hay minas a menos de 2 millas de la costa; los buques deben, pues, mantenerse entre 1 y 2 millas de la costa.

El extremo Sur del banco Vorontsov está marcado por una boya roja, con un cono con el vértice hacia abajo por los 46° 30' N. y 30° 48' E. de Gw.

E) Balizamiento.—En 11 metros de agua, a 78° 5' y a media milla del antiguo faro del cabo Fontana, se ha fondeado una boya-baliza que lleva 2 banderas triangulares rojas, para marcar la extremidad de la punta rocosa. Los buques deben pasar al Este de esta boya.

F) Noticias diversas.—Se ha extinguido la luz de la Península Tendra.

## 4.° PROXIMIDADES DE NIKOLAEF.

A) Canal de seguridad.—Los buques con destino a Nikolaeff seguirán las derrotas de aproximación indicadas más arriba, § C, para aproximarse a Odesa.

No existe paso entre los campos de minas y la punta Kinbourn.

A partir del faro del rompeolas de Odesa, los buques deben pasar bordeando la boya roja luminosa, indicadora de naufragio, que se encuentra por los 46° 33' 24" N. y 30° 58' 24" E. de Gw., después por los puntos siguientes:

a) 46° 34' 30" N. y 31° 5' 30" E. de Gw.

b) 46° 35' N. y 31° 15' E. de Gw.

c) 46° 34' 30" N. y 31° 25' E. de Gw.

En seguida tómense las enfilaciones de dirección indicadas en las cartas.

B) Balizamiento.—El canal está bien señalado en todo el trayecto hasta Nikolaeff por boyas de huso, negras, a estribor, rojas a babor. La mayor parte de las boyas cónicas marcadas en la carta han sido reemplazadas por boyas de huso.

Entre la bahía de Odesa y la isla de Berezan las únicas boyas emplazadas ahora son las siguientes:

a) Boya de naufragio, por los 46° 33' 24" N. y 30° 58' 24" E. de Gw.

b) Boya del banco Troutaev (véase la carta general).

c) Boya de la isla Berezan (véase la carta general).

La iluminación de las boyas no está garantizada.

## MAR MEDITERRANEO

### ZONA VIII

#### Mar Negro.—Parte E. N.

Núm. 1.181.—193 M.—En esta región, que comprende las aguas del mar Negro y del mar Azof, situadas al Norte del paralelo de 43° 30' N. y al E. del meridiano 32° E., los campos de minas siguientes y los canales que de-



ben seguirse, se señalan en el presente aviso, completado con los planos de detalle adjuntos.

#### I.—AVISO GENERAL.

1.º Además de las más recientes informaciones para la entrada en los diferentes puertos, contiene el presente aviso las instrucciones concernientes a la navegación en el mar Negro.

2.º A veces las únicas informaciones recibidas provienen de fuentes rusas o alemanas que, en numerosas ocasiones, han sido reconocidas como falsas o dudosas, principalmente en todo lo relativo al alumbrado y al balizamiento.

Cada vez que algún dato o noticia consignados en el presente aviso provenga de origen alemán o ruso, se hará observar este detalle.

3.º Siempre que se estime necesario se acompañarán planos de detalle, indicando los campos de minas señalados por las autoridades rusas y alemanas, así como las derrotas que deben seguirse.

4.º Cuando las instrucciones prescriban a los barcos el recalcar a un punto previamente antes de entrar en un puerto, deberán éstos navegar con gran prudencia. Y si por la niebla u otra causa no están seguros de su situación, no deberán intentar la entrada sin haberla determinado escrupulosamente.

#### II.—1.º GOLFO DE PEREKOP.—GOLFO DE KARKINIT Y DE DJARYLGATCH.

No siendo cierto que estas bahías hayan sido completamente dragadas, no deben los barcos abordárlas sin práctico. Estos se encontrarán por los 46° N. y 32° 55' E. de Gw. Siempre que sea posible es conveniente eniar con tiempo suficiente un telegrama al práctico de Skadovsk.

#### 2.º PROXIMIDADES DE SEBASTOPOL.

A) Campos de minas.—Los campos de minas y las zonas peligrosas en las proximidades de Sebastopol están indicadas en el plano adjunto.

Existe igualmente un campo de minas al S. del cabo Tarkhan, a 60 millas al NW. de Sebastopol. Consúltese al plano con este objeto.

B) Derrotas de aproximación.—Los buques destinados a Sebastopol deben pasar por el punto situado a 18 millas al S. del faro de la punta Sarytych (44° 5' N. y 33° 44' E. de Gw.).

C) Canal de seguridad.—Desde este último punto, rumbo al N., hasta 1,5 millas del faro de la punta Sarytych. Después rumbo a 303°, hasta 1 milla al S. de la punta Feolent, varíese el rumbo a 314°, entre la punta Feolent y el cabo Chersonèse, sígase la costa a menos de 1 milla.

Los buques que dejen Sebastopol abandonarán el canal de seguridad en un punto situado a 1 milla al S. de la punta Feolent, haciendo rumbo a 225°.

#### D) Noticias para la navegación.—

a) La bahía de Balaklava está minada.  
b) Según las autoridades rusas han vuelto a encenderse las luces siguientes:

Cabo Chersonèse.

Punta Sarytych.

Luces de dirección de Inkerman.

c) Han sido fondeadas las siguientes boyas de huso:

Una boya a 600 metros y 280° del faro del cabo Chersonèse.

Una boya a 1,5 millas y 48° del faro del cabo Chersonèse.

Una boya a 3 millas y 58° del faro del cabo Chersonèse.

Una boya a 4 millas y 60° del faro del cabo Chersonèse.

d) La entrada de la estacada exterior está balizada como sigue:

Una boya grande plana blanca, por los 44° 37' 24" N. y 33° 30' 18" E. de Gw.

Una boya grande plana roja, por los 44° 37' 18" N. y 33° 30' 24" E. de Gw.

#### 3.º PROXIMIDADES DE KERTCH.

Lo que sigue es la traducción de una instrucción alemana concerniente a la entrada del canal de Kertch.

Estas instrucciones serán modificadas según las informaciones de los dragadores de minas ingleses.

A) Campos de minas.—Existen dos líneas de minas en las proximidades Sur del canal de Kertch; su extremidad Oeste se encuentra a 174° y, respectivamente, a 4, 2 y 6 millas de la luz superior de Pavloski (véase plano adjunto.)

B) Derrotas de aproximación.—Los buques que atraviesan el canal de Kertch, viniendo del Sur, pasan por un punto situado a 1,6 millas al SE. de la luz del cabo Kyz Aul, por fuera de la costa Oeste del canal.

C) Canal de seguridad.—Desde este punto rumbo a 51°, hasta ver las luces de Pavloski enfiladas a 357°. Rumbo en esta enfilación en una distancia de 11,7 millas, hasta ver las luces de Kamysh Bournau enfiladas. En seguida síganse las indicaciones de la carta.

D) Noticias diversas.—Después de haber navegado próximamente una milla a este último rumbo, se divisan a unos 500 metros al E. los restos del naufragio del vapor "Yalta".

Después de haber recorrido ocho millas, se llega a la segunda línea de minas, cuya extremidad Oeste está indicada por una boya grande cónica roja. Los buques deben pasar al Oeste de esta boya.

1,8 millas más lejos se pasa por el través y a unas 0,3 millas de la extremidad Oeste de la línea de minas más septentrional.

De este punto hasta el mar de Azof la derrota está libre de minas.

#### 4.º—PROXIMIDADES DE NOVOROSSISK

A) Derrotas de aproximación.—Los buques destinados a Novorossisk hacen rumbo para pasar a 1,1 millas y al Oeste del faro de la punta Doob. (Véase el plano adjunto.)

B) Canal dragado.—Desde este punto rumbo al Norte, hacia un punto situado a 0,8 millas y 177° del cabo Penai; después hacia un punto situado a 1,9 millas y 281° del faro del cabo Penai, y en seguida rumbo a 320° sobre el fondeadero en el puerto interior.

C) Noticias diversas.—El puerto y sus proximidades están libres de minas, pero los naufragios son numerosos.

Las miras de la mayor parte de las balizas han desaparecido; sólo subsisten los masteleros.

#### MAR MEDITERRANEO

#### ZONA VIII

#### Mar Negro.—Parte SE.

Núm. 1.182.—194 M.—En la parte de la cuenca mediterránea de la zona VIII

(mar Negro y mar de Azof), que se encuentra al S. del paralelo 43° 30' N. y al Este del meridiano 32° E. de Gw.; todas las noticias conocidas sobre los campos de minas existentes y sobre los canales dragados, se dan en este aviso y en los planos anejos.

#### I.—AVISO GENERAL.

1.º Además de las más recientes informaciones para la entrada en los diferentes puertos, contiene el presente aviso las instrucciones concernientes a la navegación en el mar Negro.

2.º A veces las únicas informaciones recibidas provienen de fuentes rusas o alemanas, que en numerosas ocasiones han sido reconocidas como falsas o dudosas, principalmente en todo lo relativo al alumbrado y al balizamiento.

Cada vez que algún dato o noticia consignados en el presente aviso provenga de origen alemán o ruso, se hará observar este detalle.

3.º Siempre que se estime necesario se acompañarán planos de detalle, indicando los campos de minas señalados por las autoridades rusas y alemanas, así como las derrotas que deben seguirse.

4.º Cuando las instrucciones prescriban a los barcos el recalcar a un punto previamente antes de entrar en un puerto, deberán éstos navegar con gran prudencia. Y si por la niebla u otra causa no están seguros de su situación, no deberán intentar la entrada sin haberla determinado escrupulosamente.

Lo que sigue es la traducción de un documento alemán sobre las entradas de Batum y de Poti. Estas instrucciones serán modificadas progresivamente conforme a las indicaciones que se reciban de los dragadores de minas británicos.

#### II.—1.º PROXIMIDADES DE BATUM

A) Campos de minas.—Los campos de minas y zonas peligrosas de las proximidades de Batum y de Poti están indicados en los planos adjuntos al presente aviso.

B) Derrotas de aproximación.—Los buques que se dirijan a Batum deben pasar por el punto 41° 49' N. y 41° 36' E. de Gw., teniendo cuidado de no pasar a menos de 20 millas del cabo Indjeh.

C) Canal de seguridad.—Desde este punto, rumbo a 170° sobre el faro de Batum. Los buques deberán, en cuanto les sea posible, ponerse en comunicación con el *Theseus* de la Marina británica, y le informarán de su llegada probable al punto 41° 49' N. y 41° 36' E. de Gw., donde encontrarán una embarcación que los convoyará.

#### 2.º—PROXIMIDADES DE POTI

A) Derrotas de aproximación.—Los buques que se dirijan a Poti harán rumbo a un punto situado en 41° 7' 12" N. y 41° 20' E. de Gw.

B) Canal dragado.—Desde este último punto, rumbo al Este, sobre la desembocadura meridional del río Rion. Esta desembocadura puede reconocerse por el faro de 40 metros de altura que se encuentra a 0,5 millas al Norte de la entrada, sobre la orilla derecha del río.

A dos millas de la costa, rumbo a 45°

sobre la luz de destellos situada en la extremidad Norte del muelle Sur.

C) De Batum a Poti.—Los buques que se dirijan de Batum a Poti harán rumbo a 350° hasta marear, a 45°, la luz de destellos situada en la extremidad Norte del muelle Sur. En seguida seguirán las instrucciones arriba dichas.

### 3.°—PROXIMIDADES DE TREBISONDA

A) Campos de minas.—Según las instrucciones alemanas, existe una línea de 77 minas fondeadas, del Este al Oeste, a 0,5 millas al Norte de la punta Kalmek. (Véase el plano adjunto.)

B) Derrotas de aproximación.—Para evitar esta línea de minas se recomienda aproximarse a la bahía de Trebisonda, haciendo rumbo hacia el Oeste.

C) Canal de seguridad.—La derrota de seguridad dada por los planos rusos era la enfilación a 238° de dos puntos de dirección: de día, el ángulo de una casa de la playa en línea con una mira situada sobre una colina escarpada detrás de ella, y de noche, dos luces rojas enfiladas. Esta derrota hace pasar libre de las redes defensivas de las minas.

D) Noticias diversas.—Lo que sigue es la traducción de una adición de las instrucciones alemanas:

El faro de la punta Kalmek ha vuelto a encenderse con un destello blanco cada 20 segundos; visibilidad, 10 millas; altura de la luz sobre la mar, 34 metros.

E) Redes y minas.—Según el Forward de la Marina británica, no hay más redes en Trebisonda, si bien algunas boyas que marcaban su emplazamiento están todavía fondeadas. Actualmente se trabaja en quitarlas.

Según la misma fuente de informaciones, no debe haber más minas en estos parajes; pero esta noticia necesita confirmación.

### 4.° DE TREBISONDA AL BÓSFORO.

A) Campos de minas.—Entre Trebisonda y el Bósforo existen cuatro campos de minas:

a) 123 minas a una milla de tierra próximamente, en la rada de Platana.

b) A 2,5 millas, próximamente, al Norte del faro de la punta Tashkana, en la bahía de Unieh.

c) A unas 2 millas al Norte del faro de la punta Kalión, en la bahía de Samsoum.

d) Por último, por fuera de los Cabos Sinope e Indjeh.

### 5.° PROXIMIDADES DE SAMSOUM.

A) Derrotas de aproximación.—El Sentinel de la Marina británica ha entrado en el fondeadero, haciendo rumbo a 260°, tomando los minaretes de una mezquita enfilados con la parte derecha del Hospital, construcción muy visible sobre la ciudad.

B) Noticias diversas.—Sobre la derrota de aproximación así descrita se han encontrado las sondas siguientes (las marcaciones y las distancias están tomadas con relación a la punta Kalión):

A 12° y 13,2 millas de la punta Kalión, fondos superiores a 165 metros.

A 16° y 10,5 millas de la punta Kalión, fondos superiores a 137 metros.

A 26° y 7,8 millas de la punta Kalión, fondos superiores a 151 metros.

A 36° 5' y 6,3 millas de la punta Kalión, fondos superiores a 122 metros.

A 63° y 4,6 millas de la punta Kalión, fondos superiores a 54 metros.

A 77° y 4,4 millas de la punta Kalión, fondos superiores a 41 metros.

### 6.° PROXIMIDADES DE SINOPE

A) Campos de minas.—Por fuera del Cabo Sinope y del Cabo Indjeh existe un campo de minas. Los buques deben dar a estos dos cabos un resguardo de 20 millas, por lo menos.

B) Derrota de aproximación.—El Sentinel de la Marina británica ha podido aproximarse, partiendo de un punto situado al Este y a 10 millas de la Punta Bostepeh, haciendo rumbo a 198° en una distancia de 6 millas, después rumbo a 281° en una distancia de 62 millas, y, por último, rumbo a 310° hasta el fondeadero.

C) Noticias diversas.—(Estas noticias provienen del Sentinel):

A 197° y a 1.000 metros de la Mezquita se encuentran los restos del naufragio de un vapor.

Puntos de referencia.—a) Existe un montículo blanco, bien visible, de unos 13 metros de altura a 241° y 1.000 metros próximamente de la Mezquita.

b) Un molino situado a 75° y unos 1.000 metros de la Mezquita no es visible desde el Sur.

c) Por fuera de la batería situada a 82° y a 1.900 metros de la Mezquita, solamente aparecen en pie las ruinas del bastión del ángulo Oeste.

Sondas.—Las sondas que siguen se han encontrado en las derrotas de aproximación arriba citadas. Las posiciones y las distancias están contadas desde el faro de la Punta Bostepeh.

A 213° y 1,8 millas de la luz de la Punta Bostepeh 63 metros.

A 153° y 5,4 millas de la luz de la Punta Bostepeh 74 metros.

A 140° y 7 millas de la luz de la Punta Bostepeh 76 metros.

A 132° y 8,8 millas de la luz de la Punta Bostepeh 85 metros.

A 125° y 10,4 millas de la luz de la Punta Bostepeh 89 metros.

A 121° y 11,5 millas de la luz de la Punta Bostepeh 93 metros.

A 114° y 9,6 millas de la luz de la Punta Bostepeh 99 metros.

A 100° y 9,7 millas de la luz de la Punta Bostepeh 117 metros.

A 73° y 9,7 millas de la luz de la Punta Bostepeh. Los fondos son superiores a 126 metros.

A 48° y 11,4 millas de la luz de la Punta Bostepeh. Los fondos son superiores a 108 metros.

A 25° y 14,5 millas de la luz de la Punta Bostepeh. Los fondos son superiores a 120 metros.

D) En el rompeolas, aun no terminado, hay dos pasos para pequeñas embarcaciones, uno en la extremidad Este y el otro en la extremidad Oeste. En el primer paso hay más de un metro de agua; en el segundo paso, de 1,050 metros; pero a lo largo de los diferentes malecones que avanzan en el puerto, no hay más de 0,90 metros de agua.

La comunicación es difícil, con vientos fuertes del SE.; pero este caso se presenta rara vez.

Sobre una gran longitud de la costa Norte del istmo existen fondos blandos.

El lago situado, según las cartas, en medio de la península, no es más que una marisma cubierta de juncos.

## OCEANO ATLANTICO DEL NORTE

### ESTADOS UNIDOS

Núm. 1.183.—195.—M.—El presente aviso anula y reemplaza a los avisos 95 M, 141 M, y 166 M, que corresponden, respectivamente, a los 570, 803 y 1.029 de 1919.

I. Los siguientes barcos-faros permanecen provisionalmente en sus puestos para permitir a los transportes de tropas rectificar sus situaciones antes de acercarse a la costa. Los barcos-faros precedentemente señalados, Easthampton, Finch, Falcón, Brant y Long Island han sido retirados.

II. Por fuera de Nueva York: Barco-faro *Cardinal* (dragador de minas), por los 40° 16' N. y 73° 15' 30" W. de Gw., mostrando una luz blanca de una ocultación cada seis segundos. Visibilidad, 13 millas. Sirena de niebla, dos sonidos cada 30 segundos.

Campana submarina, dos sonidos cada 10 segundos.

T. S. H., indicación de llamada, N. A. F. N.

Nota.—En caso de avería, la sirena de niebla se reemplazará por un silbato de vapor.

III. Por fuera de la Bahía Chesapeake: Barco-faro *Owl* (dragador de minas), por los 36° 55' 24" N. y 75° 34' 6" W. de Gw., con dos destellos blancos cada 30 segundos.

Silbato de niebla, un sonido cada 30 segundos.

### MAR DEL NORTE

#### ZONAS I, II, III

Núm. 1.184.—196 M.—Corrección al aviso 184 M. 1.140.

I. Bajo el título III, "Campos de minas", suprímase el párrafo A) Costa Norte de Escocia. Este campo de minas ha sido dragado y suprimidas, por lo tanto, todas las restricciones.

II. Bajo el título V, "Barcos-faros. Boyas luminosas", suprímase el párrafo 1.°, Costa Norte de Escocia. Las boyas luminosas que marcaban los límites SE. y SW. de este campo de minas serán retiradas en breve sin previo aviso.

### AVISO GENERAL

Núm. 1.185.—197 M.—Corrección al aviso 6 M, 150.—Teniendo en cuenta una próxima extensión de la libertad de navegación en las regiones de la costa Este de Inglaterra, serán en breve reintegradas a sus antiguas posiciones de antes de la guerra ciertas marcas de navegación sobre los bancos de dicha costa. Otras nuevas marcas se instalarán también, que servirán para limitar las zonas peligrosas.

Se conservará el balizamiento actual hasta que la libertad de la navegación pueda establecerse en las zonas precisadas. Las instrucciones actuales siguen en vigor y los navegantes no deberán ocuparse de las nuevas marcas hasta que se haya decretado la libertad absoluta en la navegación. Ulteriormente se publicará un aviso relativo a lo anterior.

### MAR MEDITERRANEO

#### ZONA IV

#### Francia y costa Oeste de Italia.

Núm. 1.186.—198 M.—El presente aviso anula y reemplaza a los avisos

103 M, 128 M, 136 M, 165 M, 172 M, 174 M y 189 M (avisos números 618, 729, 737, 977, 1.035, 1.037 y 1.144).

I. En la parte del Mediterráneo designada en el aviso 99 M, 573, bajo el título zona IV, Francia y costa Oeste de Italia, la navegación es libre, a reserva de las siguientes restricciones:

II. FRANCIA.—1.° CAMPOS DE MINAS. En la costa de Francia se señalan los campos de minas que se indican a continuación:

a) Zona peligrosa entre la costa y una línea quebrada que une los puntos siguientes:

Cabo Cerbère: 42° 27' N. y 3° 11' E. de Gw.

42° 20' N. y 3° 25' E. de Gw.

42° 39' N. y 3° 59' E. de Gw.

43° 2' N. y 5° 3' E. de Gw.

43° 20' N. y 3° 3' E. de Gw.

b) Zona peligrosa comprendida entre el paralelo 43° 16' N. el meridiano 7° 32' E. de Gw., la costa y una línea paralela a la costa, a la que sigue en una extensión de cinco millas.

2.° DERROTAS QUE DEBEN SEGUIRSE. Los buques que se dirijan a los puertos del golfo de León seguirán las derrotas siguientes para atravesar la zona peligrosa descrita anteriormente en el § a (campos de minas).

A) Derrota costera.—El eje del canal pasa por los puntos siguientes:

43° 20' N. y 3° 49' E. de Gw., en la extremidad del canal de seguridad de Cette.

42° 32' 30" N. y 3° 16' 30" E. de Gw., en la extremidad del canal de seguridad de Port-Vendres.

42° 22' 30" N. y 3° 20' E. de Gw.

B) Marsella.—Las proximidades de Marsella están libres de minas, y se han levantado todas las restricciones al Este del campo de minas descrito más arriba, en el § II a.

Se prohíbe fondear bajo Pómegues y en la bahía de Endoume.

NOTA.—Los buques procedentes del Oeste pueden dejar la derrota costera en el punto 43° 10' 30" N. y 4° 42' E. de Gw., y harán derrota directa punto 43° 17' N. y 5° 3' E. de Gw.

C) Golfo de Fos.—Los buques que vengan del Este con destino al golfo de Fos siguen la derrota costera hasta el punto 43° 7' 30" N. y 4° 58' 30" E. de Gw. y después hacen rumbo hacia el Norte para su destino.

Los buques procedentes del Oeste con destino al golfo de Fos siguen la derrota costera hasta el punto 43° 10' 30" N. y 4° 42' E. de Gw. Después hacen rumbo hasta el punto 43° 15' N. y 4° 58' 30" E. de Gw., y de aquí hacia el Norte para su destino.

NOTA.—Los buques procedentes de Marsella pueden ir también del punto 43° 17' N. y 5° 3' E. de Gw. hasta el punto 43° 15' N. y 4° 58' 30" E. de Gw., y desde este punto arrumbar hacia el Norte para entrar en el golfo de Fos.

D) Proximidades de Cette.—Los buques destinados a Cette siguen la derrota costera hasta el punto 43° 20' N. y 3° 49' E. de Gw., que se encuentra en la extremidad del canal de seguridad, en cuyo punto pedirán práctico.

En el caso en que el mal tiempo impidiera salir al práctico, hágase rumbo desde este punto, a 325° sobre la gran chimenea de la fábrica Saint-Gobain, hasta tener el semáforo a la mitad de la distancia entre la luz fija blanca y la luz fija roja, instaladas sobre la parte Este del rompeolas; des-

pués, hágase rumbo sobre la entrada. La marcación a 325° de la gran chimenea de la fábrica de Saint Gobain estará marcada cuando ésta esté necesariamente enfilada con una baliza móvil, rematada por un triángulo blanco, con el vértice hacia arriba.

E) Proximidades de Port-Vendres. Los buques con destino a Port-Vendres dejan la derrota costera en el punto 42° 32' 30" N. y 3° 16' 30" E. de Gw. En este punto pedirán práctico.

En el caso en que el mal tiempo impidiera salir a los prácticos, hágase rumbo al puerto, conservando el campanario de Collioure en línea con un bosquecillo de árboles a la derecha de una casa aislada sobre la colina, y en línea con la cima de la tercera altura, a la derecha del monte Canigu, a 266°, hasta estar en la enfilación de las luces de Port-Vendres; sigase después esta enfilación que conduce al puerto.

La marcación a 266° del campanario de Collioure estará marcada cuando sea necesario por una baliza móvil, que lleva un triángulo blanco con el vértice hacia arriba.

NOTA.—Los buques procedentes de Marsella con destino a Port-Vendres podrán dejar la derrota costera en el punto 42° 32' 30" N. y 3° 16' 30" E. de Gw.; después harán rumbo directo al punto 42° 38' 30" N. y 3° 38' 30" E. de Gw.

Villefranche.—Los buques con destino a Villefranche se aproximarán a este puerto marcando a 355° el faro del rompeolas.

III. Córcega.—ESTRECHOS DE BONIFACIO.—Los buques no deben aproximarse a menos de 1,5 millas al punto 41° 18' 42" N. y 9° 22' 30" E. de Gw.

IV. CERDEÑA.—1.° CABO FIGARI.—Una zona peligrosa que es preciso evitar está limitada a una parte por la tierra y a la otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

a) 40° 59' 48" N. y 9° 40' E. de Gw.

b) 40° 58' 30" N. y 9° 40' E. de Gw.

c) 40° 58' 30" N. y 9° 38' 30" E. de Gw.

d) 40° 59' 12" N. y 9° 38' 30" E. de Gw.

2.° MADDALENA.—El puerto de la Maddalena estará abierto de día solamente.

V. ITALIA.—CAMPOS DE MINAS.—Sobre la costa Oeste de Italia deberán evitarse con todo cuidado los campos de minas que a continuación se designan:

1.° ONEGLIA.—Hay que evitar una zona peligrosa que está limitada de una parte por la costa y de la otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

43° 57' 12" N. y 8° 40' 12" E. de Gw.

43° 54' 30" N. y 8° 10' 12" E. de Gw.

43° 53' 30" N. y 8° 8' 30" E. de Gw.

43° 53' 30" N. y 8° 4' E. de Gw.

2.° LA SPEZIA.—Hay que evitar una zona peligrosa señalada por dentro de las líneas que unen los puntos siguientes:

44° 0' 30" N. y 9° 47' 48" E. de Gw.

45° 59' 30" N. y 9° 52' 12" E. de Gw.

43° 58' N. y 9° 53' E. de Gw.

43° 59' N. y 9° 46' E. de Gw.

3.° LIORNA.—La zona peligrosa que debe evitarse está limitada por la costa de una parte, y de otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

43° 44' N. y 10° 16' 48" E. de Gw.

43° 44' N. y 10° 10' E. de Gw.

43° 30' N. y 10° 10' E. de Gw.

43° 23' N. y 10° 19' 30" E. de Gw.

43° 23' N. y 10° 26' E. de Gw.

NOTA.—Los buques destinados a Liorna atravesarán las zonas peligrosas que defienden la entrada, tomando la luz de Vegliaia a 69° y manteniendo esta marcación el mayor tiempo posible antes de entrar en el puerto.

4.° PORTO-FERRAJO (ISLA DE ELBA). La zona peligrosa que ha de evitarse está señalada al Norte y al Oeste del islote Scoglietto; está limitada por un arco de círculo, de una milla de radio, que tiene por centro la luz del islote Scoglietto y por los radios que parten de este centro a 45° y 241°.

5.° ISLA TROJA.—La zona peligrosa que hay que evitar está señalada por dentro de la línea quebrada que une los puntos siguientes:

42° 39' N. y 10° 36' E. de Gw.

42° 39' N. y 10° 44' E. de Gw.

42° 50' N. y 10° 44' E. de Gw.

42° 50' N. y 10° 36' E. de Gw.

6.° PENÍNSULA ARGENTARIO.—La zona peligrosa que debe evitarse está limitada de una parte por la costa, y de otra, por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

42° 26' N. y 11° 8' E. de Gw.

42° 28' N. y 11° 8' E. de Gw.

42° 28' N. y 11° E. de Gw.

42° 20' N. y 11° E. de Gw.

42° 20' N. y 11° 8' E. de Gw.

42° 22' 30" N. y 11° 8' E. de Gw.

7.° CABO CIRCEO.—Una zona peligrosa que debe evitarse; está limitada a una parte por la costa, y a la otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

41° 18' N. y 13° 0' 48" E. de Gw.

41° 18' N. y 12° 56' E. de Gw.

41° 10' N. y 12° 56' E. de Gw.

41° 10' N. y 13° 4' E. de Gw.

41° 13' 12" N. y 13° 4' E. de Gw.

8.° ISLA DE ISCHIA.—Debe evitarse una zona peligrosa situada por dentro de la línea quebrada que une los puntos siguientes:

40° 51' N. y 13° 53' E. de Gw.

40° 51' N. y 14° E. de Gw.

40° 46' 30" N. y 14° E. de Gw.

40° 46' N. y 13° 53' E. de Gw.

9.° CABO MISENE. (GOLFO DE NÁPOLES).—La zona peligrosa que debe evitarse se encuentra por dentro de una línea quebrada que une los puntos siguientes:

40° 46' N. y 14° 4' E. de Gw.

40° 46' N. y 14° 13' E. de Gw.

40° 44' N. y 14° 13' E. de Gw.

40° 44' N. y 14° 4' E. de Gw.

El puerto de Nápoles está abierto de día solamente.

10. CABO LICOSA.—Debe evitarse una zona peligrosa que se encuentra por dentro de una línea quebrada que une los puntos siguientes:

40° 20' N. y 14° 47' 30" E. de Gw.

40° 17' N. y 14° 51' 48" E. de Gw.

40° 13' N. y 14° 51' 48" E. de Gw.

40° 10' N. y 14° 47' 30" E. de Gw.

11. CABO PALINURO.—Se señala una zona peligrosa en un radio de cinco millas alrededor del faro del cabo Palinuro (40° 1' N. y 15° 17' E. de Gw.).

12. CABO SCALEA.—Está señalada una zona peligrosa en un radio de dos millas alrededor de la iglesia de Scalea (39° 49' N. y 15° 48' E. de Gw.).

13. CABO VATICANO.—Se señala una zona peligrosa en un radio de tres millas y media alrededor del faro del cabo Vaticano (38° 37' N. y 15° 50' E. de Gw.).

14. PALMI.—Se señala una zona peligrosa en un radio de dos millas alre-

dedor de la iglesia de Palmi (38° 21' N. y 15° 51' E. de Gw.).

15. ESTRECHO DE MESINA.—(Véase igualmente más abajo los campos de minas señalados al cabo Peloro y al cabo Rasocolmo, Sicilia.)

La zona situada por dentro de la línea de los fondos de 185 metros y entre las líneas que unen el cabo Peloro a la Punta Pezzo, de una parte, y el cabo San Ranieri (Mesina) a Reggio (Calabria), de otra, está sembrada de minas.

NOTA.—En el estrecho de Mesina los buques atravesarán la zona peligrosa tomando la enfilación del gasómetro de Mesina con el monte Antenna a Mare a 233°.

VI. SICILIA.—CAMPOS DE MINAS.

1.º *Cabo Peloro* (cabo di Faro, estrecho de Mesina).—Hay que evitar una zona peligrosa, limitada por un arco de

círculo de cuatro millas de radio alrededor de la luz del cabo Peloro (38° 15' 48" N. y 15° 39' 48" E. de Gw.) y por dos radios que parten de este centro a 17° y 65°.

2.º *Cabo Rasocolmo*.—Debe evitarse una zona peligrosa comprendida entre la costa por una parte y por la otra por la línea quebrada que une los puntos siguientes:

38° 16' 12" N. y 15° 30' E. de Gw.

38° 24' N. y 15° 30' E. de Gw.

38° 24' N. y 15° 35' E. de Gw.

38° 17' N. y 15° 35' E. de Gw.

3.º *Cabo Saffarano*.—Se señala una zona peligrosa en un radio de dos millas alrededor de la luz del cabo Saffarano (38° 6' 30" N. y 13° 32' 30" E. de Gw.).

4.º *Palermo*.—La zona peligrosa que debe evitarse está limitada por las líneas que unen los puntos siguientes:

38° 7' 30" N. y 13° 22' 18" E. de Gw.

38° 7' 30" N. y 13° 23' 36" E. de Gw.

38° 8' 18" N. y 13° 23' E. de Gw.

38° 10' 30" N. y 13° 24' 36" E. de Gw.

38° 7' 30" N. y 13° 26' 42" E. de Gw.

38° 7' 30" N. y 13° 30' E. de Gw.

38° 6' 18" N. y 13° 30' E. de Gw.

NOTA.—Los buques destinados a Palermo pueden atravesar el campo de minas citado enfilando luz del muelle Sur con el teatro de Mesina a 244°.

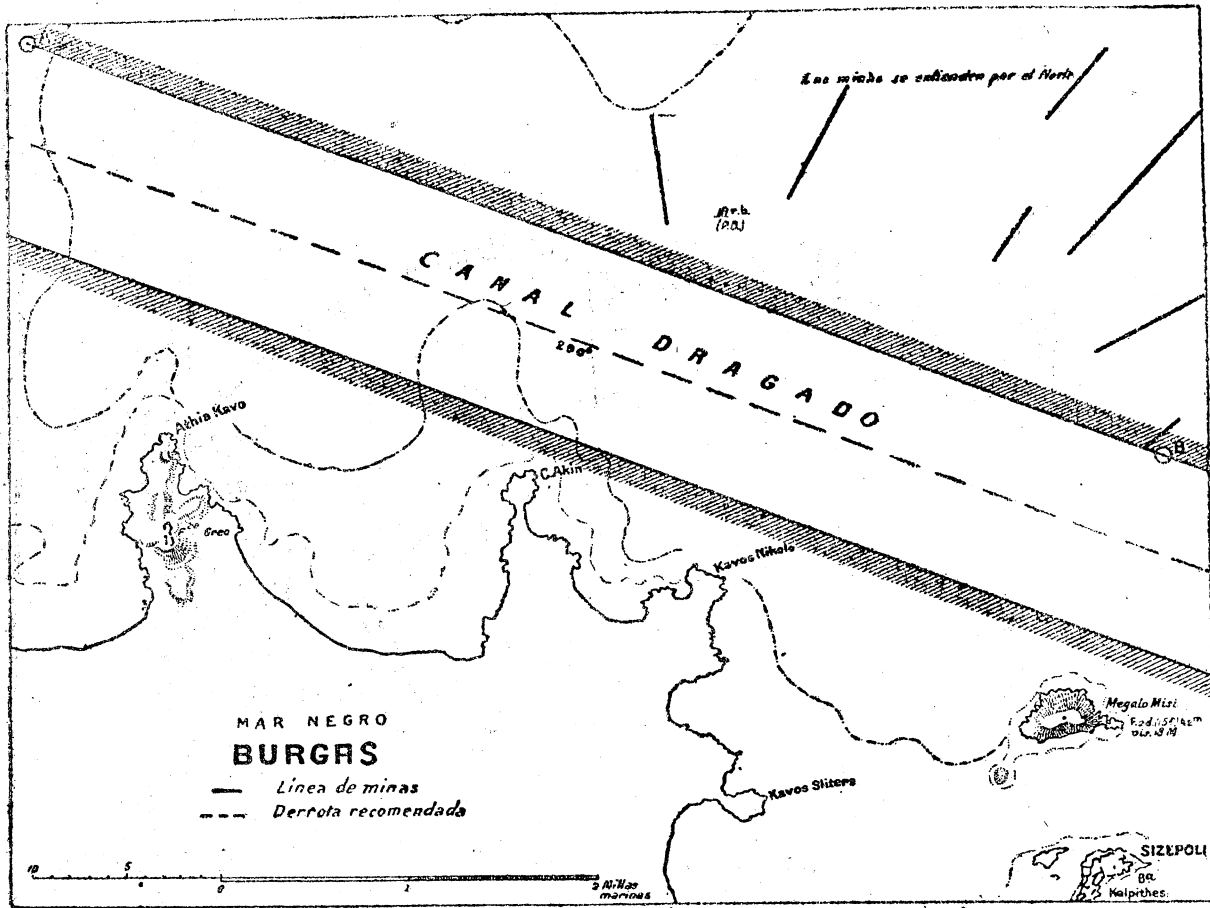
5.º *Cabo Gallo*.—Se señala una zona peligrosa en un radio de una milla alrededor de la luz del cabo Gallo (38° 13' 30" N. y 13° 19' 30" E. de Gw.).

6.º *Trapani*.—Debe evitarse una zona peligrosa limitada por dos arcos de círculo concéntricos que tienen, respectivamente, una y cuatro millas por radios y por centro el faro de Colombia y por dos radios que parten de este centro a 10° y 270°.

El Director general, Augusto Durán.

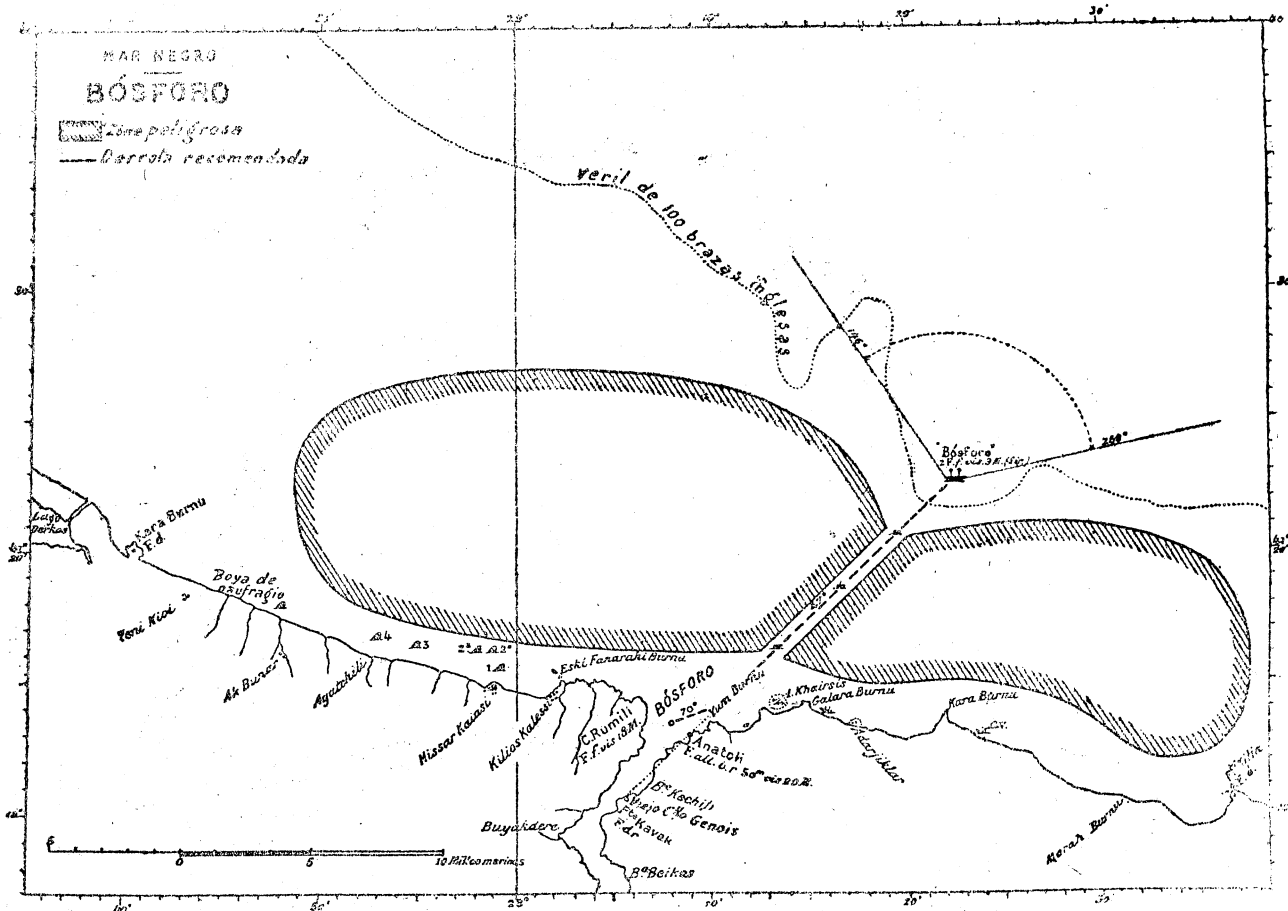
Núm. 1.

Anejo gráfico al aviso 191 M.



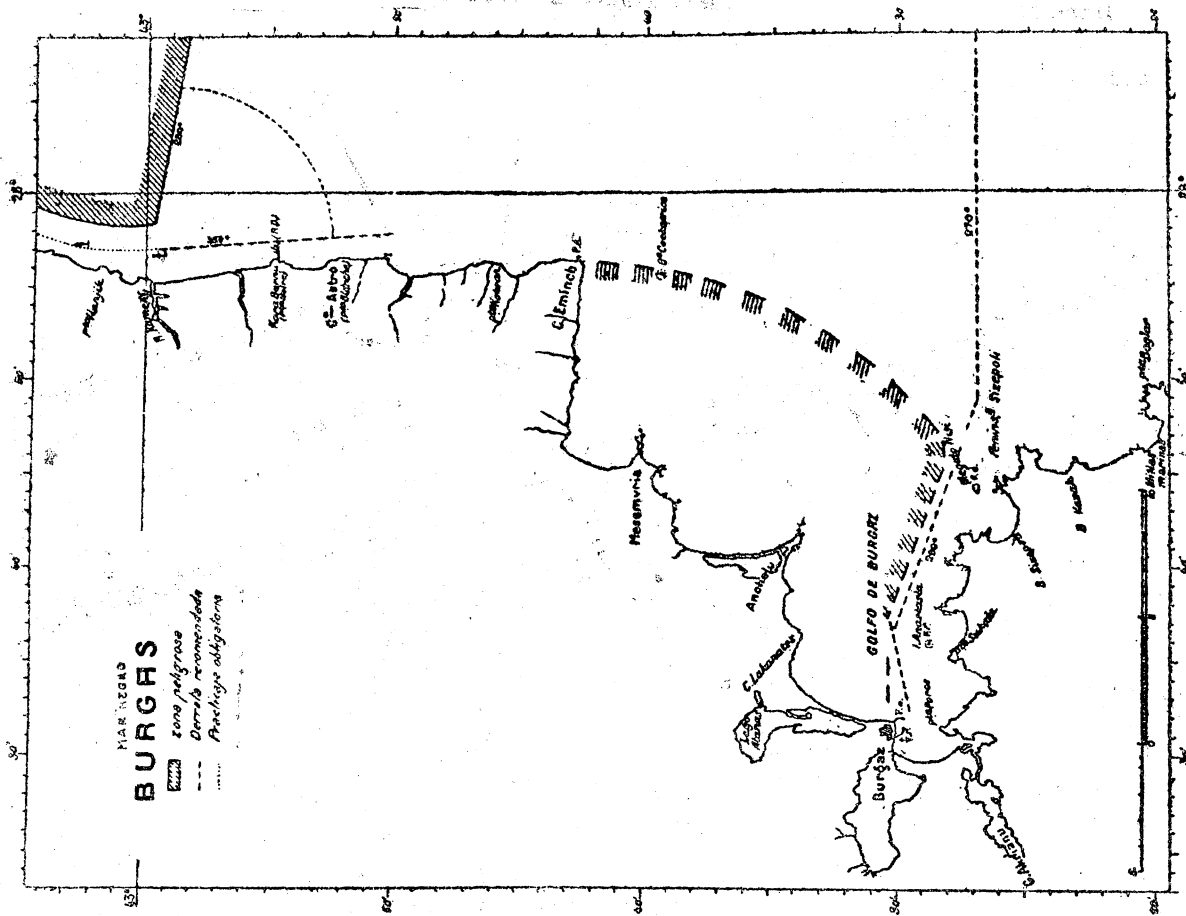
Núm. 2.

Anejo gráfico al aviso 191 M.



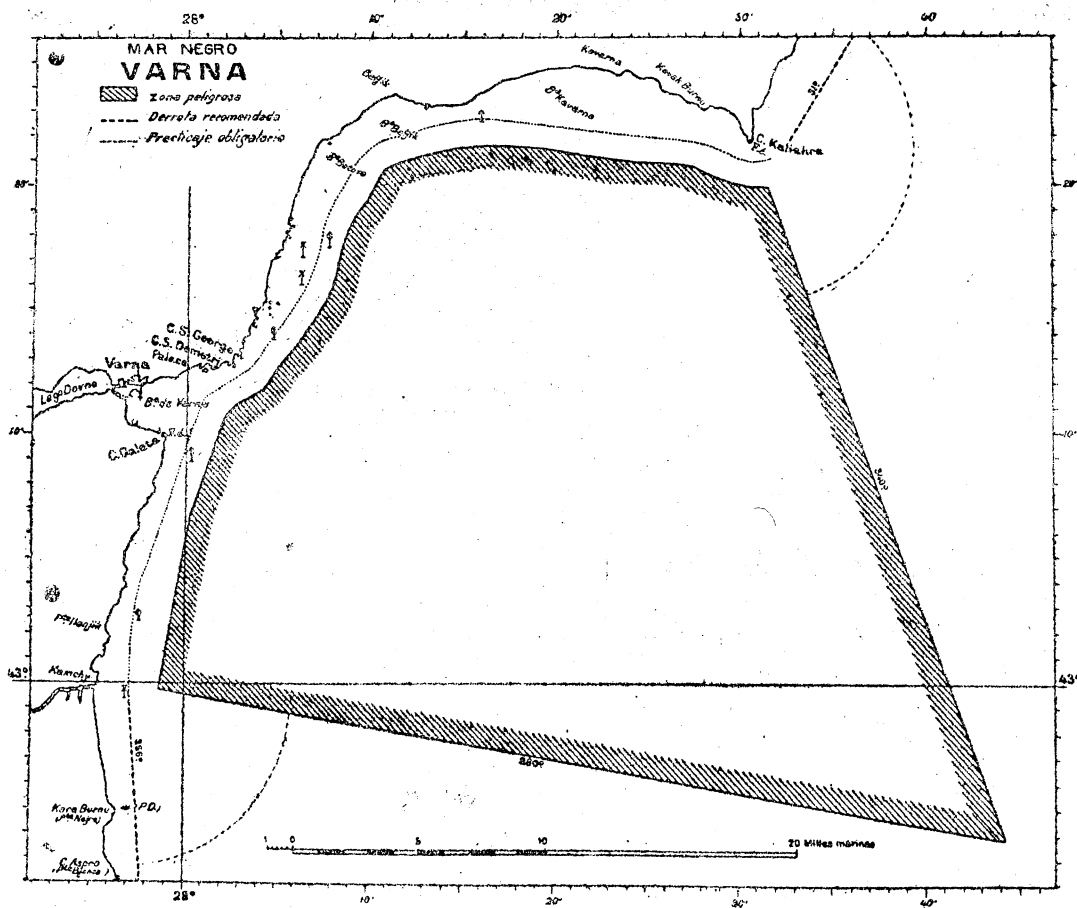
Núm. 3.

Anejo gráfico al aviso 191 M.



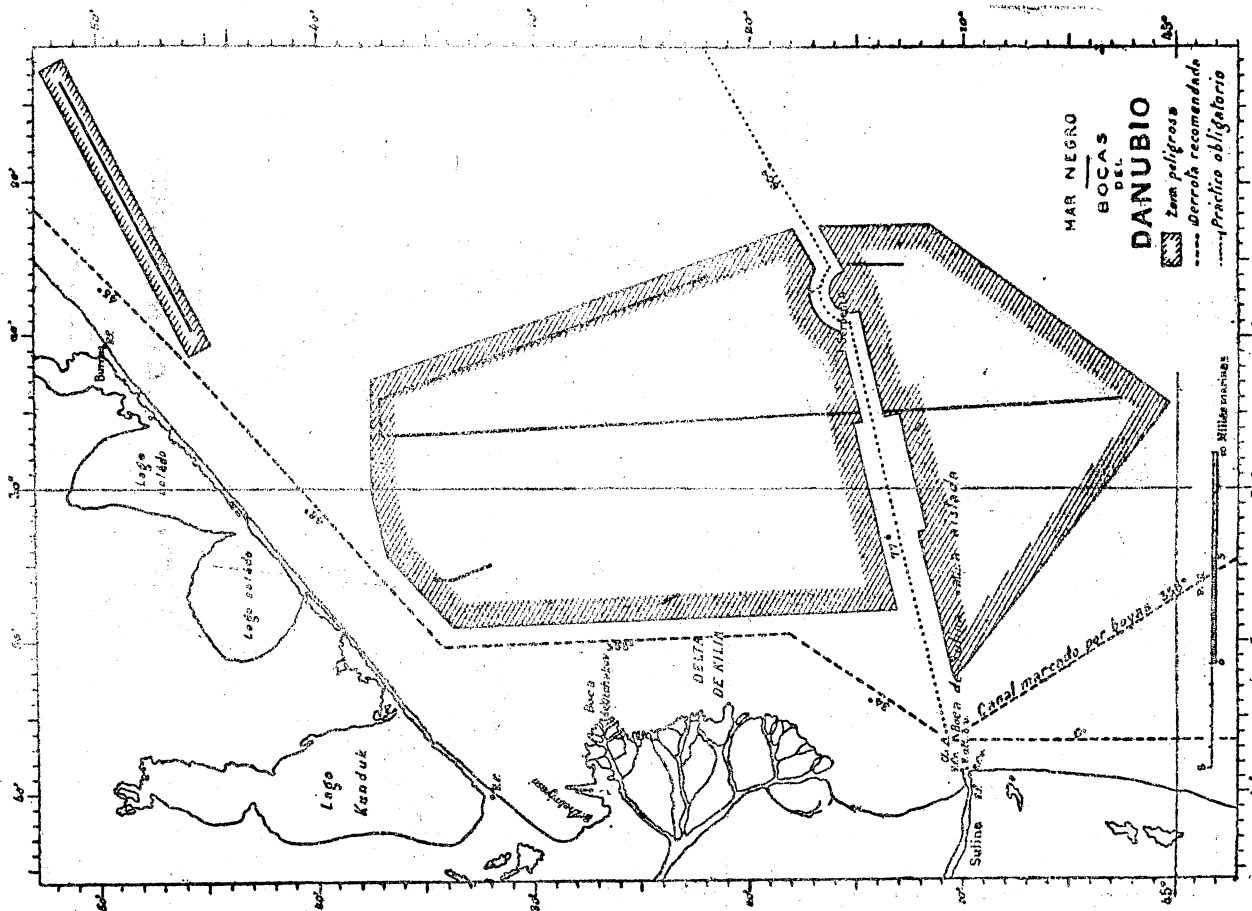
Núm. 4.

Anejo gráfico al aviso 191 M.



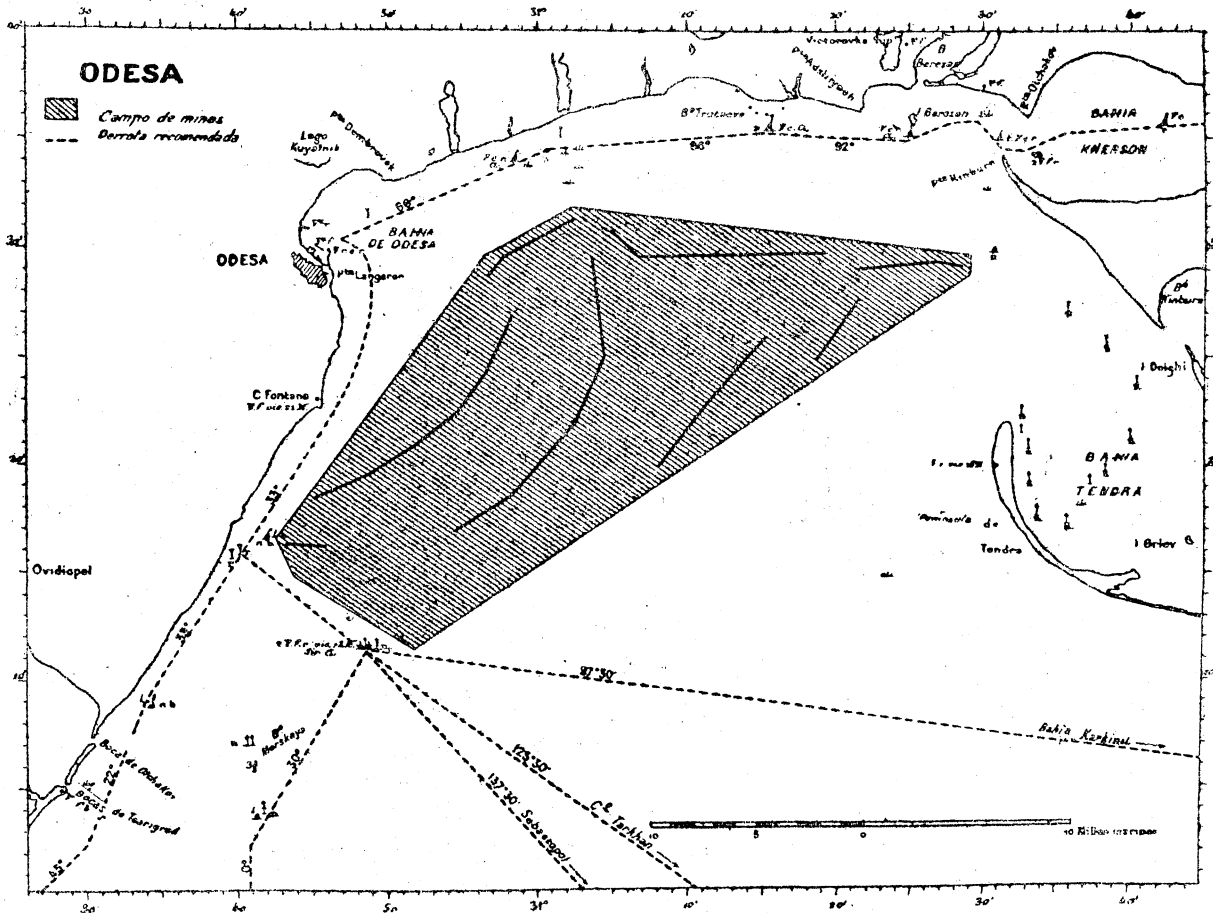
Núm. 1.

Anejo gráfico al aviso 192 M.



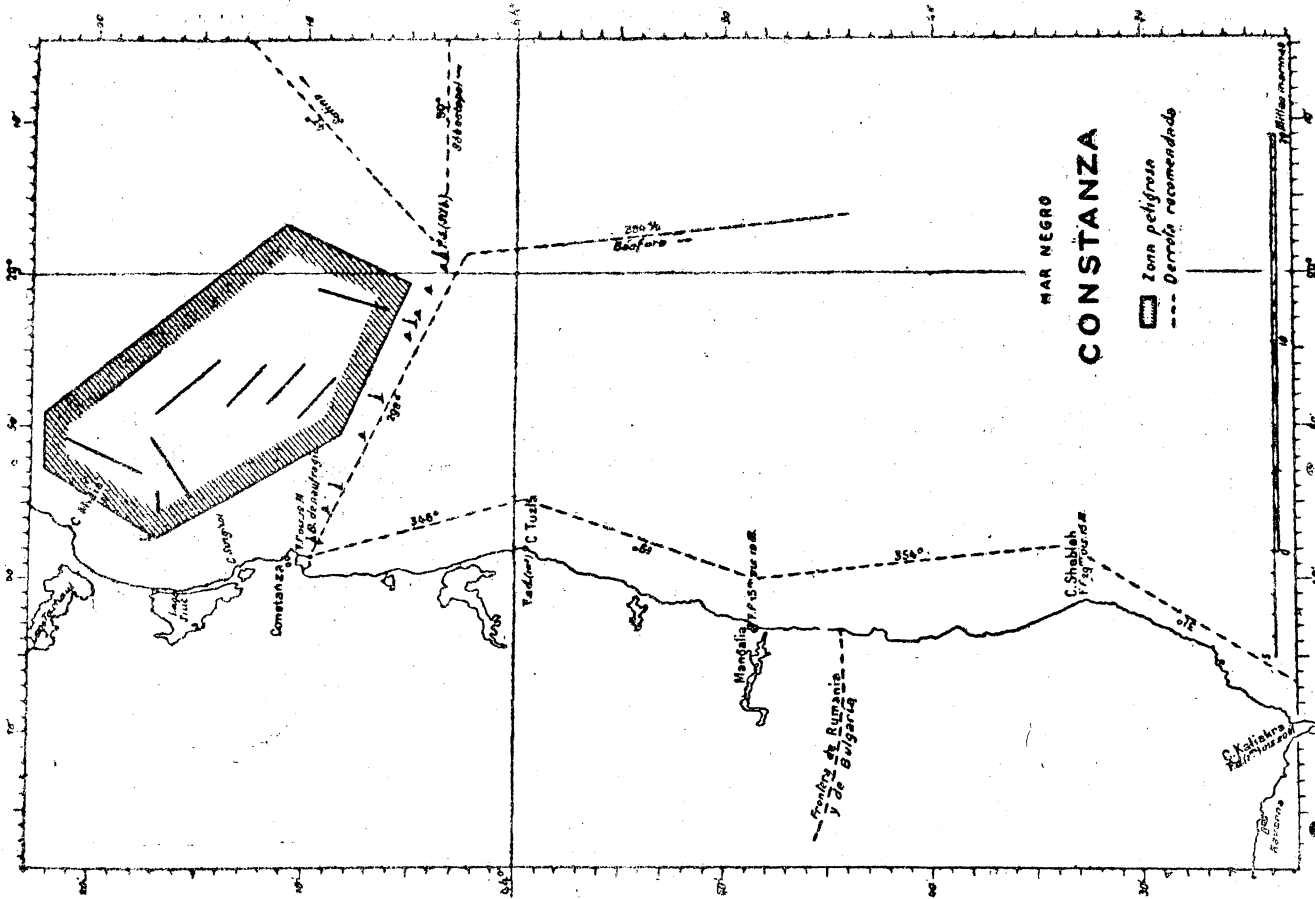
Núm. 2.

Anejo gráfico al aviso 192 M.



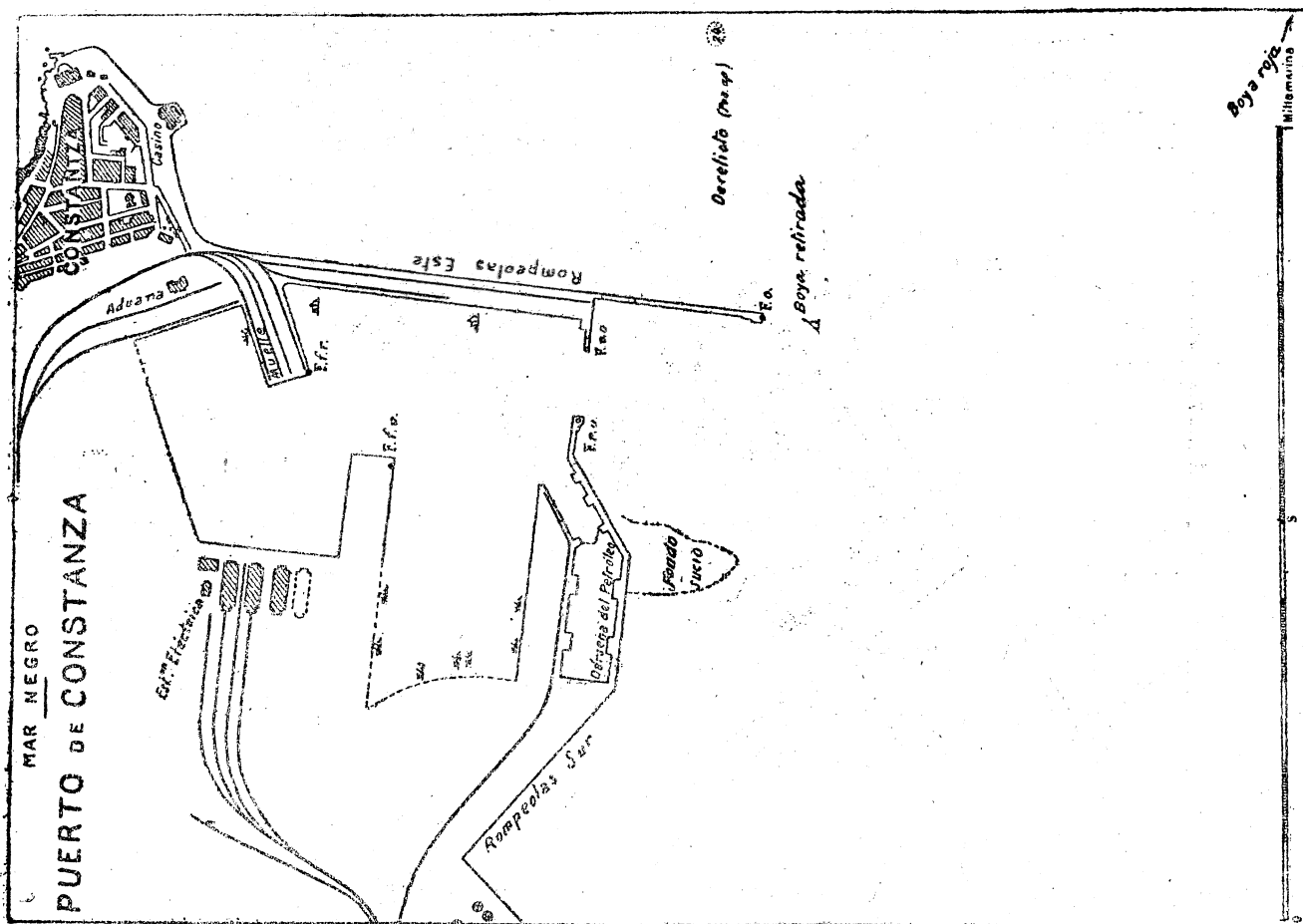
Núm. 3.

Anejo gráfico al aviso 192 M.



Núm. 1.

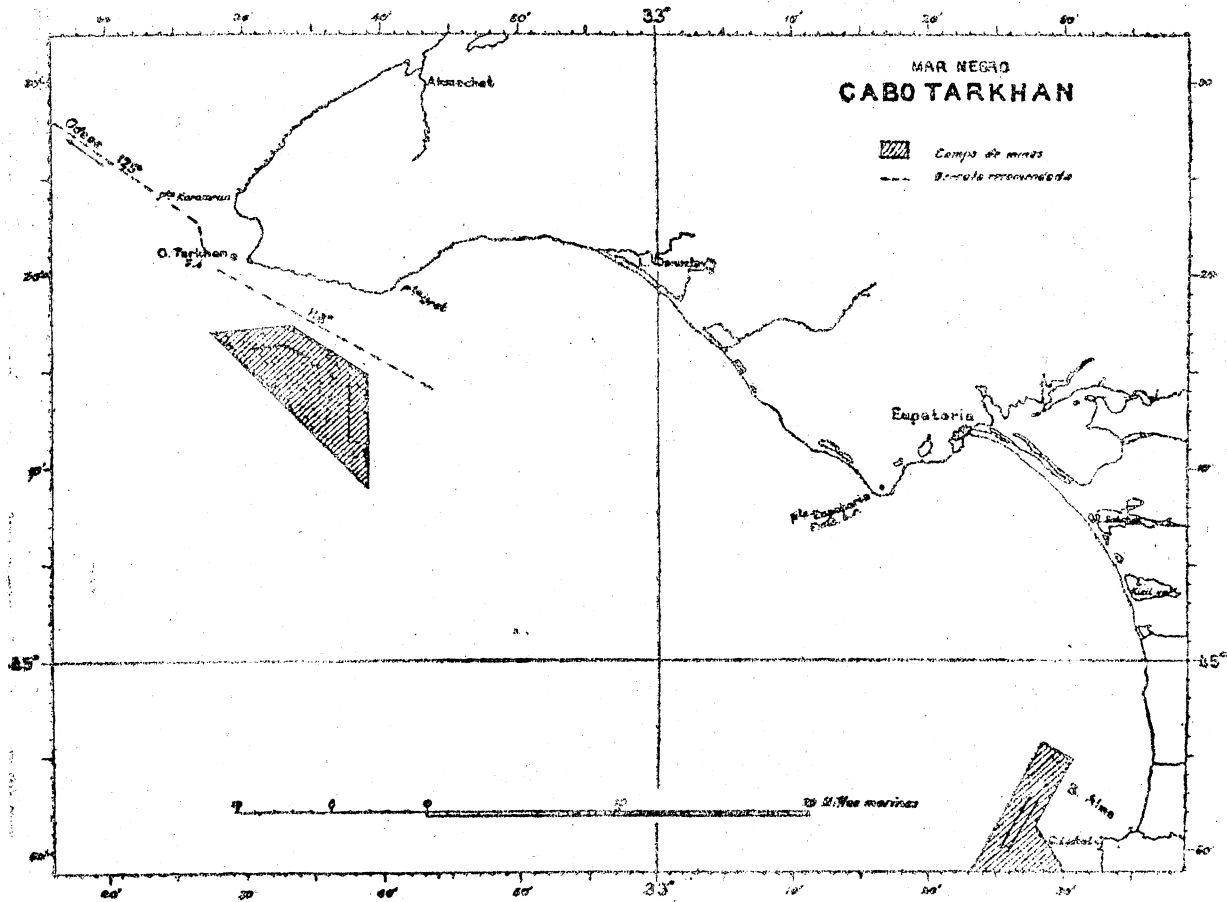
Anejo gráfico al aviso 193 M.





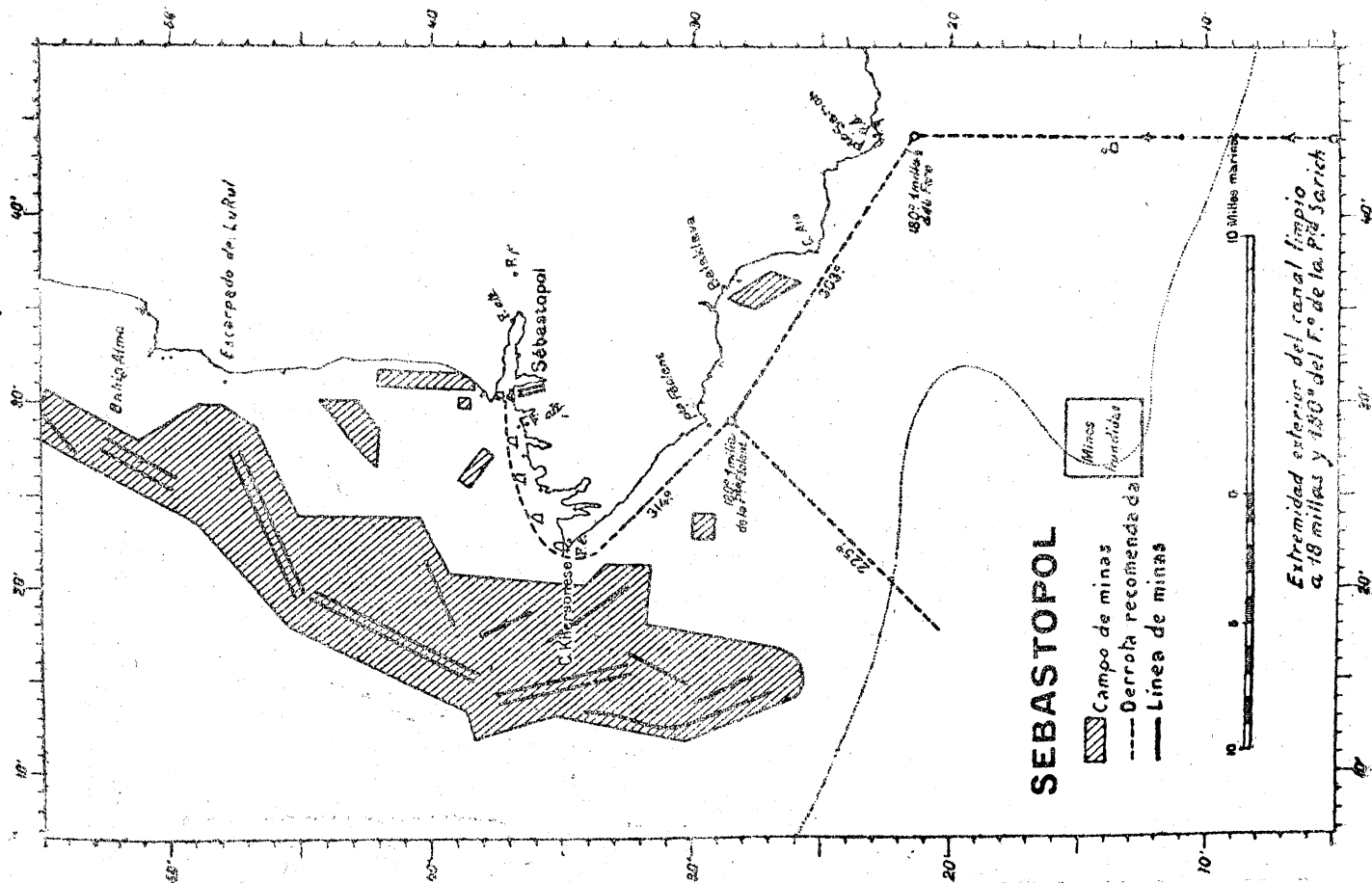
Núm. 2.

Anejo gráfico al aviso 193 M.



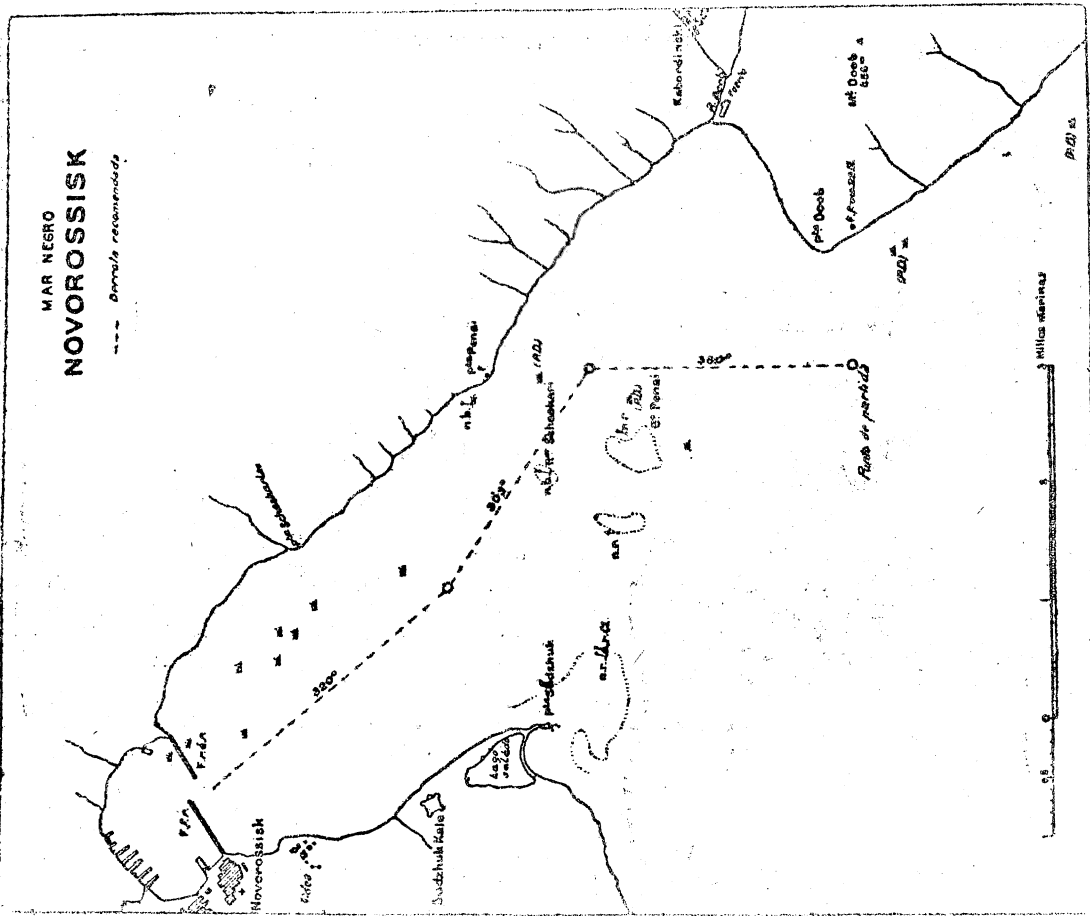
Núm. 3.

Anejo gráfico al aviso 193 M.



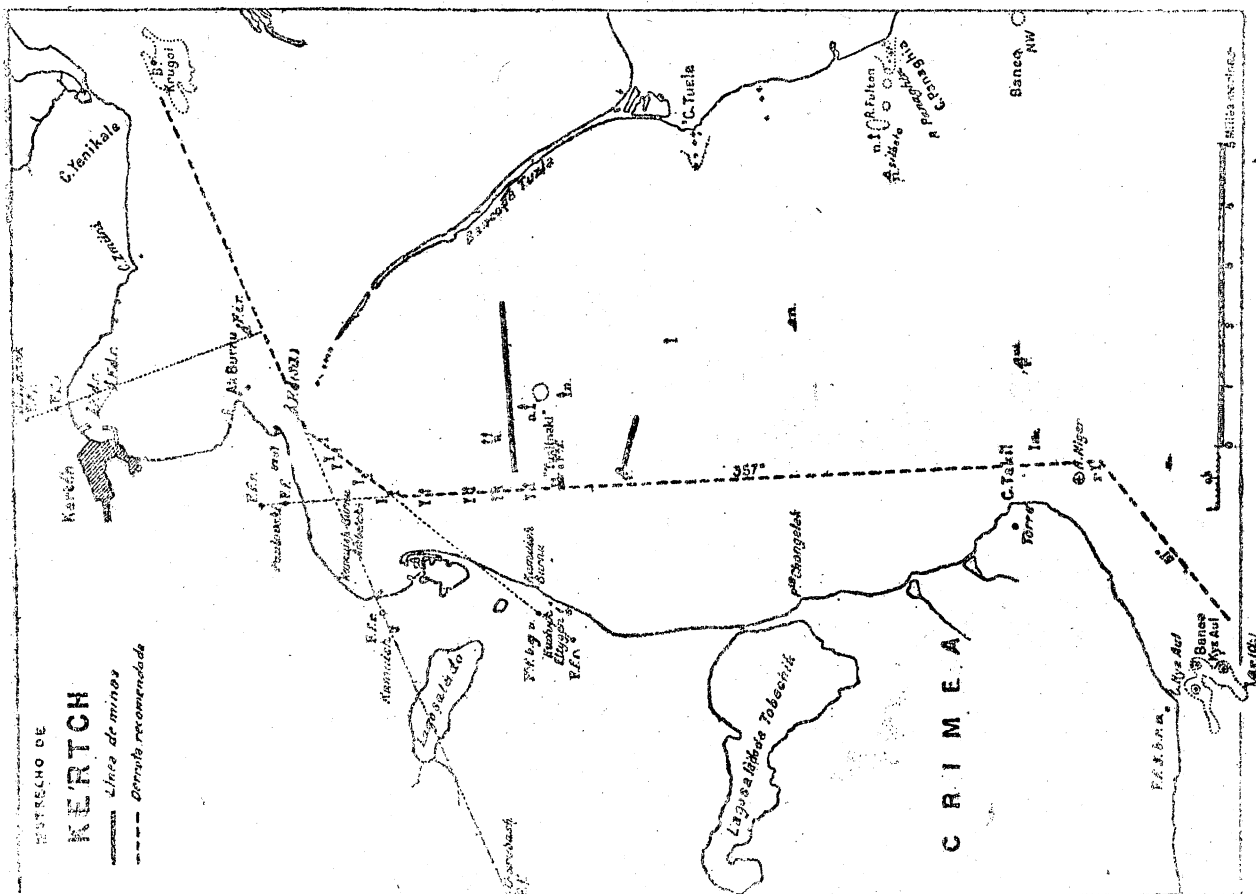
Núm. 4.

Anejo gráfico al aviso 193 M.



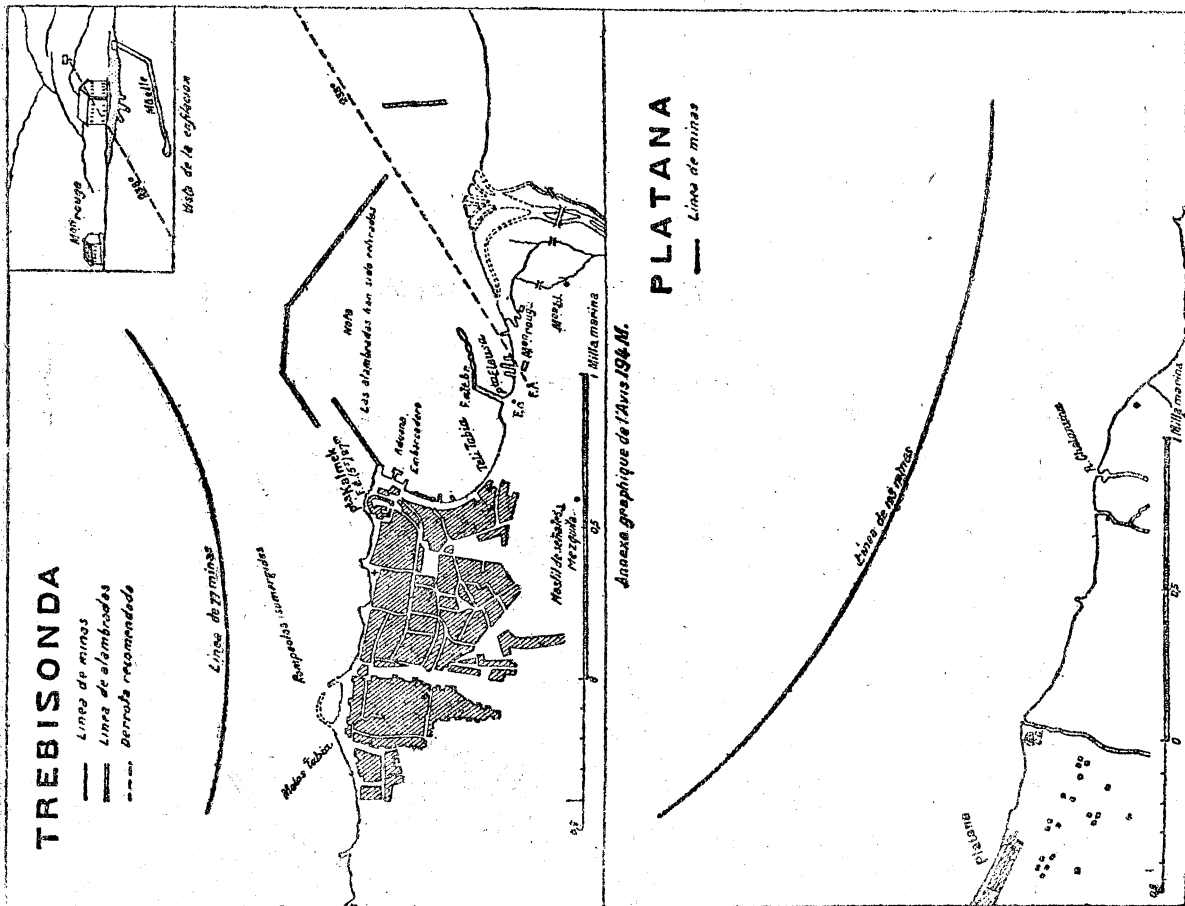
Núm. 5.

Anejo gráfico al aviso 193 M.



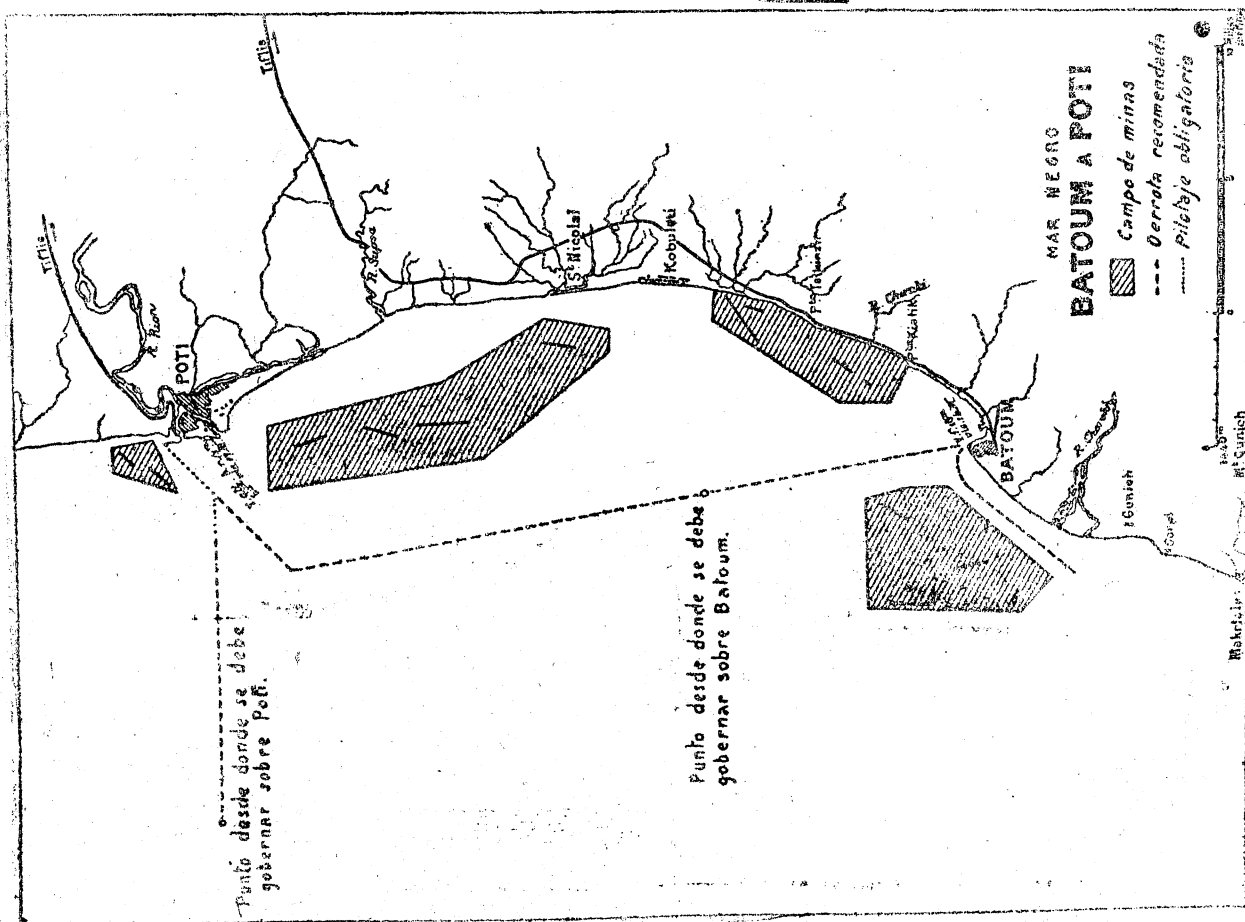
Núm. 1.

Anejo gráfico al aviso 194 M.



Núm. 2.

Anejo gráfico al aviso 194 M.



Núm. 3.

Anejo gráfico al aviso 194 M.

