

No hacía muchos años, era creencia general que la Colonia de Magallanes estaría condenada eternamente a una vida anémica y estacionaria por carecer de recursos propios y por su frígido clima. Se afirmaba igualmente que Magallanes tenía una existencia precaria y ficticia, debido al tráfico de los vapores por el Estrecho y que, tan pronto como se abriera a la navegación el canal de Panamá, desaparecería casi por completo esta población.

Felizmente el tiempo y los hechos ya habían dado en 1891 un desmentido solemne a semejantes suposiciones.

Punta Arenas no era ya ese establecimiento penal considerado antes como un rincón sombrío de la Siberia: era una ciudad en pleno desarrollo, llena de vida y movimiento y que no podía menos de sorprender agradablemente a los que la visitaban. Las casas bien alineadas, aunque de madera en su totalidad, ostentaban cierto gusto arquitectónico y, con sus brillantes colores, formaban un conjunto original y pintoresco.

El comercio era activísimo, gracias a los espléndidos resultados de la ganadería, que había cambiado por completo la faz económica de esta zona del país.

Las pampas de la Patagonia chilena, que poco antes eran el teatro de las cacerías de los indígenas, alimentaban ya con sus pstos a medio millón de cabezas de ganado lanar. Existían también grandes masas de ganado vacuno, habiéndose establecido importantes charquerías.

La explotación de los bosques iba en aumento, exportándose las maderas a las islas Malvinas y a la costa sur de la República Argentina.

Los productos de Magallanes durante el año 1891 arrojaban aproximadamente las siguientes cifras:

Lana: 3,000 fardos, a \$ 100 cada uno	\$ 300,000
Cueros vacunos: 2,000, con un peso total de 64,000 kilogramos	14,000
Cueros lanares: 200 fardos, a \$ 100 cada uno	20,000
Charqui: 10,120 kilogramos	8,800
Pieles de varias clases: 500	12,000
Cueros de lobos: 4,200, a 22 cada una	92,400
Pfumas de avestruz: 5,705 kilos	18,600
Oro en polvo y en pepitas: 217 kilos, a \$ 1,200 cada uno	260,000
Maderas	115,000
Grasa, queso, etc.	15,000
Cueros de guanaco	3,200

Lo que da un total de \$ 859,480

De los productos anteriores se exportó por un valor de \$ 674,320.

Las importaciones alcanzaron a \$ 650,000; de las cuales correspondían \$ 500,000 a 5,320 toneladas de mercaderías generales llegadas de Europa, y \$ 140,000 a frutos del Norte del país.

Los servicios públicos, desgraciadamente, no estaban a la altura de tanto progreso que había alcanzado Magallanes. Siendo Punta Arenas puerto franco y libre de toda contribución, la autoridad carecía en absoluto de los medios necesarios a las múltiples necesidades de la población.

Las condiciones higiénicas eran deplorables; las calles se convertían en Invierno en lagunas y pantanos. Faltaba un hospital, servicio que se hacía indispensable dado el incremento de la población; los enfermos indigentes eran atendidos en el cuartel del Cuerpo de Gendarmes. No había agua potable, sirviéndose para el consumo de agua de pozo, muy malsana.

La instrucción pública estaba muy descuidada. Existían dos escuelas: una de hombres a cargo de don Arturo Rodríguez del Río, y una de niñas, servida por doña María P. de Alvarez. Ambas funcionaban en locales en absoluto inadecuados y la enseñanza era muy deficiente, siendo muy escasa la asistencia de alumnos.

En cambio, funcionaban con pleno éxito dos colegios particulares: el de San José, abierto por los Reverendos Padres Salesianos en 1887, y el de María Auxiliadora, inaugurado en 1889, por la misma Congregación Religiosa. Eran los primeros verdaderos establecimientos educativos que se establecían en Punta Arenas y que desde aquel entonces hasta la fecha han proporcionado educación a millares de alumnos de ambos sexos, hijos de las principales familias.

La Policía de Seguridad estaba a cargo de un Cuerpo de Gendarmes con 30 plazas y las clases correspondientes, al mando de un oficial con el título de comandante. Desempeñaba ese cargo don Alberto Barra V. Esta fuerza era apenas suficiente para el servicio de la ciudad y no podía atender debidamente la parte rural.

No existía edificio para Cárcel. Para los reos y detenidos había sólo un pequeño departamento en el Cuartel de Gendarmes.

La Tesorería Fiscal estaba a cargo de don Emilio Olmos. El servicio de correos era atendido por la señora Julia Ilabaca. Desempeñaba el puesto de Oficial del Registro Civil don Timoteo Gómez. La Gobernación Marítima la atendía el piloto 1.º de la Armada don Santiago Asenjo.

La hacienda fiscal de Agua Fresca contaba con más de 14,000 cabezas de ganado vacuno; sin embargo, este establecimiento no daba buenos resultados al Fisco por falta de vigilancia y de correcta administración.

Tales son los datos que sobre Magallanes consignaba en la referida memoria el señor Briceño, en Abril de 1892. Terminaba insinuando al Gobierno la

necesidad de crear un Juzgado de Letras, un Liceo para hombres, construir un buen muelle para carga y pasajeros, un Hospital de Caridad; ejecutar obras de saneamiento de la población; establecer una Subdelegación en Tierra del Fuego y otra en la isla Navarino; dotar a la autoridad marítima de una escampavía; y, por último unir a Punta Arenas con el centro de la República por medio de un cable submarino.

El señor Briceño permaneció en Punta Arenas hasta el 20 de Setiembre de 1892, fecha en que le hizo entrega del cargo al nuevo Gobernador, capitán de navío don Manuel Señoret, y se trasladó al Norte del país, acompañado con las simpatías de todo el vecindario.

Manuel Señoret

Nombrado Gobernador el 17 de Agosto de 1892, el señor Manuel Señoret desplegó desde que asumió sus funciones una actividad extraordinaria en mejorar los servicios públicos existentes, en crear otros nuevos que eran indispensables, en el fomento del comercio y de las industrias, en el impulso de la colonización y en la formación de nuevas estancias en la Patagonia chilena.

Fué uno de los mejores Gobernadores que ha tenido Magallanes.

En Noviembre de 1892 se trasladó, a bordo de la cañonera "Magallanes", al Canal Beagle, para estudiar personalmente las condiciones que ofrecían esos terrenos para la colonización, y fundar ahí una nueva colonia. La explotación de los lavaderos de oro había llevado centenares de trabajadores a esas islas, especialmente a Lenox y Navarino. Después de recorrer aquellas costas, eligió para la nueva población a Puerto Toro, ubicado en la parte oriental de Navarino y distante 290 millas de Punta Arenas, vía Canal Magdalena. Se procedió a la construcción de un edificio y a otras obras necesarias. Quedaron en Puerto Toro el capitán don Ramiro Silva, subdelegado interino de las Islas Australes; don Eustaquio Provoste, encargado de dirigir los trabajos de la nueva Colonia, roce del bosque, construcción de casas, corrales, etc.; un sargento, un cabo y ocho soldados de Policía.

Muchas esperanzas se cifraban en el porvenir de Puerto Toro; desgraciadamente, el agotamiento de los yacimientos auríferos produjo años después el abandono de esta población.

El señor Señoret, en las tres memorias que durante su administración envió al Gobierno, daba datos de mucha importancia e interés sobre la marcha de la Colonia.

Gracias a la política de liberalidad seguida por los Gobernadores anteriores, se había impulsado notablemente el desarrollo del Territorio, entregando a la explo-

tación inteligente de los pobladores, inmensas zonas de tierras que antes yacían desiertas y abandonadas, y llevando así nuestra población y nuestras industrias a las vecindades del Cabo de Hornos por el Sur y a los canales occidentales de la Patagonia por el Norte.

La población aproximada de Magallanes en 1895 era de 8,200 habitantes, distribuidos como sigue: Punta Arenas, 4,300; Tierra del Fuego, 2,000; población rural, 1,200; Islas Australes, 500; Isla Dawson, 200. Esta cifra correspondía en su mayor parte a extranjeros laboriosos y emprendedores. Los chilenos adultos vecindados en Punta Arenas no excedían de unos 500. Gracias a las medidas del Gobierno de traer colonos de las distintas provincias del país, pronto desapareció esta desproporción entre habitantes chilenos y extranjeros.

La ganadería seguía adquiriendo un desarrollo asombroso. En 1895 había en el Territorio alrededor de un millón de animales lanares y sesenta mil vacunos. A los arrendamientos de tierras hechos en los años 1884 y 1885 y a los permisos de ocupación de los campos baldíos, se debía en gran parte el maravilloso aumento de esta industria en Magallanes. La producción de lana en 1894 fué de 4 millones de libras con un valor aproximado de \$ 1.300,000.

Estimaba el señor Señoret que debía enagenarse parte de los terrenos fiscales, a fin de que la industria ganadera adquiriera todo el desarrollo de que era susceptible.

La agricultura había progresado muy poco. Los colonos cultivaban como forraje el trigo y la cebada, y en muy pequeña escala el trébol y la alfalfa. El cultivo de las papas y hostalizas estaba dando buenos resultados. Los aserraderos elaboraron en 1894 tres millones y medio de pies superficiales con un valor aproximado de \$ 245,000.

El comercio prosperaba: las importaciones y exportaciones sumaron en 1894 \$ 4.828,860 contra \$ 1.198,581 en 1890. Los artículos principales de la exportación seguían siendo lana, cueros, pieles, maderas, plumas de avestruz, grasa, carne salada, etc. Los señores Wood y Cía., estancieros de Punta Delgada, iniciaban con éxito la exportación de corderos helados a los puertos de Inglaterra.

En ese año habían entrado al puerto 329 naves con un tonelaje de 578,617.

Punta Arenas adquiría cada día mayor importancia. Su población se había triplicado casi en los últimos tres años. Los edificios excedían de 900, siendo muchos de ellos espaciosos y de dos pisos. Funcionaban una sucursal del Banco "Tarapacá y Londres", hoy "Anglo Sud-Americano"; 27 casas importadoras y 132 establecimientos comerciales de distinta especie.

Los servicios públicos, reorganizados o de creación reciente, marchaban satisfactoriamente.

El Juzgado de Letras, creado por ley de 23 de Diciembre de 1893, fun-

cionaba con regularidad, no obstante las dificultades que ofrecían las tramitaciones judiciales, por la falta absoluta de promotor fiscal, defensor de menores y de abogados.

La Tesorería Fiscal, a cargo de don Ismael Gandarillas, desarrollaba una labor incesante para poner en orden todos los expedientes relativos a arrendamientos fiscales, deudas de los colonos, etc. Según el presupuesto de 1895, los gastos de la Colonia alcanzaban, para todos los Ministerios, a \$ 59,554, sin contar las sumas extraordinarias destinadas a trabajos especiales. No obstante el trabajo que debía desarrollar, el Tesorero Fiscal sólo ganaba el modestísimo sueldo de \$ 1,500 al año.

El servicio de correos adquiría gran importancia, habiendo sido su movimiento en 1894 de 116,180 piezas. Su administrador, don Juan Watson, gozaba de una renta de mil pesos al año.

La instrucción pública seguía siendo muy deficiente. Si este servicio había sido pésimo desde los primeros años de la Colonia, en la fecha de la administración Señoret no se notaba ningún mejoramiento. La población escolar alcanzaba aproximadamente a unos 500 niños de ambos sexos; pero ni la cuarta parte de esta cifra asistía a las dos escuelas fiscales que funcionaban. Los preceptores sólo ganaban 60 pesos al mes, cuando el jornal de un gañán era de 3 a 5 pesos diarios.

Tan sólo los colegios salesianos eran los únicos establecimientos educativos que continuaban funcionando con creciente éxito.

En Julio de 1895, el profesor don Otto Büchler abrió un Colegio Mercantil en la Avenida Colón, en el mismo edificio en que funciona ahora el Liceo Fiscal de Hombres. El Fisco le subvencionaba con cinco mil pesos al año.

Se seguía careciendo de agua potable y de alumbrado público, cuya falta se hacía más sensible cada día por el estado de adelanto que había alcanzado Punta Arenas.

En 1894 se iniciaron los trabajos de construcción de la Casa Consistorial, la actual Gobernación. Se efectuaron reparaciones en el muelle de pasajeros y se hicieron algunos trabajos para facilitar las operaciones de embarque y desembarque. Se construyó un galpón-depósito de carbón y otros materiales para el servicio de la Armada. Se confeccionaron los planos para el edificio de la Gobernación Marítima, en los cuales se consultaba un departamento especial para el Correo. Se abrió un nuevo Cementerio en la actual Avenida Bulnes, a un kilómetro del río de las Minas, ocupando una extensión de cuatro hectáreas de terreno. El antiguo Cementerio, por sus reducidas dimensiones, por la gran cantidad de cadáveres acumulados en él desde hacía más de treinta años y por estar rodeado de población, constituía un peligro para la salubridad pública. Se constituyó una sociedad anónima para construir un Matadero y corrales para rodeos de los animales, a la desembocadura

del río de las Minas. En los últimos tres años, mediante erogaciones del vecindario, se habilitaron para el tránsito importantes arterias de la ciudad: las calles de Valparaíso, Valdivia y Ñuble, las que, cortadas antes por hondas quebradas, eran intransitables. También con erogaciones particulares se construyeron sobre el río de las Minas los dos primeros puentes para comunicar las dos secciones de la ciudad. Se efectuaron algunos trabajos en el camino entre Tres Puentes y Chubunco. Se construyó una reja de madera alrededor de la Plaza Muñoz Gamero; en el centro se levantó un kiosko con base de material; se hizo el trazado del jardín y se efectuaron algunas plantaciones de árboles y arbustos.

El señor Señoret prestó especial preferencia al problema de impulsar una corriente de inmigración hacia Punta Arenas, compuesta de industriales y agricultores del Norte de Europa y de nuestras provincias australes. Inició la colonización nacional, concediendo hijuelas en los alrededores de Punta Arenas y de Porvenir.

Concedió numerosos permisos provisorios para ocupar tierras para la ganadería. A tan acertada determinación se debió más tarde que la región de Última Esperanza fuera adjudicada a Chile por el árbitro inglés que falló la controversia de límites entre Chile y Argentina. ..

La iluminación del Estrecho y el establecimiento de comunicaciones con el centro del país, preocuparon también la atención de este mandatario.

Obtuvo del Gobierno la creación de la Junta de Alcaldes, para el cobro de contribuciones, medida eficazísima que habría de señalar muy pronto la iniciación de las distintas obras edilicias que reclamaba la ciudad.

El fué quien introdujo la imprenta en Punta Arenas, fundando en 1894 el periódico "El Magallanes" que, convertido años después en diario, sigue publicándose hasta la fecha.

Tal fué la intensa e importante labor que el señor Señoret desarrollara en este Territorio.

A fines de 1896 dejaba la Gobernación de Magallanes para ir a desempeñar en el Norte del país otros cargos de importancia, entre éstos, el de Jefe del Apostadero Naval de Talcahuano.

La población toda de Punta Arenas lamentó el alejamiento del señor Señoret. Con justicia Magallanes lo recuerda como a uno de sus mejores y más progresistas mandatarios.

Mariano Guerrero Bascuñán

El 28 de Octubre de 1896 el Gobierno nombraba a don Mariano Guerrero Bascuñán, Delegado Especial para Magallanes, debiendo también desempeñar el cargo de Gobernador durante el tiempo que durara el desempeño de su misión,

Debía informar al Gobierno sobre los siguientes puntos:

a) Sobre la situación de los arrendatarios de terrenos fiscales, cuyos títulos estuviesen caducados o que hubiesen obtenido concesiones de título provisional, a fin de proceder convenientemente al arrendamiento de los terrenos magallánicos.

b) Sobre todo lo relacionado con los servicios locales de Punta Arenas, policía sanitaria y de seguridad, correos y beneficencia, apertura de nuevos caminos que facilitasen la comunicación en el interior y sobre la división territorial.

c) Sobre todo lo referente a la propiedad fiscal, número de las hijuelas en arrendamiento a particulares, con especificación del número de hectáras que abarquen, según los contratos vigentes; importancia de esos terrenos; si habría conveniencia en subdividirlos; medidas tendientes a la fundación de colonias nacionales y extranjeras; estado de las misiones de indígenas y servicios que prestasen en el Territorio.

d) Qué renta percibía el Estado en el Territorio de Magallanes; su movimiento comercial, naturaleza e importancia de los productos de importación; medidas que convendría adoptar para dar mayor impulso al movimiento mercantil del Territorio y aumentar su producción, fomentando la implantación de nuevas industrias.

e) Necesidades en la administración de Justicia; servicio del Registro Civil; estado de la Instrucción Pública y conveniencia de fundar nuevas escuelas.

f) Utilidad de una estación carbonífera para la provisión de las naves de comercio y del Estado; medidas encaminadas a mejorar la navegación del Estrecho y dar seguridades a los buques que naveguen por esta vía.

g) Importancia de la pesca de focas y la necesidad de reglamentar esta industria.

h) Y todos aquellos otros puntos que estimara de importancia para promover el desarrollo industrial y comercial del territorio de colonización de Magallanes.

El 28 de Noviembre de ese año, el señor Guerrero Basecuán asumía las funciones de su cargo e iniciaba con entusiasmo la importante labor que se le había encomendado.

Terminado satisfactoriamente su cometido, emprendió viaje a Santiago el 7 de Mayo de 1897, dejando de Gobernador interino a don Rómulo Correa.

Ese mismo año presentó al Gobierno una interesante memoria, con informaciones utilísimas sobre este Territorio, que se referían, entre otros, a los siguientes puntos:

Enumeración de los contratos de arrendamiento de las tierras fiscales; títulos provisionales otorgados por los Gobernadores de la Colonia; monografía so-

bre las ovejas de Magallanes; nómina de las diversas estancias, con especificación del ganado existente, producción de lana, valor de las instalaciones, etc.; plano de la región central magallánica, levantado por los ingenieros señores Aníbal Contreras, Alvaro Donoso y Carlos Soza Bruna; títulos de sitios urbanos y de hijuelas; contratos ajustados en París por el Ministro de Chile con los colonos extranjeros que vinieron a Magallanes; liquidación de las deudas de los colonos; lista general de los colonos; observaciones meteorológicas del Observatorio Sale-siano desde 1888 a 1896; inventario de las existencias del Lazareto de Agua Fresca; movimiento comercial del puerto; nómina de los contribuyentes; avalúos de las propiedades urbanas e hijuelas; matrícula de las profesiones e industrias; astilleros y varaderos; movimiento de naves; vapores de la matrícula de Punta Arenas; accidentes y naufragios en el Estrecho en 1896; pirámides colocadas en el Estrecho; lista de precios de los artículos de consumos; medios de radicar los capitales extranjeros; forma en que debía hijuelarse el Territorio; subvención a una compañía nacional de vapores para establecer una línea regular entre Punta Arenas y los puertos del Norte; protección a la industria carbonífera y a la explotación de bosques; necesidad de favorecer la venida de trabajadores nacionales con sus familias; mejoramiento de los servicios públicos, etc.

Esta memoria del señor Guerrero Bascuñán sirvió a nuestro Gobierno para adoptar más tarde diversas medidas tendientes a impulsar el desarrollo y actividades de Magallanes.

Carlos Bories

El 29 de Junio de 1898 fué nombrado Gobernador de Magallanes el señor Carlos Bories, caballero que había prestado ya importantes servicios en la administración pública del país.

Seis años permaneció el señor Bories al frente de la Gobernación y puede afirmarse con toda exactitud que su administración fué la más fecunda en toda obra de adelanto y progreso. Punta Arenas alcanzó un rápido y sorprendente desarrollo, convirtiéndose en una ciudad moderna y con buenos servicios públicos y edificios.

Dada la importancia de la transformación que en esos años experimentó Magallanes, vamos a extractar de las memorias del Gobernador Bories las informaciones que estimamos de mayor interés al respecto.

Empecemos por el año administrativo de 1898 al 31 de Marzo de 1899.

La población del Territorio alcanzaba a cerca de 9 mil habitantes, correspondiendo 6,000 a Punta Arenas, 2 mil a la Patagonia, 700 a la Tierra del Fuego e Isla Dawson y 200 a las Islas Australes. A la anterior había que agregar la po-

blación indígena, estimada en 2,250 individuos: onas, 1,500; alacalufes, 400; yaganes, 200 y patagones, 150. La población blanca estaba representada, en cuanto a las principales nacionalidades, como sigue: chilenos, 6,100; ingleses, 630; yugoslavos, 570; franceses, 300; españoles, 290; italianos, 270; alemanes, 190; argentinos, 140; suizos, 100 y portugueses, 80.

Por decreto supremo de 7 de Junio de 1898 se organizó la Comisión de Alcaldes, reglamentándose el cobro y la inversión de las rentas municipales. Fué éste, sin duda, el acontecimiento más importante de la vida colonial y la fecha inicial de una era de progreso y adelanto para Punta Arenas. Hasta esa época, esta ciudad ofrecía el contraste inexplicable de una población rica, prodigiosamente desarrollada en la industria y en el comercio y, en cuanto se relacionaba al servicio público, en la infancia de la civilización. Sus calles, trazadas en terreno áspero y accidentado, se transformaban durante el Invierno en lodazales intransitables. El alumbrado público, tan necesario, era desconocido. Sin policía de aseo, el aspecto y condiciones de limpieza de la ciudad daban al forastero una idea muy pobre de los hábitos y cultura de sus habitantes. El agua para el consumo se extraía de norias en contacto inmediato con resumideros de desagües. Las carnes para el abasto público se beneficiaban en un matadero particular sin prescripción higiénica de ninguna especie.

Los buenos deseos y el empeño de la autoridad administrativa para atender a los servicios públicos más elementales, habían tropezado hasta entonces con la valla insalvable de la falta de recursos. De manera que la creación de la Junta de Alcaldes vino a llenar una necesidad apremiante y fué acogida con verdadero júbilo por el vecindario.

La primera sesión de la Junta se celebró el 27 de Julio de 1898, presidida por el señor Borjes y con asistencia de los señores Rómulo Correa, Luis Aguirre y Rodolfo Stubenrauch. Desde entonces empezó a trabajar con entusiasmo y actividad para organizar los servicios municipales y vigilar su buena marcha, acumular los primeros elementos de trabajo y formar los reglamentos más indispensables para el aseo, higiene y salubridad públicos.

Se iniciaron trabajos de vialidad pública, habilitándose para el tránsito un kilómetro de calles en la parte más importante y comercial de la ciudad. Se siguió en la misma tarea en los barrios más apartados, ejecutándose desmontes y terraplenes. Se colocaron las planchas con los nombres de las calles y las placas para la enumeración de los edificios.

Se contrató con la Compañía de Luz Eléctrica, ya establecida, el alumbrado de la ciudad, a quince pesos la instalación de cada lámpara de 32 bugías y cuatro pesos mensuales por el servicio de luz de cada lámpara, sobre un mínimo de doscientas.

No contándose con los recursos necesarios para instalar desde luego el servicio de agua potable, se aprovechó en lo posible la cañería matriz, de propiedad fiscal, que se extendió en 1896 para surtir de agua del río de las Minas a los buques de la Armada. Se sacaron ramales en diversos puntos de su trayecto y se construyeron pilones para suministrar gratuitamente agua potable a la población.

Se construyeron cuatro fuentes en la Plaza Muñoz Gamero, proyectándose convertir dicho paseo en un parque inglés, en cuyo centro, a no dudarlo, decía el señor Bories, "será más tarde donde se glorifique al navegante que el año 1520 descubrió el Estrecho que une en esta región austral el Océano Atlántico con el Pacífico".

Se dictaron los siguientes reglamentos: de carruajes, carros y carretas; de abastos; de casas de tolerancia; para el cobro de multas; sobre barrido y aseo de la ciudad; sobre corrales y establos; sobre materias inflamables; sobre chimeneas; sobre construcciones; sobre animales sueltos, etc.

Se concedió privilegio por diez años al señor Guillermo A. Jones para el establecimiento de líneas telefónicas en la ciudad y para la parte rural del Territorio. Esta empresa empezó a funcionar desde principios de 1899, proporcionando muchos beneficios, especialmente al comercio. Poco después amplió sus líneas hasta Gallegos y Río Verde.

El señor Bories abogaba por la constitución de la propiedad rural, dando a los arrendatarios las expectativas de quedar dueños de los terrenos, con cuya medida la ganadería y otras industrias derivadas se desarrollarían admirablemente, abriendo nuevos horizontes a la producción y riqueza nacionales.

El movimiento comercial de Punta Arenas, relativamente al número de sus habitantes, era enorme, debido a tres factores principales: el bienestar siempre progresivo de la población, el abastecimiento casi total de las colonias argentinas de la Patagonia y Tierra del Fuego, y las franquicias aduaneras de que disfrutaba este puerto.

Las relaciones comerciales con la Patagonia argentina daban vida próspera a la navegación del cabotaje, que se hacía exclusivamente por buques chilenos.

En 1898 entraron al puerto de Punta Arenas las siguientes naves chilenas y extranjeras: 30 barcos de guerra, 297 vapores mercantes y 16 buques de vela, con un tonelaje total de 675,000 toneladas.

En la misma fecha pertenecían a la matrícula de este puerto: 9 vapores con un tonelaje total de 1,202 toneladas; 8 pontones, 13 goletas, 3 pailebots, 11 cúters, 2 balandras y 4 remolcadores; sin contar las lanchas, lanchones, chatas y otras embarcaciones menores.

El Cuerpo de Policía contaba sólo con 58 individuos, entre oficiales y guar-

dianes, dotación escasísima para poder atender en la ciudad, en los alrededores y en otros centros ya de numerosa población. Se solicitaba su aumento a cien hombres por lo menos.

La inmigración nacional, fomentada por el Gobierno en los últimos años, era ya un hecho normal y de importancia siempre progresiva. Como colonos, la mayor parte de los nacionales fracasaron, pues más bien eran obreros que agricultores.

La corriente inmigratoria espontánea del extranjero, seguía también en aumento, constituyendo uno de los factores principales del progreso de esta región del país.

La Junta de Beneficencia, constituida el 15 de Setiembre de 1898, venía desarrollando su labor dentro de los escasos recursos de que podía disponer. Los enfermos menesterosos eran atendidos con visitas médicas a domicilio, proporcionándoseles pasajes gratuitos para los puertos del Norte a aquellos cuya enfermedad requería un clima mas benigno. Al mismo tiempo se trabajaba en la habilitación provisoria de un local para hospitalizar a los enfermos.

El servicio de vacuna fué creado para Magallanes el 8 de Julio de 1898, a cargo del médico de ciudad y de un vacunador. En los seis primeros meses se efectuaron más de mil vacunaciones.

El Consejo Departamental de Higiene se constituyó a fines del mismo año 1898, ocupándose desde entonces de las diversas materias relacionadas con la higiene pública, como el establecimiento de una estación sanitaria y la instalación de un laboratorio químico.

La instrucción pública seguía funcionando en forma deplorable, principalmente por las deficientes condiciones de construcción e higiene de los edificios, que más bien eran galpones ruinosos y abiertos a toda intemperie. Así, con un total de 88 alumnos matriculados en 1898 en la escuela de hombres, hubo una asistencia media de sólo 12. La asistencia media en la escuela de niñas fué de 35 alumnas sobre 80 matriculadas. Los preceptores continuaban ganando el mísero sueldo de 60 pesos al mes.

Por tales circunstancias, muchos de los padres de familias acomodadas enviaban a sus hijos a completar los estudios en Montevideo y Buenos Aires.

Se inició la construcción del edificio destinado para las oficinas del Juzgado de Letras, Cuartel de Policía y Cárcel.

La población de Puerto Porvenir, creada por decreto supremo de 20 de Junio de 1894, estaba llamada en época no lejana a ser el centro obligado del comercio de Tierra del Fuego. Comprendiéndolo así el Gobernador Bories, proponía al Gobierno algunas medidas del carácter administrativo: recoger a los indígenas fueguinos y proveer a su educación y sustento; ensanchar el área de los

terrenos urbanos y sub-urbanos que correspondían a la población, por ser insuficientes las mil hectáreas que se habían destinado a ese objeto; renovar el contrato de subvención para el servicio de navegación entre Punta Arenas y Porvenir, con tres viajes por semana; aumentar el personal de la policía de seguridad, que estaba servida sólo por seis individuos; y dotar a esa población de una oficina de Registro Civil, Correos y otros servicios indispensables.

En su segunda memoria anual, el 31 de Marzo de 1900, el señor Bories daba otros datos muy importantes sobre la marcha administrativa de este Territorio.

Insistía en la necesidad de crear nuevas subdelegaciones en las nacientes poblaciones que se levantaban a fin de hacer así más eficaz la labor administrativa.

El 19 de Diciembre de 1899 había sido fundada la población de Puerto Prat, en el Seno de Ultima Esperanza, acto que fué presidido por el perito chileno en la cuestión de límites con la Argentina, general don Arístides Martínez.

Con cada vapor llegaban nuevos colonos, estimándose la población en todo el Territorio, en más de 11,000 habitantes.

La Junta de Alcaldes continuaba con tesón su laboriosa tarea de ensanche y mejoramiento de los servicios públicos. Las entradas municipales en 1899 ascendieron a \$ 130,662.

La vialidad pública seguía siendo debidamente atendida, invirtiéndose en ella más del 40 por ciento de las entradas del Municipio.

El 26 de Enero de 1900 se subastaron en arrendamiento más de 300 mil hectáreas de tierras fiscales en la Patagonia, habiendo numerosos interesados, a un canon medio que fluctuaba entre seis y doce centavos la hectárea. La ganadería estaba ya en plena prosperidad.

El comercio se desarrollaba en condiciones muy favorables. Las industrias aumentaban rápidamente, dando ocupación a numerosos brazos.

A mediados de Febrero de 1899 se efectuó en Punta Arenas la histórica entrevista entre el Presidente de la República don Federico Errázuriz y el Presidente de la Argentina, don Julio Roca.

La visita a Magallanes de nuestro Primer Magistrado fué muy fructífera para la atención de diversas y urgentes necesidades que se hacían sentir en este Territorio.

Pasemos ahora a los años 1902, 1903 y 1904 de la administración que yemos reseñando.

La Junta de Alcaldes seguía prestando atención preferente a la pavimentación de las calles, terraplenes y desmontes y formación de veredas.

El alumbrado público, contratado nuevamente con la Empresa de Luz Eléctrica por 36 mil pesos al año, había mejorado notablemente.

Se habían tendido cañerías provisorias de agua potable por algunas de las calles de la ciudad.

Los estudios para la instalación de los servicios de agua potable y desagües calculaban en 380,000 pesos el costo que originaría la realización de este proyecto, en el que tan empeñado estaba el señor Bories.

En la imposibilidad de postergar por más tiempo la iniciación de estas obras, se resolvió gestionar un empréstito bancario y se pidieron propuestas en las principales ciudades del extranjero. Aunque correspondió a la administración posterior llevar a cabo tan importantes trabajos, al señor Bories se le debe el haber dejado dicho proyecto en vía de fácil realización.

La instrucción pública se iniciaba en Punta Arenas en forma efectiva y regular. Gracias a los constantes esfuerzos del señor Gobernador, se obtuvo en 1900 la creación de dos escuelas superiores y una mixta, número que se aumentó en los años siguientes. El número de alumnos matriculados en los diversos establecimientos de instrucción primaria y en los colegios particulares excedía de mil.

El 1.º de Agosto de 1902 se inauguró la escuela nocturna en el local de la escuela superior de hombres, alcanzando la matrícula a 108.

La Junta de Alcaldes, en su propósito de cooperar al mejor desarrollo de la educación pública, subvencionaba anualmente al preceptorado.

El señor Bories manifestaba al Gobierno la necesidad de crear un Liceo Comercial y Agrícola, construir locales escolares apropiados, aumentar el número de escuelas y dotar a éstas de un buen material de enseñanza.

Se construyó un malecón frente a la Gobernación Marítima, formándose una plazoleta de 1,700 metros cuadrados.

Los caminos rurales tampoco fueron descuidados, ejecutándose en ellos diversos trabajos.

En 20 de Marzo de 1902 se subastaron en propiedad 742,749 hectáreas de terrenos fiscales en \$ 5.562,108.

El señor Bories abogaba por la subdivisión en lotes no superiores a 20,000 hectáreas, única manera de propender al futuro desarrollo de la región, creando nuevos centros de población, nuevas industrias y un mayor bienestar.

Cuán distinto habría sido el progreso actual de Magallanes si el Gobierno hubiera atendido tan sanas y patrióticas observaciones.

La construcción del nuevo Hospital, iniciada cuatro años antes, llegaba a su término.

Se prosiguieron los trabajos de otros varios edificios públicos para los distintos servicios administrativos.

Las importaciones y exportaciones en 1902 alcanzaron a cerca de 10 millones de pesos, cifra que da una idea de la gran importancia que ya había adquirido el puerto de Punta Arenas.

La iluminación del Estrecho contaba ya con los faros de Punta Dungeness, Punta Delgada, Cabo Posesión, isla Magdalena, San Isidro y Evangelistas.

Como se ve, el progreso que en todo sentido se observaba en Magallanes era sorprendente, correspondiéndole en ello parte principalísima al Gobernador cuya actuación venimos reseñando.

Al terminar su segundo período administrativo, el señor Borjes obtuvo el 12 de Agosto de 1904 su jubilación, trasladándose a Santiago el 1.º de Setiembre de ese año. En su reemplazo quedó interinamente el Comandante en Jefe del Apostadero Naval, don Leoncio Valenzuela.

El señor Borjes se granjeó en Magallanes el aprecio general por sus rectos procederes y por su incansable empeño en obtener el progreso de esta sección del país. Como primer Presidente de la primera Junta de Alcaldes, le cupo organizar todos los servicios municipales, encarrilando la ciudad en su completa transformación, haciendo obras de mucha importancia y dejando encaminadas otras, como los servicios de asistencia pública y saneamiento de la población.

En Enero de 1909 visitó por última vez Punta Arenas, siendo recibido cordialmente por la Junta de Alcaldes y el vecindario.

Falleció en Santiago en Mayo de 1910.

La Comisión de Alcaldes, para honrar su memoria, hizo colocar en la sala de sesiones el retrato al óleo del señor Borjes, al lado del de su digno antecesor don Manuel Señoret, y dió su nombre a una de las principales calles de la ciudad.

Alberto Fuentes Manterola

Para suceder al Gobernador señor Borjes, el 12 de Agosto de 1904 fué nombrado el capitán de fragata don Alberto Fuentes Manterola, quien se hizo cargo de su puesto el 6 de Octubre.

El señor Fuentes permaneció al frente de la Gobernación poco menos de tres años, en cuyo lapso de tiempo continuó en forma ascendente el desarrollo de este Territorio, mejorándose algunos de los servicios administrativos, creándose otros y llevándose a cabo varias de las obras auspiciadas por la laboriosa administración anterior.

Se iniciaron las obras de saneamiento por las cuales tanto se había empe-

ñado el señor Bories. A fines de 1905 se firmó con la casa Pearson e Hijo, de Londres, el contrato para la dirección e inspección técnica de las obras de agua y desagües, cuyos trabajos se inauguraron el 6 de Enero del año siguiente, colocándose en el Cerro de la Cruz la primera piedra de los estanques de distribución del agua. Se contrató para estas obras un empréstito de 40,000 libras esterlinas en el entonces Banco de Tarapacá y Argentina.

La instrucción pública entró en un período de franco mejoramiento, con la creación de nuevas escuelas y la implantación de la enseñanza secundaria. El 18 de Setiembre de 1905 se inauguraba el Liceo Fiscal de Hombres, que había sido creado por decreto de fecha 24 de Febrero de ese año. El 6 de Marzo de 1906 se decretaba la fundación del Liceo de Niñas. Se empezó a construir el actual edificio de material en que funciona la Escuela Superior de Hombres. Se levantó un censo escolar del Territorio por el Visitador extraordinario don Temístocles Molina. La Junta de Alcaldes creó el puesto de profesor de Inglés y de profesora de costuras en las escuelas públicas.

En Enero de 1905 fué adquirido por la Comisión de Alcaldes el "Teatro Menéndez", actual Teatro Municipal, en la suma de 100 mil pesos y 25 mil por el mobiliario. Las oficinas municipales se instalaron en la parte alta del edificio.

En Setiembre de 1906 empezó a funcionar el Laboratorio Químico Municipal, bajo la dirección de don Domingo Larraín Torres

En 1906 se creó la población de Río Seco, a 12 kilómetros de Punta Arenas, que había adquirido cierta importancia por el funcionamiento en ese lugar del Frigorífico, el primero que se instalara en Magallanes.

El 8 de Setiembre de 1906 se efectuó, por cuenta de la Junta de Alcaldes, el levantamiento del Censo General del Territorio, cuyos resúmenes, del más alto interés, fueron publicados más tarde en dos volúmenes. Este importante trabajo estuvo a cargo del doctor don Lautaro Navarro Avaria.

El nuevo Hospital de Caridad, cuya construcción se había empezado durante la administración del señor Bories, se inauguraba el 10 de Febrero de 1906, establecimiento que se hacía ya indispensable. Para ayudar al sostenimiento de este servicio, el Supremo Gobierno concedió en usufructo a la Honorable Junta de Beneficencia de Punta Arenas la isla Isabel, que estaba entonces arrendada a don Roberto Reynard.

Se prosiguió la construcción de los edificios del Juzgado, Cuartel de Policía y Cárcel. En Porvenir se edificaron la Iglesia y el Cuartel de Policía.

Se continuaron los trabajos de pavimentación de las calles y veredas, puentes sobre los ríos de las Minas y de la Mano, arreglos en la Plaza Muñoz Gamero, etc.

Por decreto supremo de 23 de Mayo de 1905 se estableció que el Gobernador de Magallanes tendría la categoría de Intendencia de provincia para los efectos del ceremonial marítimo internacional.

El señor Fuentes se dirigió a Santiago el 13 de Octubre de 1906, para gestionar diversos asuntos de interés para el Territorio, dejando en su reemplazo al Jefe del Apostadero, capitán de navío don Froilán González.

Regresó el 20 de Febrero de 1907, acompañando en la visita a Punta Arenas al Excmo. señor Pedro Montt. El 25 de ese mismo mes, se efectuó, con la asistencia del Presidente de la República, la colocación de la primera piedra del Frigorífico de Patagonia, en el puerto de la Bahía de San Gregorio, que se bautizó con el nombre de Puerto Sara, en honor de la esposa del Primer Magistrado de la Nación.

La visita del Excmo. señor Montt fué muy provechosa para Magallanes, que vió así mejor atendidas muchas de sus necesidades.

Poco después, el 7 de Abril de 1907, el señor Fuentes se trasladó a la capital, no regresando a reasumir su cargo. En su reemplazo quedó interinamente el Secretario de la Gobernación, don Ramón Luis Yávar.

Fernando Chaigneau

En remeplazo del señor Fuentes, el 22 de Junio de 1907 fué nombrado Gobernador el señor Fernando Chaigneau, quien se hizo cargo de su puesto el 13 del mes siguiente.

Su administración duró poco más de siete años, siendo la más laboriosa y eficiente después de las de los señores Señoret y Bories.

Fueron ampliados en distintos barrios de la ciudad los servicios de agua potable y desagües, tan indispensables para la higienización de un pueblo. El 20 de Abril de 1908 fueron entregadas definitivamente al Municipio las obras de agua potable y desagües.

Prestó siempre su decidido concurso al fomento de la instrucción pública: se le mejoró al preceptorado la subvención que le venía acordando la Honorable Junta de Alcaldes; se subvencionó a los colegios particulares; se pagó el sueldo a una profesora de labores para las escuelas de niñas y se siguió sosteniendo el funcionamiento de la Escuela Nocturna Popular.

La Biblioteca Pública Municipal, enriquecida con las valiosas obras que pertenecieron a don Lautaron Navarro Avaria, se instaló a fines de 1913 en una amplia sala de la Gobernación Civil, prestando así servicios más útiles.

El área urbana aumentó considerablemente en esos años, creándose nuevas

poblaciones en los alrededores que se hacían necesarias por el aumento de los habitantes.

La Plaza Muñoz Gamero, una de las más hermosas de Chile, fué obra del señor Chaigneau, lo mismo que los jardines de la Avenida Colón. Desde 1908 se iniciaron las plantaciones de árboles apropiados al clima de la región, los que, gracias a los constantes cuidados, se conservaron y se desarrollaron en forma admirable. En 1912 se pavimentó con baldosas dicha Plaza y la de Arturo Prat, frente al muelle de pasajeros.

La pavimentación de la ciudad y el arreglo de las vías rurales adquirieron considerable impulso.

En Agosto de 1912 se acordó, por la Junta de Alcaldes, adquirir, en 230 mil pesos, el Matadero Modelo que habían construído los señores Hoeneisen y Cía., establecimiento que con las mejoras introducidas posteriormente, constituye un modelo en su género.

Como Presidente de la Junta de Alcaldes, el señor Chaigneau envió al Gobierno diversas e importantes comunicaciones en pro de la subdivisión de las tierras magallánicas, de la supresión del régimen aduanero y de otros problemas de interés regional. Con el propósito de gestionar personalmente la atención de estas aspiraciones del Territorio, hizo dos viajes a Santiago en los años 1910 y 1911, dejando en su reemplazo al Jefe del Apostadero, contralmirante don Pedro Nolasco Martínez.

En cuanto a las finanzas municipales, no obstante las múltiples obras ejecutadas, esta administración se distinguió por la escrupulosa inversión de los fondos. En memoria de 31 de Abril de 1914, al dar cuenta de la situación financiera de la administración local, el señor Chaigneau observaba que las entradas en 1913 habían ascendido a 940,175 pesos, y las salidas a 884,732 pesos, resultando un superavit de 55,443 pesos, y esto sin descuidar ninguno de los servicios locales; y luego añadía las siguientes palabras que envuelven toda una hermosa política financiera y de corrección y que ojalá siempre fuera seguida por todos nuestros administradores comunales: “el estado financiero de la H. Comisión de Alcaldes es halagador, y ello se debe al orden con que en todos sus actos procede esta Corporación, ceñéndose estrictamente a su presupuesto y no acordándose nuevos gastos mientras no cuenta con una entrada segura con que poder atenderlos. Además, produce satisfacción el hecho de la buena inversión que se da a los fondos del presupuesto, destinándose su mayor parte a sufragar los gastos de los servicios de agua potable y desagües, vías públicas, aseo y alumbrado, etc., siendo los menores los que se refieren a sueldos de empleados, pues éstos están reducidos a los más estrictamente necesarios para mantener un buen servicio”.

No se descuidaba tampoco la atención de las necesidades de las poblaciones de Porvenir y Natales, principalmente este último pueblo que, a pesar de contar entonces con sólo un año y medio de existencia, había progresado ya en forma increíble, contando con más de 100 casas con un valor superior a un millón de pesos.

El señor Chaigneau abrigaba el proyecto de construir un teatro-circo, por cuenta de la Junta de Alcaldes; allí se instalarían la Biblioteca y un museo regional. Hermoso proyecto que no alcanzó a llevar a la práctica y que después fué olvidado por sus sucesores.

Los deportes también encontraron en él a un entusiasta cooperador.

El 24 de Agosto de 1904, sintiéndose con la salud bastante quebrantada, se dirigió a Santiago, dejando interinamente en su reemplazo al Secretario de la Gobernación, don Temístocles Urrutia Semir.

Días más tarde, el 9 de Setiembre, dejaba de existir en la capital.

Fué uno de los buenos Gobernadores que ha tenido Magallanes. Su memoria no debe ser olvidada y ojalá alguna de nuestras calles o paseos llevara el nombre de este meritorio funcionario.

Fernando Edwards

Nombrado Gobernador el 10 de Setiembre de 1914, el señor Fernando Edwards asumió el cargo el 12 del mes siguiente.

A principios de 1915 efectuó una detenida visita a las distintas secciones del Territorio, para imponerse de su importancia, vida y necesidades de los pobladores.

Fruto de sus observaciones fué una interesante memoria que ese año envió al Gobierno, la que contiene informaciones muy útiles y reflexiones muy atinadas y de verdadero estadista. Estudiaba el problema obrero, que se presentaba complicado y lleno de perjuicios para el tranquilo desenvolvimiento de las industrias y del comercio y proponía las medidas para solucionarlo satisfactoriamente.

Algunas de las indicaciones del señor Edwards fueron más tarde atendidas por nuestro Gobierno.

En Julio de 1917, último año de su administración, enviaba nuevos datos que no carecen de importancia y que dan un conocimiento muy aproximado de lo que era Magallanes en esa fecha.

La población se estimaba en unas 26,000 almas.

Las industrias del Territorio continuaban desarrollándose con grande y merecido provecho para los elementos de trabajo dedicados al fomento de la actividad

regional. Ya contaba Magallanes con tres Frigoríficos y se construía otro en Puerto Natales con las más modernas instalaciones. La ganadería estaba en todo su pleno desarrollo.

El señor Edwards insistía ante el Gobierno acerca de la premiosa necesidad de construir un camino que uniese Natales con Punta Arenas, sin tener que atravesar, con las molestias consiguientes, por territorio argentino; para ello y arreglos de las vías rurales, solicitaba el envío de una compañía de ingenieros y camineros.

Se pedía también al Gobierno que destinase algunos fondos para la construcción de un cuartel modelo para la guarnición militar en el terreno de la Avenida Bulnes, que para tal objeto había donado el señor Mauricio Braun. La Junta de Alcaldes contribuiría por su parte con una importante cuota. Este proyecto sólo pudo realizarse años más tarde, como lo veremos en otro capítulo de esta obra.

Para proseguir los trabajos en las vías públicas, en 1915 se efectuó una emisión de pagarés por 100 mil pesos. Posteriormente se contrató una cuenta corriente bancaria por 250 mil pesos para invertirlos en el fomento de la instrucción pública, beneficencia y en obras de pavimentación, agua y desagües y salubridad.

En Setiembre de 1915 la Comisión de Alcaldes adquirió en 170,000 pesos, al contado, el terreno y edificio de don Juan Dragucevic, en la calle Bories, esquina Colón, para instalar ahí las distintas oficinas municipales, que funcionaban en los altos del Teatro Municipal y en un edificio arrendado de la Avenida Colón. Para efectuar este pago se contrató un empréstito bancario.

Otro de los proyectos que auspiciaba el señor Edwards, que no pudo llevar a la práctica, fué la desviación de las aguas del río de las Minas hacia el chorrillo de Tres Puentes.

La instrucción pública mereció preferente atención al señor Edwards. El 16 de Julio de 1916, por acuerdo de la Junta de Alcaldes, se levantó en todo el Territorio el Censo Escolar, trabajo que resultó muy completo y que sirvió de base para la implantación de la Instrucción Primaria Obligatoria que dictó el Municipio el 31 de Octubre de ese año. De acuerdo con los resúmenes de ese Censo, se crearon escuelas municipales en distintos barrios de la ciudad, en Natales, Porvenir y en otros centros de población, bajo la dependencia de una Visitación. El 16 de Julio de 1917 se instituyó en las escuelas fiscales y municipales el Desayuno Escolar, simpática disposición que poco después quedó olvidada. Se adquirió por cuenta municipal una propiedad en Puerto Natales para el funcionamiento de una escuela.

Para la mejor atención de los asuntos municipales en las Subdelegaciones de Ultima Esperanza y Tierra del Fuego, fueron creadas comisiones de vecinos para que asesoren a los respectivos Subdelegados, medida que ha dado buenos resultados en la práctica.

El señor Edwards hizo en 1916 y 1917 varios viajes a la capital, para gestionar diversos asuntos relacionados con los intereses regionales, en cuyas ausencias lo reemplazó una vez el Jefe del Apostadero, contralmirante don Luis Vitalicio López, y en las otras el secretario de la Gobernación, señor Temístocles Urrutia Semir.

Próximo a terminar su período de tres años, se trasladó a Santiago en Julio de 1917, para dar cuenta al Gobierno del desempeño de su administración.

No regresó a reasumir su cargo. Queriendo el Gobierno aprovechar las condiciones de carácter y la especial preparación del señor Edwards, le nombró Intendente de la provincia de Tacna.

Coronel Luis Contreras Sotomayer

El coronel don Luis Contreras Sotomayer fué nombrado el 29 de Setiembre de 1917 para reemplazar al señor Edwards en la Gobernación de Magallanes.

Funcionario correcto y de buenos propósitos, vió constantemente dificultada su labor administrativa por la cuestión obrera, que venía agitándose desde años atrás y que culminó en movimientos huelguistas de carácter violento y en los lamentables sucesos de Bories y Natales el 23 de Enero de 1919.

Como sus antecesores, se preocupó del mejoramiento y regularización de los diversos servicios públicos.

Fomentó la instrucción; estableció un Dispensario para la atención especial de los niños; dispuso diversas medidas de higiene en los locales escolares; se obsequiaba a los niños pobres con calzado a fin de que pudieran asistir a las escuelas; fundó un Curso Municipal de Música que funcionaba en la Escuela Superior de Hombres. Concibió el proyecto — que no alcanzó a realizar — de construir, con fondos municipales, en el centro de las avenidas, grandes escuelas modelos, rodeadas de jardines, con capacidad para mil alumnos cada una, que reunieran las más completas comodidades y las más modernas instalaciones. En Octubre de 1908 se colocó la primera piedra de los edificios en proyecto para el Liceo de Hombres y para la escuela municipal del Cerro de la Cruz. Trabajó por la formación de una Escuela Industrial y una Profesional para niñas. Fundó la Sociedad de Estudiantes Pobres de Magallanes.

Se adquirieron algunas telas de buenos pintores nacionales para abrir una sala de Bellas Artes.

A indicación suya, la Junta de Alcaldes instituyó el Premio Municipal (medalla de oro) para todos los voluntarios del Cuerpo de Bomberos que cumplan 30 años de servicios activos.

Gracias a sus gestiones, se estableció un Dispensario Público en un amplio local de la calle Waldo Seguel, servicio que más tarde fué trasladado a una de las salas del Hospital de Caridad.

Se continuaron activamente los trabajos en las vías rurales.

Se creó la Policía de Aseo a cargo del Inspector de Reglamentos.

Hizo diversas gestiones para el abaratamiento de la vida. Obtuvo de los armadores una rebaja en los fletes de los artículos de primera necesidad, y de los estancieros que proporcionaran una cuota determinada de animales a un bajo precio. Por cuenta municipal se establecieron una pescadería y una panadería y se adquirieron partidas de leche condensada para vender estos artículos a precio de costo.

Tal fué la labor realizada por el señor Contreras Sotomayor en el corto tiempo que estuvo al frente de la Gobernación.

Llamado por el Ministro del Interior, se trasladó el 8 de Marzo de 1919 a la capital, donde se le dió otro cargo en el servicio activo del Ejército.

Quedó en su reemplazo el Gobernador Marítimo, capitán de navío don Arturo E. Swett.

Exequiel Fernández Hidalgo

Nombrado Gobernador el 14 de Marzo de 1919, llegó a Punta Arenas el 3 de Mayo de ese año.

Muy poco puede decirse de la labor desarrollada por el señor Fernández Hidalgo, pues sólo permaneció en sus funciones dos meses y medio.

Llamado por el Gobierno para responder a algunos cargos que se le formulaban relacionados con la custodia del lote de terrenos fiscales de Boquerón, en Tierra del Fuego, se trasladó el 18 de Julio a Santiago, donde permaneció hasta principios de Diciembre, fecha en que le fué aceptada la renuncia.

Hasta la llegada de su reemplazante, quedó al frente de la Gobernación el capitán de navío don Arturo E. Swett.

Alfonso Bulnes Galvo

Por decreto supremo de 6 de Diciembre de 1919, se nombró Gobernador al abogado don Alfonso Bulnes Galvo, descendiente del fundador de la Colonia de Magallanes.

En Marzo de 1920 se trasladó a Santiago por asuntos del servicio, dejando en su reemplazo al comandante del Batallón Magallanes, mayor don José María Barceló Lira.

Durante la administración del señor Bulnes se inició la construcción del espléndido edificio que ocupa actualmente el Regimiento Magallanes y se prosiguieron diversos otros trabajos administrativos.

Su administración tuvo también que hacer frente a las dificultades del problema obrero.

El 9 de Agosto de 1920 el señor Bulnes se ausentó para Santiago, presentando poco después la renuncia de su cargo.

En su reemplazo quedó el Jefe del Apostadero Naval, capitán de navío don Agustín Dagnino.

El señor Dagnino desempeñó cuatro meses el cargo, correspondiéndole presidir las grandes festividades con que se celebró en Punta Arenas, del 16 al 20 de Diciembre, el cuarto centenario del descubrimiento del Estrecho.

Samuel Ossa Borne

Fué nombrado Gobernador de Magallanes el 17 de Noviembre de 1920 el señor Samuel Ossa Borne, que desempeñaba la Intendencia de la provincia de Colchagua.

Se hizo cargo del puesto el 21 del mes siguiente.

Como sus antecesores, la administración del señor Ossa sólo duró poco más de dos meses: el 4 de Marzo de 1921 hacía entrega de la Gobernación a don Vicente Fernández Rocuant.

Por ello, no alcanzó a dejar terminadas diversas obras de progreso y adelanto local que se proponía, entre otras, la construcción de un Mercado Modelo, un establecimiento de baños públicos, etc.

Era un funcionario bien inspirado y muy conocedor de la administración pública; habría sido un buen gobernante si hubiera tenido tiempo para desarrollar su programa de trabajo.

De Punta Arenas, el señor Ossa Borne pasó a Santiago a desempeñar un puesto de importancia en la Dirección General de Correos y Telégrafos.

Vicente Fernández Rocuant

Para reemplazar al señor Ossa Borne, fué nombrado, el 11 de Enero de 1921, don Vicente Fernández Rocuant, quien asumió el cargo el 4 de Marzo.

Estuvo en el puesto poco más de tres años, siendo su actuación muy discutida.

Vamos a señalar lagunos de los hechos principales de su administración.

En Abril de 1921 hizo aprobar por la Comisión de Alcaldes una Ordenanza por la cual se dividía la ciudad en dos zonas, en una de las cuales quedaba prohibido el expendio de bebidas alcohólicas. La implantación de la zona seca no produjo el buen resultado que esperaba su autor, como él mismo lo reconoció más tarde, consiguiéndose sólo la desvalorización de la propiedad y una disminución en las entradas municipales.

El 13 de Agosto de ese año se trasladó a Santiago para gestionar ante el Gobierno diversos asuntos para Magallanes, dejando interinamente en la Gobernación a don Belisario Videla Prieto. Regresó el 13 de Diciembre.

Creó la Caja de Ahorros y de Retiro de los empleados municipales, que en la práctica ha producido resultados muy favorables.

Se empeñó por la edificación de casas para obreros, proyecto que corresponde llevar a feliz término a sus sucesores.

El 18 de Abril de 1922 se dirigió nuevamente a Santiago, reemplazándolo el señor Videla hasta el 18 de Julio, fecha en que regresó.

El 3 de Noviembre de 1922 hizo un tercer viaje a la capital, por asuntos del servicio, quedando de Gobernador interino el capitán de navío don Arturo E. Swett. En Febrero de 1924 estaba de regreso en Punta Arenas.

A fines de Setiembre de 1924 fué nombrado Intendente de la provincia de Llanquihue, haciendo entrega de la Gobernación, el 4 de Octubre, a su sucesor, el contralmirante don Arturo E. Swett.

Contralmirante Arturo E. Swett

Le hemos visto ya figurar como Gobernador interino en cuatro ocasiones anteriores, desempeñándose en forma honrosa, mereciendo aplausos generales de todo Punta Arenas. Le tocó actuar a veces en épocas difíciles para la administración de este Territorio y de graves divergencias entre los diversos elementos de la sociabilidad y supo gobernar con espíritu elevado y justiciero, encauzando las distintas opiniones en un solo propósito de conciliación para el tranquilo desarrollo de las actividades de esta región.

Por eso, su nombramiento para Gobernador en propiedad de Magallanes, en 28 de Setiembre de 1924, fué recibido con unánime satisfacción por todo el vecindario.

El 4 de Octubre, el contralmirante señor Swett se hacía cargo de la Gobernación Civil del Territorio y de la Comandancia General de Armas, conservando siempre la Jefatura del Apostadero Naval.

Entre otras obras de interés general que han preocupado especialmente su atención, merecen recordarse: la construcción del camino, por territorio nacional, de Punta Arenas a Natales, obteniendo lo que no habían podido conseguir sus antecesores: los fondos necesarios para una obra de tanta importancia; la construcción de las primeras casas modelo para obrero; el alumbrado eléctrico en Porvenir. Fué el entusiasta iniciador de la construcción del actual Cuartel del Regimiento Magallanes y obtuvo del Gobierno la concesión de un terreno para el futuro edificio del Escuadrón de Carabineros. Trabajó también con especial interés por dotar a Puerto Natales de los servicios públicos de agua potable y alumbrado eléctrico. Conocedor profundo de las verdaderas conveniencias de este Territorio, auspició desde el primer momento la supresión del gravamen a la importación de la leche condensada y otros artículos de primera necesidad, aspiración largamente sentida por el vecindario y que ojalá pronto viéramos realizada.

Designado Comandante en Jefe de nuestra Armada de Guerra, el señor Swett abandonó esta ciudad el 8 de Febrero de 1925, dejando aquí los mejores recuerdos por la corrección y laboriosidad con que sirvió siempre los cargos que desempeñara.

Contralmirante Ismael Huerta Lira

En Enero de 1925, fué nombrado Gobernador de Magallanes el Contralmirante don Ismael Huerta Lira, distinguido jefe de nuestra Armada, el que no dudamos será un dignísimo sucesor del señor Swett.

NOMINA DE LOS GOBERNADORES

(Años 1844 - 1925)

Desde que el previsor Gobierno del General Bulnes afianzara para siempre el dominio de Chile sobre el Estrecho y las tierras adyacentes fundando en 1843 la Colonia de Magallanes, han servido el cargo de Gobernadores de este Territorio las siguientes personas:

GOBERNADORES	Fecha de nombramiento
1. Sargento mayor Pedro Silva	Abril de 1844.
2. Sargento mayor Justo de la Rivera	Julio de 1845.
3. Coronel José Santos Mardones	Abril 6 de 1847.
4. Capitán de fragata Benjamín Muñoz Gamero. ✓	Enero 29 de 1851.
5. Teniente coronel Bernardo E. Philippi	Mayo 15 de 1852.
6. Jorge Schythe	Julio 11 de 1853.
7. Damián Riobó	Setiembre 13 de 1866.
8. Capitán de fragata Oscar Viel. ✓	Noviembre 28 de 1867.
9. Sargento mayor Diego Dublé Almeyda	Setiembre 17 de 1874.
10. Teniente coronel Carlos Wood	Febrero 6 de 1878.
11. Francisco R. Sampaio	Mayo 10 de 1880.
12. General de brigada Samuel Valdivieso	Abril 17 de 1889.
13. Teniente coronel Daniel Briseño	Junio 11 de 1891.
14. Teniente coronel José Antonio Soto Salas	Setiembre de 1891.
15. Teniente coronel Daniel Briseño	Diciembre 9 de 1891.
16. Capitán de navío Manuel Señoret. ✓	Agosto 27 de 1892.
17. Mariano Guerrero Baseuñán	Octubre 28 de 1896.
18. Carlos Bories	Junio 28 de 1899.
19. Capitán de fragata Alberto Fuentes. ✓	Agosto 12 de 1904.
20. Fernando Chaigneau	Junio 22 de 1907.
21. Fernando Edwards	Setiembre 10 de 1914.
22. Coronel Luis Contreras Sotomayor	Setiembre 29 de 1917.
23. Exequiel Fernández Hidalgo	Marzo 14 de 1919.
24. Alfonso Bulnes Calvo	Diciembre 6 de 1919.
25. Samuel Ossa Borne	Noviembre 17 de 1920.
26. Vicente Fernández Rocuant	Enero 11 de 1921.
27. Contralmirante Arturo E. Swett	Setiembre 28 de 1924.

RESEÑA GEOGRAFICA DEL TERRITORIO DE MAGALLANES

LIMITES. — El Territorio de Magallanes, que forma la parte más austral del país, tiene los siguientes límites: Norte, el paralelo 47° de latitud Sur, que pasa un poco al Sur de la península de Tres Montes; al Sur y al Poniente, el Océano Pacífico; al Oriente, la República Argentina.

La línea divisoria con la Argentina, en su límite Oriente, fué fijada por el fallo del Rey Eduardo VII de Gran Bretaña, el 20 de Noviembre de 1902, en la forma siguiente: “Del Cerro Ap Iwan, en los 46° 10' de latitud Sur, sigue la divisoria local de aguas determinada por el promontorio que se interna al Sur en el lago Buenos Aires en longitud 71° 46' O. De la extremidad Sur de este promontorio el límite pasa en línea recta hasta la boca del canal mayor del río Jeinemeni, y desde allí sigue aquel río hasta un punto en longitud 71° 59' O. que señala el pie de la divisoria de aguas entre dos afluentes, los ríos Zeballos y Quisoco. Desde este punto sigue esta divisoria de aguas hasta la cumbre del alto Cordón Nevado y continúa al Sur a lo largo de la divisoria de agua de ese elevado cordón entre las boyas del río Tamango o Chacabuco y del río Gio, y asciende a la cumbre de una montaña localmente denominada Cerro Príncipe, en el Cordón Quebrado. Desde ahí sigue la divisoria de aguas que lo conduce a la extremidad austral del promontorio que se interna al Sur en el lago Pueyrredón o Cochrane en longitud 72° 1' O. Desde este promontorio atraviesa el lago, pasando directamente a un punto en la cumbre del cerro, latitud 47° 20' S., longitud 72° 4' O. que domina la orilla Sur del lago. Desde esta cumbre sigue la alta y nevada divisoria de aguas que lo conduce al pico más alto del monte San Lorenzo o Cochrane, de 3,360 metros de altura. Desde el monte San Lorenzo pasa al Sur a lo largo de la elevada divisoria de aguas que separa la hoya del río Salto por el Oeste de la del río San Lorenzo por el Este hasta el pico más alto del cerro Tres Hermanos. Desde este pico sigue la divisoria de aguas entre la hoya del río Mayer Superior por el Este, en el punto donde el río cambia su curso de Noroeste al Suroeste, en latitud 48° 12' S., y las hoyas del Coligüe o río Bravo y del Mayer Inferior, abajo del punto ya mencionado, en el Oeste, tocando el brazo Noroeste del lago San Martín en la boca del río Mayer. Desde este punto sigue por el centro del lago al Sur hasta el punto situado al frente del contrafuerte que termina en la orilla Sur del lago en longitud 72° 47' O., desde donde el límite sigue hasta el pie de este contrafuerte y asciende la divisoria local de aguas hasta el monte Fitz Roy y de allí hasta la división continental de las aguas al Noroeste del lago Viedma. Después el límite sigue al Sur, pasando por la cordillera Darwin, hasta los 50° 45' de latitud S. En este punto la línea se desvía hasta el Noreste, comenzando el límite de la

región de Última Esperanza. Desde la vecindad del monte Stokes hasta el paralelo 52° de latitud Sur, el límite sigue primeramente la división continental de las aguas determinada por la sierra Baguales, separándose de la última a través del río Vizcachas hasta la sierra Cazador; a la extremidad Sureste de ese cordón el límite cruza el río Guillermo y vuelve a juntarse con la división continental de las aguas al Oriente del cerro Solitario, siguiéndola hasta el paralelo 52° de latitud Sur. La línea de frontera, al llegar al paralelo 52° de latitud S., cruza a éste en los 71° 55' 25'' de longitud O. Desde este punto de intersección, la línea corre recta hacia el Oriente hasta los 70° de longitud O., inclinándose ahí hacia el Sur y sigue hasta monte Aymond. Sigue otra vez recta hacia el Oriente hasta latitud 52° 9' y longitud 69° 11' 43''. Aquí se inclina hacia el Sur hasta terminar en la punta Dungeness.

En Tierra del Fuego, la línea de límite corta a ésta rectamente de Norte a Sur por el meridiano 68° 36' 38''. Llegada al canal Beagle, los límites siguen por el eje de este canal hasta salir al Atlántico, siendo chilenas todas las islas situadas al Sur de dicho canal así como las que se hallan al Occidente de la Tierra del Fuego.

SUPERFICIE. — La superficie aproximada del Territorio de Magallanes es de 170,000 kilómetros cuadrados.

El Territorio se divide en dos partes: la continental y la insular. La primera de estas regiones mide aproximadamente una superficie de ochenta y tres mil kilómetros cuadrados, dividida como sigue:

SECCION DEL BACKER. — Comprendida entre los paralelos 47° y 47° 50', con una superficie de 14,800 kilómetros cuadrados, cuyos campos son apropiados para la crianza de ganado vacuno.

Contigua a la anterior, hay otra sección de 26,000 kilómetros cuadrados, comprendida entre los paralelos 47° 50' y 50° 30'. La forman altas y nevadas montañas e innumerables corrientes de agua, no faltando algunos valles de exuberante vegetación. La absoluta falta de caminos y la gran distancia de los centros poblados, dificulta la debida explotación de estas tierras, habiendo que atravesar territorio argentino para llegar a ellas.

REGION DE ULTIMA ESPERANZA. — Tiene una superficie de 14,642 kilómetros cuadrados y está comprendida entre los paralelos 50° 30' y 52°. Sus campos son espléndidos para la ganadería.

PATAGONIA CHILENA. — La sección continental del Territorio de Magallanes desde el paralelo 52° avanza hacia el Oriente, llevando, como límite Norte, que la separa de la República Argentina, dicho paralelo hasta los 70° de longitud Oriente, punto en el cual la línea de límites se inclina al Suroeste, llegando hasta Punta Dungeness.

Su superficie es de 20,175 kilómetros cuadrados. Esta región está dividida por el meridiano 71° 20' en dos partes completamente diversas: la oriental, formada por terrenos planos y la occidental casi completamente cubierta de bosques y regada por numerosos ríos.

PENINSULA DE BRUNSWICK.— Forma la extremidad más meridional del Continente sudamericano. Mide una superficie de 600 mil hectáreas.

PARTE INSULAR. — Comprende una superficie aproximada de 87,150 kilómetros cuadrados y está constituida por numerosas islas, separadas por canales, siendo casi todos ellos navegables.

A continuación se enumeran las principales islas ubicadas en el Territorio de Magallanes.

ISLAS. — MARTA, al Sur de la Segunda Angostura, entre Isla Isabel y Banco Nuevo; altura, 29 metros; diámetro, 1 $\frac{1}{4}$ milla.

MAGDALENA, situada 4 millas al S. S. E. de isla Marta; altura, 41 metros; largo, 1 milla; ancho, un poco menos de 1 milla. En la extremidad N. E. hay instalado un faro.

CONTRAMAESTRE, atravesada a la entrada de la bahía Gente Grande; largo, 1 $\frac{1}{4}$ milla; ancho, 1 $\frac{1}{2}$ milla; altura, 13 metros.

ISABEL, 7 millas al S. O. de la Segunda Angostura; largo, 8 millas; ancho medio, 2 millas. Esta isla fué donada por el Fisco en usufructo a la Junta de Beneficencia de Magallanes.

CLARENCE, desde canal Magdalena hasta canal Bárbara en la costa Sur del Estrecho, en la zona del paso Froward. Superficie, 220,000 hectáreas.

ISLAS CHARLES, casi en el centro del Estrecho, entre los cabos Galland y Edgeworth.

CARLOS III, situada a lo largo del Estrecho, divide a éste en dos canales: el paso Inglés por el lado Norte y el canal David por el Sur; tiene 9 millas de largo por un ancho máximo de 3 $\frac{1}{2}$ millas. Superficie, 8,000 hectáreas.

SHELTER, a 4 millas de la caleta Playa Parda.

ISLAS SANTA ANA, al Norte de la punta Havannah, a la entrada del golfo de Xaultegua.

RICHARDSON, cerca de la costa de Muñoz Gamero; 1 $\frac{3}{4}$ milla de largo.

REDONDA, a 3 millas al E. N. E.; 2 $\frac{1}{2}$ N. del Cabo Tamar.

TAMAR, frente a la costa occidental de la península de Tamar.

ISLA SANTA INES (550,000 hectáreas); JACQUE y DESOLACION (200,000 hectáreas) en el canal Abra.

ISLAS MAZE, grupo numeroso de pequeñas islas y rocas que se extienden al O. N.O. de la isla Richardson

PROVIDENCIA, a 1 $\frac{1}{2}$ milla al O. de la extremidad occidental del grupo Maze; tiene 4 $\frac{1}{2}$ millas de largo de N. a S. por 3 $\frac{1}{2}$ millas de ancho.

CORDOVA, a 4 millas al O. del Cabo Monday, en la entrada del estero Córdova.

ARCHIPIELAGO REINA ADELAIDA, en la costa Norte del Estrecho, desde Cabo Phillip al Occidente; numerosos canales atraviesan el archipiélago en diferentes direcciones. Superficie: 150,000 hectáreas.

PARKER, a 7 millas al Occidente del Cabo Phillip; tiene 5 $\frac{1}{2}$ millas de largo.

WESTMINSTER HALL, a 9 millas al Oeste del Cabo Parker; 336 metros de elevación.

ISLAS SIR JOHN NARBOROUGH, formadas por 9 islas grandes y muchas otras más pequeñas; se extienden hacia el Cabo Victoria.

LOS EVANGELISTAS, formadas por un grupo de 4 islotes escarpados, a 25 millas al Norte 60° Oeste del Cabo Pilar, y a 11 millas al S. S. O. del Cabo Victoria. En el más occidental, que mide 60 metros de altura, está erigido un faro de primer orden, cuya visibilidad es de 25 millas.

RIESCO, gran isla en la extremidad Sur de la Patagonia y del Continente, entre los senos Otway y Skiring; mide 70 millas desde el canal Fitz Roy hasta la península Havannah y unas 30 millas de ancho, entre el canal Gajardo y la costa Oeste del seno Otway. Superficie, 700,000 hectáreas.

ISLAS ENGLEFIELD y VIVIAN, situadas a 4 millas de la costa del puerto Toro.

ISLAS ESFINGE y CAMPAMENTO, en el golpo Xaultegua.

GRUPO ALTAMIRANO, a 1 $\frac{1}{4}$ milla al N. E. de la isla Campamento.

ISLAS GUAYANECO, frente del extremo septentrional del grupo de Wellington, forman el lado Sur del Golfo de Penas. Las principales son la Wager y la Byron.

ISLAS VICENTE y MERINO JARPA, en el estuario Backer.

ISLAS ORLEBAR, ZEALOUS y SCOTT, forman parte del grupo Baker, situadas en el lado oriental de la entrada Norte del canal Messier.

SOMBRERO, al lado Oriente de la entrada al canal Messier.

ISLAS PEQUEÑA WELLINGTON, GRAN WELLINGTON (641,000 hectáreas), STUVEN (56,300 hectáreas), PRYNZ HEINRICH, PENGUIN y MILLARD, al lado occidental del canal Messier.

ISLAS SAUMAEZ y TOPAR, límite Norte y Sur, respectivamente, del canal Ancho.

LA CAMPANA, entre los canales Fallos y Ladrilleros, forma con las islas Guayaneco el lado Sur del Golfo de Penas; mide de Norte a Sur más de un grado de latitud (186,000 hectáreas).

MORNINGTON, al Oriente del canal Picton. Superficie, 57,000 hectáreas.

ARCHIPIELAGO NORTHS, en la misma dirección y a poca distancia de la isla anterior.

ISLAS MADRE DE DIOS, situadas en el lado Oeste del canal Concepción.

INOCENTES, situada en la unión de los canales Concepción e Inocentes.

HANOVER, separadas del grupo de la Reina Adelaida por el Estrecho de Nelson.

CAMBRIDGE, al Noret del Estrecho de Nelson (38,600 hectáreas). Contiene grandes yacimientos de mármoles de excelente calidad.

DUQUE DE YORK, separada de las anteriores por los canales Concepción y West. Superficie, 58,000 hectáreas.

ISLAS OWEN, CARRINGTON, ESPERANZA, VANCOUVER, PIAZZI, NEWTON, CAZADOR, CONTRERAS, VIDAL y otras menores, diseminadas a ambos lados del canal Sarmiento y canales adyacentes.

DAWSON, forma la costa oriental del Estrecho; al Norte la separa de Tierra del Fuego el paso Boquerón o sea la entrada del canal Whiteside y de la Bahía Inútil. Al Este y al Sur está separada de la misma Tierra del Fuego por los canales Whiteside y Gabriel; al Oeste el Estrecho de Magallanes con un ancho de cinco millas la separa de la costa patagónica. Superficie, 140,000 hectáreas.

ISLA GRANDE DE LA TIERRA DEL FUEGO, la isla de mayor extensión de la región magallánica, situada hacia el S. E. del Estrecho. Superficie de la sección chilena, 2,800,000 hectáreas.

Las ISLAS NUEVA, PICTON, NAVARINO, HOSTE y LENNOX, en la costa Sur del canal Beagle.

GORDON, situada en el canal Beagle, divide a éste en dos brazos. Superficie, 90,000 hectáreas.

ARCHIPIELAGOS DE WOLLASTON Y HERMITE, al Sur de la isla Navarino.

SAN ILDEFONSO, situadas a 42 millas hacia el Occidente del falso Cabo de Hornos.

DIEGO RAMIREZ, distantes 59 millas al S. O. del Cabo de Hornos.

PUNTAS Y CABOS. — PUNTA DUNGENESS, en el extremo S. S. O. de la Patagonia chilena, a 6 millas de Cabo Vírgenes, entrada oriental del Estrecho.

PUNTA DELGADA, a 42 millas de Dungeness, es un espléndido fondeadero para buques chicos. Hay un faro de 1.º orden. Se comunica telefónica y telegráficamente con Punta Arenas.

CABO ESPIRITU SANTO, 57 metros de elevación, al N. E. de Tierra del Fuego, forma con el Cabo Vírgenes la línea de entrada al Estrecho por el lado del

Atlántico; una pirámide marca ahí la línea divisoria con la Tierra del Fuego argentina.

CABO ORANGE, 46 metros de altura, en la extremidad Norte de Tierra del Fuego, a 8 $\frac{1}{2}$ millas al S. E. de los cerros de Dirección.

PUNTA ANEGADA, en el extremo Norte de Tierra del Fuego, forma con Punta Delgada de la costa opuesta la entrada a la Primera Angostura.

PUNTA BARRANCA, a la salida de la Primera Angostura, sobre la costa occidental.

PUNTA ESPORA, distante 4 millas de Punta Anegada.

PUNTA SAN ISIDRO, en el extremo occidental de la bahía Felipe, en la entrada oriental de la Segunda Angostura.

CABO NEGRO, aproximadamente 1 milla al Sur del Cabo Porpesse.

CABO PORPESSE, término de la costa occidental del canal Real.

CABOS MONMOUTH y BOQUERON, situado el primero 3 millas al Sur de la Bahía Porvenir, y el segundo en el término de la sierra Balmaceda.

PUNTAS GUAYRABO y SANTA MARIA, situada la primera 9 millas al Sur de Punta Arenas y 3 millas más al Sur la segunda. En la costa comprendida entre Punta Arenas y las Puntas nombradas, encuéntrase los surgideros de Río de los Ciervos, Leñadura y Tres Brazos.

PUNTA CARRERA, a 11 millas al Sur de la bahía Agua Fresca.

PUNTA SANTA ANA, 2 millas al Sur de la bahía Carrera; ahí estuvo el cementerio de la colonia del Puerto del Hambre.

CABO SAN ISIDRO, a 6 millas de la bahía Voces y 40 millas de Punta Arenas en el punto en que la costa cambia de dirección; se ha erigido en su cumbre un faro de 1.º orden. Se comunica telefónicamente con Punta Arenas, línea que sirve para anunciar el paso por ese cabo de los vapores que vienen del Pacífico.

CABO FROWARD, situado próximamente en la mitad del Estrecho, forma la extremidad meridional del Continente sudamericano.

CABO VALENTIN y PUNTA ARSKA, en la extremidad N. O. de la isla Dawson el primero y en la N. E. la segunda.

PUNTA JOAQUIN, tres millas al Oeste de la punta Sur de la entrada de bahía Lomas; forma con el Cabo San Isidro de la costa opuesta la parte más angosta del Estrecho en esta sección.

CABO HOLLAND, entre las bahías Woods y Andrés, formado por una cadena de 4 millas de largo y de 338 metros de elevación.

CABO GALLANT, $\frac{1}{2}$ milla al occidente de la punta que por el S. O. cierra la bahía Fortescue.

PUNTA PASAJE, 8 millas al O. N. O. del Cabo Gallant; da forma a la bahía Isabel por el Oriente.

CABOS QUOD y FALSO QUOD; el primero está situado $2\frac{1}{4}$ millas al Oeste de la isla Borja; tiene 240 metros de elevación. El Falso Quod encuéntrase cerca de dos millas al Oeste y ofrece mucha semejanza con el primero.

CABO CROSSTIDE, forma la extremidad oriental de la isla Carlos III.

CABO NOTCH, $10\frac{1}{2}$ millas al Oeste del Cabo Quod, formado por una masa de rocas de 177 metros de elevación.

CABO COOPER KEY, en la costa Norte del canal Largo, al Oeste de la caleta Pollard.

PUNTA HAVANNAH, límite occidental del canal Largo.

CABO HUNTER, situado $3\frac{1}{2}$ millas al Oeste de la bahía Stewart, al Oriente de la entrada del estero Nevado; se eleva en su cumbre a 271 metros.

PUNTA DAVIS, al Oeste del estero Canoe, separa a éste del estero Indio.

CABO MONDAY, forma el límite occidental del Canal Largo, en la costa Sur del Estrecho; 278 metros de elevación.

En la sección más occidental del Estrecho, denominada PASO DEL MAR, y que se extiende desde el Cabo Monday o la Punta Havannah hasta la salida al Pacífico, se encuentran:

CABO PROVIDENCIA, forma el extremo Sur de la isla de este nombre.

CABO TAMAR, constituye la parte occidental de la isla de este nombre.

CABO RODA, forma la extremidad más occidental de la península Tamar, $1\frac{1}{4}$ milla al Oeste del Cabo Tamar.

CABO UPRIGHT, constituye la extremidad Norte de la península que separa la bahía Upright del seno Wallis; tiene 264 metros de altura.

CABO KING, forma la extremidad S. O. de la isla de este nombre; por su pie corre el canal Esmeralda, que comunica al puerto Cuarenta Días.

CABO VICTORIA, separado de la isla de este nombre, por un angosto canalito, constituye por el Norte el límite de la entrada occidental del Estrecho.

PUNTA FELIX, cierra por el Oeste la bahía del mismo nombre; elevación, 190 metros.

CABOS VALENTINA y CUEVAS, situado el primero a 6 millas al Oeste de Punta Félix, forma la bahía del mismo nombre que no es utilizable, y el segundo 3 millas más al occidente.

CABO CORTADO, 900 metros al Oeste de la bahía Tuesday, lo forma un peñón perpendicular de unos 60 metros de elevación.

PUNTA HAMILTON, 2 millas al Occidente del cabo anterior.

CABO PILAR, notable por su elevación, forma la punta meridional de la entrada occidental del Estrecho. En su cima nacen dos picos que se elevan sobre el nivel del mar a 552 metros el oriental y a 506 el occidental.

CABO NOSE, constituye el límite S. O. de la bahía Inútil; elevación, 832 metros.

PUNTA CARUKINCA, 11 millas al S. E. del puerto Yartou, marca el término del canal Whiteside y el principio del seno del Almirantazgo.

PUNTAS ARSKA y KELP, en la costa occidental del canal Whiteside, la primera 3 millas al Norte del surgidero Valentín, y la segunda 14 millas al S. S. E. de la primera.

PUNTA TURN y CABO EXPECTACION, forman la extremidad S. E. de la isla Dawson.

En el Canal Jerónimo se encuentran:

CABO CHARLES, en la costa oriental, 9 millas distante del puerto Cutter; este cabo y la punta Manning de la costa opuesta señalan el término del canal Jerónimo y el principio del seno Otway

PUNTA MANNING, 2 millas al Norte de la isla Corona.

En seno Otway se encuentran:

CABO PRAT, en la costa oriental, limita por el N. E. la caleta Camden.

PUNTA ESPOLON, a 28 millas del anterior, en el fondo del seno Otway. En la sección de Cabo Prat a Punta Espolón se encuentran los ríos el Canelos, el Grande, Mina Rica y los Patos.

PUNTA LACKWTER, 7 $\frac{1}{2}$ millas al Norte de la punta Hately, en la costa occidental del Otway.

PUNTAS HALL y JORGE, forma la primera por el S. O. la entrada del canal Fitz Roy; la segunda sigue al Oeste.

PUNTA ARNOTT, cierra por el N. O. la bahía Curtze.

PUNTA SPOERER, dista una milla de la isla Campamento, en la costa Norte de la isla Riesco.

CABO DE HORNOS, el más nombrado de los cabos magallánicos, al Sur de la isla Navarino, en la punta Sur de la isla Hornos.

BAHIAS. — Entrando al Estrecho por la parte oriental encuéntranse las siguientes bahías:

POSESION, desde el cabo de este nombre hasta la entrada oriental de la Primera Angostura.

SANTIAGO, (St. Jaco Bay), al Oeste de punta Barranca.

SAN GREGORIO, pocas millas distante del anterior; hay ahí (en puerto Sara) instalado el gran Frigorífico de Patagonia.

FELIPE (Phillip Bay), en la costa fueguina, entre las puntas Baja y San Isidro, es decir, de la Primera a la Segunda Angostura.

LEE, entre el cabo San Vicente y la punta Zegers, en la entrada de la bahía Gente Grande.

GENTE GRANDE, al Oriente de la punta Zegers, Tierra del Fuego. La Sociedad de Gente Grande tiene ahí espléndidas instalaciones ganaderas.

WHITSAND, entre punta Gracia y punta Low, que está por el Norte del puerto Zenteno; tiene en la boca 6 millas de ancho.

OAZY HARBOUR, hacia el N. E. de la bahía Whitsand.

LAREDO, situada inmediatamente al Sur de Cabo Negro; mide 1 milla de saco por 2 de boca.

SURGIDEROS DE CHABUNCO y RIO SECO, situado 5 millas al Sur de Cabo Negro el primero y 2 millas más al Sur el segundo.

CATALINA, 8 millas al Sur de bahía Laredo, e inmediatamente al Norte de Punta Arenas.

PUNTA ARENAS, 21½ millas al Sur de Punta Arenosa, asiento de la ciudad del mismo nombre que es la capital del Territorio de Magallanes y la ciudad más populosa y de mayor importancia de toda la región austral sudamericana.

PORVENIR, se abre esta bahía 3 millas al Norte del Cabo Monmouth; es útil sólo para buques de pequeño calado; dista 18 millas de Punta Arenas. Es el asiento de la población de Porvenir.

AGUA FRESCA, situada 13 millas al Sur de Punta Arenas.

BAHIA CARRERAS, 25 millas al Sur de Punta Arenas; es un buen fondeadero para buques chicos.

BAHIA VOCES, situada inmediatamente al Sur del puerto del Hambre.

BAHIA DEL AGUILA, situada inmediatamente al Occidente del Cabo San Isidro; la ex-Sociedad Ballenera de Magallanes tuvo ahí el asiento principal de sus instalaciones.

BAHIAS DEL CAÑON, DEL INDIO, BOUCHAGE, BOUNAND y BOUGAINVILLE, a continuación de Bahía Aguila.

BAHIA SAN NICOLAS, la mejor que existe en la costa entre Cabo San Isidro y Cabo Froward; en el centro está la pequeña isla Sánchez; en su fondo desemboca el río De Gennes.

BAHIA LOMAS, situada 1 millas al Sur del Cabo Valentín, en isla Dawson, y 5 de la caleta Preservación; tiene cerca de 6 millas de saco.

BAHIA SNUG, 5 millas al Oeste del Cabo Froward; es recomendable como fondeadero.

BAHIA WOOD, 8 millas al Oeste de la bahía anterior; las tierras altas del cabo Holland la hacen abrigada y recomendable para punto de espera; ahí desagua el río San José.

BAHIA ANDRES, en la extremidad occidental del cabo Holland; no sirve como fondeadero por estar abierta a todos los vientos.

BAHIA CORDES, 12 millas al Oeste de la bahía Wood; en su entrada hállase la pequeña isla Mussell; el monte Tres Conos y otros hasta de 1,110 metros de elevación la circundan por el fondo; un pequeño canal existe en el fondo de la bahía y la pone en comunicación con un seno interior denominado puerto San Miguel.

BAHIA FORTESCUE, situada 3 millas al Oeste de bahía Cordes, y distante 28 millas de cabo Froward; es el mejor fondeadero para toda clase de buques al Oeste de la bahía San Nicolás.

BAHIAS CASCADE y MAZAREDO, situadas en el estero que sigue al Occidente del seno Lyell.

BAHIAS POND y BELL, situadas la primera en la entrada y la segunda en el fondo de la gran ensenada que se forma al Occidente de la Punta Taylor, 6 1/2 millas al Oeste del canal Pedro; sirven sólo para embarcaciones chicas.

BAHIA SIMON, 5 millas al Occidente de la bahía Pond; se comunica por el Sur con los canales San Miguel y Bárbara; las islas Burgess, Cayetano y otras pequeñas diseminadas en la bahía hacen a ésta muy poco recomendable.

BAHIAS WARRINGTON, DIGHTON y SMYTH, situadas las dos primeras en la costa occidental del canal Bárbara y al Sur de la bahía Dighton la última; aquéllas ofrecen un buen abrigo, ésta, en cambio, es poco recomendable.

BAHIA ISABEL, distante 37 millas del cabo Froward, ofrece un fondeadero recomendable en su orilla oriental.

RADA YORK, 5 millas al Oeste de la bahía Isabel; desemboca en ella el río Batchelor; no es fondeadero aceptable.

BAHIA BORJA, distante 48 millas del cabo Froward, es uno de los mejores puertos del Estrecho, recomendable para toda clase de buques; afuera de la punta occidental encuéntrase la isla Borja.

BAHIA BARCELO, entre los cabos Quod y Falso Quod, no es utilizable.

BAHIA MUSSELL, en la costa Norte de la isla Carlos III, es poco aceptable.

BAHIA TYLLY, entre las islas Los Bonetes y el cabo Crosstide; dista 44 millas del cabo Froward y 4 de la bahía Borja; es recomendable para buques de regulares dimensiones.

BAHIAS CHOISEUL y NASH, situada la primera 5 millas al N. O. del canal Bárbara, en la costa de la isla Santa Inés, y 4 millas más al Oeste la segunda, están sembradas de islotes y rocas; no ofrecen ninguna utilidad.

BAHIAS BUTLER, CHANCE y MASS, situada frente al cabo Quod la primera y al Oeste de ésta las otras; sólo la primera es recomendable para buques de pequeño calado.

BAHIAS OSORNO, LANGARA, ARCE, GOOD LUCK y GUIRIOR, situadas entre cabo Falso Quod y cabo Notch, son poco utilizables.

BAHIA PAULINA, separada de la bahía Guirior por la península Notch; no es recomendable; en su centro está la isla Chop. Caleta Notch, al fondo de la bahía Paulina, es un buen fondeadero; dista 65 millas del cabo Froward y 884 del cabo Pilar.

VENTISQUERO, en la ensenada formada al Oeste de la punta Hill, en la costa Norte del canal Largo; la isla Rock divide la bahía en dos secciones, siendo inutilizable la del interior; la sección exterior es un espléndido puerto y se le conoce con el nombre de fondeadero Field.

BAHIAS BELL Y HANNANT, situadas al Oeste del cabo Key, son de poquísima utilidad.

SWALLOW, situada 11 $\frac{1}{4}$ milla al Oeste de la ensenada de las Nieves, dista 57 millas del cabo Froward y 88 del cabo Pilar; la isla Carteret la separa de bahía Condesa; no ofrece buen fondeadero.

BAHIAS CONDESA y STEWART, al Oeste de la anterior, son de malas condiciones para fondeaderos.

HABERGAL, situada en el estero Nevado, está dividida por la isla Arthur en dos partes: Habergal oriental y Habergal occidental; dista 66 millas del cabo Froward y 86 del cabo Pilar; el fondeadero de la parte oriental ofrece muy buenas condiciones.

ARATHOON, formada por un gran seno situado 4 $\frac{1}{2}$ millas al Oeste del estero Nevado.

ESTERO NEVADO, inmediatamente al Oeste del cabo Hunter; se interna al S. E. en la isla Santa Inés, con un ancho de 1 $\frac{1}{4}$ milla.

DARSENA MARSH, situada en el fondo oriental de la bahía Arathoon, dista 73 y 82 millas, respectivamente, de los cabos Froward y Pilar. Por encontrarse algo separada de ruta (6 millas del eje del Estrecho) y por estar al frente en la costa opuesta el fondeadero Field, esta dársena es poco frecuentada.

ESTERO ROCALLOSO, a 4 millas al Occidente de la entrada del canal del Abra, en el fondo de una bahía abierta formada por la punta Casper; dista 77 y 71 millas, respectivamente, de los cabos Froward y Pilar.

BAHIAS UNDERHILL y LEWIS y CALETAS MOSTYN y BROOKE, situadas al Occidente de la punta Casper, no ofrecen buenas condiciones como fondeaderos.

HALF-PORT, 1 milla al Oeste del puerto Angosto, sirve sólo para buques chicos.

ESTEROS CANOE e INDIO, al Oeste del puerto Angosto, separados por la punta Davis, no son utilizables para la navegación.

BYRON, situada al pie del cabo Monday, es sólo utilizable para pequeñas embarcaciones.

BAHIAS CLIFT, THOMAS y CORSKCEW, en la costa Sur de Muñoz Gamero, no sirven para la navegación.

MEDALLA, 1 milla al Oeste del cabo Monday, es sólo utilizable para botes.

ESTERO CORDOVA, situado inmediatamente al Oeste de la isla del mismo nombre, forma varias bahías en la parte occidental de ninguna utilidad para la navegación.

BAHIAS WILLIWAW, UPRIGHT, y DESILUSION, al Oeste del estero Córdova; no son utilizables.

ILDEFONSO, inmediatamente al Oeste del cabo Upright, no sirve para surgidero.

ALQUILQUA, formada por la gran ensenada que se abre entre cabo Upright y la punta Santa Casilda; no ofrece ventajas para la navegación; en su parte occidental se encuentran las islas Chapman.

En la zona comprendida entre la isla Tamar y los Evangelistas:

BEAUFORT, extensa ensenada que se forma entre la isla Tamar y cabo Phillip, que distan entre sí, 8 millas; divídese en 2 brazos, de los cuales el más occidental es el principio del canal Smith; no es recomendable.

SHOLL, a la entrada del canal Smith en su costa occidental; pueden utilizarla como fondeadero los buques que entren o salgan del canal nombrado.

BAHIAS PARKER y LECKY, a continuación de la anterior; no ofrecen buenas condiciones.

CALETA DALBY y BAHIA WODSWORTH, al Oeste del puerto Churruca, no ofrecen utilidad por sus reducidas dimensiones.

FELIX, dista 7 $\frac{1}{2}$ millas del puerto Churruca y está situada al Este de la punta Félix; abierta a todos los vientos y poco limpia su entrada, esta bahía no sirve como fondeadero. En un islote distante 1 $\frac{1}{2}$ milla, hay un faro de segundo orden, cuya luz tiene una visibilidad de 17 millas.

TRUJILLO, 3 millas al Occidente del cabo Cuevas, es un buen fondeadero.

TUESDAY, situada a 13 millas del cabo Pilar; marcan la entrada los islotes Nodales; tiene un excelente fondeadero para toda clase de buques.

SKIRING, 3 millas al Occidente del cabo Cortado; por ser su entrada estrecha y peligrosa no es utilizable.

En la costa de la Tierra del Fuego, se encuentran:

INUTIL, formada por una inmensa ensenada que se abre inmediatamente al Este del cabo Boquerón, en la costa de la Tierra del Fuego; tiene un perímetro de 75 millas; por estar completamente abierta a los vientos del S. O., es poco útil para la navegación.

SURGIDERO VALENTIN, 3 millas al Sur de la punta Arska, abrigado por la isla Dawson, es un buen fondeadero.

WILLES, en la costa de la isla Dawson, es el mejor fondeadero de ella.

HARRIS, a poca distancia de la anterior, fué el asiento de la misión salesiana de la isla Dawson.

FOX, al Sur y a continuación de la anterior; el río Fox, de considerable caudal, desemboca en el fondo de la bahía

BAHIA o ESTERO BROOKES, en la costa Sur del seno del Almirantazgo, en su parte oriental se forman los puertos Gómez, Hernández, Palma y Guerrero.

BAHIA o ESTERO AINSWORTH, 12 millas al Este de la bahía Brookes.

BAHIA o ESTERO PARRY, 12 millas al Este del anterior.

CASCADA, en la costa Sur del canal Gabriel.

ISLA, en la costa Norte del canal Gabriel, 6 millas al Oeste de la bahía Cascada.

BAHIAS ARAUZ y TRES ISLAS, en la costa oriental.

ESTERO CONDOR, en la costa occidental, 10 millas distante de la punta Jerónimo; tiene 4 millas de largo por media de ancho; el fondo de saco de este estero lo constituye la caleta Llanza, situada al O. S. O. de la isla Dagnino.

ESTERO NUÑEZ, 4 millas al Norte del estero anterior, se forma al Oeste de la isla Guzmán.

ESTERO SULIVAN, al Oeste de las islas Coronas (Pan de Azúcar, Corona y Ward), dista como 12 millas del estero Cándor.

ENSENADA TORINO, entre las puntas Espolón y Jorge, en el fondo del seno Otway y a la entrada del canal Fitz Roy.

ENSENADA DEL INDIO en la costa occidental del Otway, entre las puntas Grimal por el Norte y Lackwater por el Sur.

BEAGLE, 3 millas adentro del canal Fitz Roy, en la costa occidental.

PALOMARES, en la costa oriental del canal Fitz Roy, ofrece buenas condiciones.

ENSENADA PONSOMBY, entre la punta Bennet en la boca Norte del canal Fitz Roy hasta la punta Rocallosa distante 18 millas al Oeste de la anterior.

BUCKLE, formada por una ensenada en la entrada del canal Gajardo, en la costa oriental.

PUERTOS. — Además del puerto principal de Punta Arenas y de los de Porvenir y Natales, se encuentran los siguientes:

ZENTENO, (antiguamente Peckett Harbour) en la parte oriental del Estrecho, a 28 millas de Punta Arenas; la bahía mide 4 $\frac{1}{2}$ millas de largo en sentido N. S. y 2 de ancho de E. a O.

DEL HAMBRE (Famine), al Sur de la punta Santa Ana, a 28 millas de

Punta Arenas; asiento de la desgraciada colonia Rey Don Felipe, fundada por Sarmiento en 1584. Levantóse también ahí en 1843 el Fuerte Bulnes.

SAN ANTONIO, entre la costa de la isla Dawson y las islas vecinas Norte y San Juan.

VALDES, a 2 1/2 millas del puerto San Antonio; rodeada de elevadas montañas y con quebradas profundas, es poco recomendable.

GALLANT, formado por la ensenada interior de la bahía Fontescue; embancado en el canal de entrada, ofrece, sin embargo, un excelente fondeadero.

BEAUBASIN, al Oeste de la entrada del canal Magdalena, al pie del monte Vernal.

LANGARA, al Sur de la caleta Miller, es un buen fondeadero.

FONDEADERO FIELD, es uno de los más recomendables para toda clase de buques en la costa Norte del canal Largo; dista 18 millas de bahía Borja, y 42 de puerto Tamar.

CALETA PLAYA PARDA, situada al Norte 32° Este de la punta Sur de la isla Shelter; dista 71 millas de cabo Froward y 76 del cabo Pilar; recomendable como fondeadero.

ANGOSTO, a 12 millas al Oeste del canal Abra; distante 13 millas de la caleta anterior.

CALETA SYLVIA, sobre la costa oriental de la isla Providencia; 102 millas distante de cabo Froward.

CALETA BAKER, distante 96 y 54 millas, respectivamente, de los cabos Froward y Pilar.

TAMAR, situado hacia el extremo y al Sur de la península de este mismo nombre; dista 41 millas del cabo Pilar y 108 millas del cabo Froward.

RACHAS, distante 111 millas del cabo Froward y 39 millas del cabo Pilar, ofrece un buen fondeadero.

TUESDAY, distante 130 millas del cabo Froward.

CUARENTA DIAS, situado en medio de un grupo de pequeñas islas, de las cuales es la mayor la isla Atalaya, a 2 1/2 millas al O. N. O. del cabo King; es punto de espera y refugio para el buque que lleva periódicamente consumos y provisiones al faro Evangelista.

MISERICORDIA, dista 4 1/2 millas del cabo Pilar; es peligroso su fondeadero.

ISLA, en el canal Messier.

BALLENAS, en la isla Wager.

EDEN, en la Angostura Inglesa, distante 444 millas de Punta Arenas.

PUERTOS GRAPPLER y MOLINEUX, en el canal Concepción.

ISTMUS, en la península Zach, distante 78 millas de Puerto Bueno; es un buen fondeadero.

BUENO, en el canal Sarmiento.

CALETAS ESPERANZA, DISCORDIA, JOSEFINA, PUERTO NUEVO y MAC KELLAND, situadas al Oriente de cabo Boquerón las tres primeras, y en la costa de bahía Inútil las dos últimas; son utilizadas por embarcaciones pequeñas que sirven a las estancias de esa región.

YARTOU, en la costa de Tierra del Fuego, en el lado oriental del canal Whiteside.

MESKEM, situado en el canal de este nombre y en la costa de la isla Dawson; espléndido fondeadero.

COISEL, en la costa de la isla Dawson, frente a la isleta Conkitu.

GOMEZ, a 1 1/2 milla hacia el S. O. de la punta Esperanza, a la entrada del Seno del Almirantazgo.

HERNANDEZ, 2 1/2 millas adentro del seno Brookes, en su costa occidental.

CALETA HOPE, en el fondo del seno Almirantazgo; ahí desemboca el río que sirve de desagüe al lago Fagnano.

PUERTO CUTTER y CALETA REAL, en la costa oriental del canal Jerónimo.

HENRY, en la costa occidental del canal Jerónimo; 1 milla al Oeste del cabo Forty Five.

CONDOR, en el fondo del estero del mismo nombre, en la costa occidental del canal Jerónimo.

En seno Otway se encuentran:

CALETA OCASION, poco más de 1 milla al Este del Cabo Charles.

POMAR, en la costa oriental; es un buen fondeadero.

VALDERRAMA, costa occidental de Otway, en la entrada del estuario Fanny.

TORO, entre las puntas Hammond y Martín, en la costa occidental del seno Otway.

CURTZE, es el mejor fondeadero del canal Fitz Roy.

CALETA DE LOS AMIGOS, en la costa oriental del canal Fitz Roy, a poco más de 1/2 milla de la desembocadura en el seno Skiring.

CALETA LAS MINAS, 12 millas al Oeste del morro Hopper.

ALTAMIRANO, en la costa Norte del seno Skiring.

WILLIAMS, distante 4 millas al Oeste del puerto Altamirano.

PINTO, en la costa continental del seno Skiring.

GARAY, en la costa Sur del seno Skiring.

En el golfo de Xaultegua se encuentran los puertos Bobillier, Guzmán,

Gómez y las caletas Browne, Cascada, Torres, Elicia, Término y algunos otros de menos importancia.

En el seno de Ultima Esperanza se forman algunas bahías y puertos de buenas condiciones para la navegación, siendo los principales PUERTO NATALES, PUERTO CONSUELO, PUERTO PRAT, PUERTO CONDOR, PUERTO LAFOREST, PUERTO RIQUELME, PUERTO PINTO y PUERTO CONDELL.

SENOS. — LYELL, se interna 8 millas en la isla Clarence, por el Occidente de la península de Greenough. Ahí se forman la bahía Kemp y la caleta Stokes. En la entrada están las 2 islas Dos Hermanas.

BALLENA, la primera abra al Oeste de la bahía Nach, al Oriente de la península Ulloa. En su costa se forma la bahía Last.

DE LAS NIEVES, gran brazo de mar de 2 millas de ancho en la entrada y 10 de saco, se abre al Occidente de la isla Spider, término de la península Ulloa. No tiene importancia para la navegación.

DEL LEON, 1 $\frac{1}{4}$ millas al Oeste de la bahía Langara, costa Norte del canal Largo.

NORTHBROOK, formado por un extenso brazo de mar, se interna 10 millas en la península de Muñoz Gamero; no tiene fondeaderos.

OWEN; se interna en la isla Dawson, con un ancho de dos millas y más de 8 de largo, se abre en el punto de confluencia de los canales Meskem y Anica.

DEL ALMIRANTAZGO, en el extremo Sur del canal Whiteside, Tierra del Fuego; su ancho varía entre 7 millas; se interna por 45 millas en la Tierra del Fuego, en dirección al Este. En la costa Norte fórmanse los grandes esteros Brookes, Ainsworth y Parry.

OTWAY, ábrese al Oriente de la punta Manning y del cabo Charles; su costa Oeste rodea la gran isla Riesco; su ancho máximo es de 16 millas y su internación en dirección del N. E. es de 49 millas. En la costa oriental se forman las caletas Ocasión y Condesa, el puerto Pomar, la ensenada Torino y los estuarios Wickham y Silva Palma. En la costa occidental abren los estuarios Bending y Fanny, los puertos Valderrama, Toro y Ward, el surgidero Eros, la caleta Hately y la ensenada del Indio. Las islas Englefield y Vivian se encuentran casi equidistantes de ambas costas.

SKIRING, comunicado con el de Otway por el canal Fitz Roy, sus aguas rodean por el Norte en dirección E. O., la isla Riesco. Su ancho varía entre 7 millas en la parte oriental y 20 en la occidental; el largo en sentido E. O. es de 50 millas. En la costa Norte se encuentran las caletas Coles y Las Minas, los puertos Altamirano, Williams, Pinto, Baltra y Amistad, y los estuarios

La Pera, Las Rucas, Excelesior y Ventisqueros. En la costa Sur se forman la ensenada Ponsomby, el puerto Garay y el estuario Navarro.

CABEZA DEL MAR, extenso seno interior, de 6 a 7 millas de largo por 2 a 3 millas de ancho; situada su costa occidental a 10 millas al Oeste de la entrada del puerto Zenteno.

BRENTON, se forma entre la isla Wickman y la extremidad Sur de Dawson; tiene unas 8 millas de saco y 6 de ancho a la entrada.

ULTIMA ESPERANZA, gran seno o estuario en la región de este nombre, en cuya costa desembocan numerosos ríos, como el Serrano y el Arturo Prat.

OBSTRUCCION, se forma al Norte de la península Muñoz Gamero.

WALLIS, brazo de mar que se abre al S. E. de la bahía Alquilqua.

CANALES. — PRIMERA ANGOSTURA, paso del Estrecho que se forma entre las puntas Delgada y Anegada, se prolonga hasta frente a la punta Barranca; tiene 9 1/2 millas de largo por un ancho medio de dos millas.

SEGUNDA ANGOSTURA, paso del Estrecho que se abre 20 millas al S. O. de la Primera Angostura; su largo es de 12 millas y su ancho de 4 a 6 millas. A la salida de esta Angostura se abren el canal Nuevo, el canal de la Reina y el canal Real.

CANAL NUEVO, la más segura y traficada de las tres rutas que un buque puede seguir hacia el Sur a la salida de la Segunda Angostura; comprendido entre la costa fueguina desde el cabo San Vicente hasta la isla Contramaestre por un lado, y las islas Marta y Magdalena por el otro.

CANAL DE LA REINA, formado al Oriente por los bancos Marta y Walker y la isla Magdalena, y al Occidente por la costa de la isla Isabel; mide 10 millas de largo por 1 de ancho.

CANAL REAL, comprendido entre la costa de la Patagonia, desde la punta Gracia hasta el cabo Porpesse, y la costa occidental de la isla Isabel, desde la punta Frontón hasta el cabo Tórax; su largo es de 15 millas y su ancho varía entre 7 millas y 1 1/4 milla.

CANAL TORTUOSO, 2 millas de largo por 2 ó 3 cables de ancho, comunica las aguas del Puerto Zenteno con las de la laguna Baja.

CANAL ANCHO, parte del Estrecho que empieza en cabo Porpesse, término de la costa occidental del canal Real, y que se prolonga al Sur 15° E por espacio de unas 50 millas.

CRIPPLES, paso entre la isla Richardson y la costa de Muñoz Gamero, conduce a puerto Tamar; tiene 13 millas de largo y 3 cables de ancho.

SYLVIA, se abre entre la isla Providencia y el Continente, a continuación del canal Cripples; tiene 5 millas de largo.

SMYTH, a la salida del Estrecho por Tamar, desde la península Muñoz Gamero hasta el estrecho Nelson.

MAGDALENA, se extiende entre las islas Clarence y Dawson, de Norte a Sur hasta cabo Turn, desde donde se dirige al Occidente con el nombre de canal Cockburn hasta llegar al Pacífico.

CANAL PEDRO, se interna por 12 millas en dirección Sur en la isla Clarence y con el nombre de canal Aewalisnan se interna otras 12 millas hasta desembocar en el canal Cockburn.

BARBARA, de 5 millas de largo y 2 de ancho, separa la isla Santa Inés de la isla Cayetano (del grupo Clarence) y comunica el Estrecho con el Pacífico por vía del canal Cockburn.

CANAL DAVID, de 9 millas de largo y 1 a 3 de ancho, corre entre la isla Carlos III y la península Ulloa.

PASO INGLES, al lado Norte de la isla Carlos III.

JERONIMO, se abre en la costa Norte del Estrecho entre las puntas Arauz y Jerónimo, frente a la isla Carlos III, describe un arco de círculo de 21 millas hasta frente al cabo Charles, donde desemboca en el gran seno Otway.

CANAL LARGO, de 34 millas de largo por un ancho de 2 a 3 millas, corre en dirección al N. 76° O., desde el cabo Falso Quod hasta la punta Havannah.

ABRA, se abre como 2 millas al Oeste de la bahía Arathoon, comunica el Estrecho con las aguas de la bahía Otway, separando la isla Santa Inés de la isla Desolación.

PASO DEL MAR, la parte más occidental del Estrecho, comprendida desde la punta Havannah hasta la salida al Pacífico. Su largo es de 58 millas y su ancho varía entre 5 y 12 millas.

PASO RODA, se abre al Oeste del cabo de este nombre, separa la península Tamar de la isla Tamar; tiene 3 millas de largo.

ESMERALDA, corre por el Norte de las islas Sir John Narborough.

WHITESIDE, corre entre la isla Dawson y Tierra del Fuego, desde el paso Boquerón hasta el cabo Expectación; tiene un ancho medio de 10 millas.

MESKEM, de 9 millas de largo por 1 de ancho, corre por el Norte de la isla Wickham separándola de la isla Dawson.

ANICA, de 5 millas de largo y de regular ancho, comunica los senos Owen y Brenton.

GABRIEL, de 25 millas de largo y un ancho que varía entre 1 1/2 y 1/2 milla, separa la isla Dawson de la Tierra del Fuego.

Fitz Roy, de 12 mills de largo y un ancho medio de 5 cables, comunica el seno Otway con el seno Skiring.

GAJARDO, se abre en la parte S. O. del seno Skiring y comunica las aguas de éste con las del golfo Xaultegua; su largo es de 30 millas y su ancho medio varía entre 1 1/2 millas y 7 cables.

MESSIER, se abre en la bahía Tarn, forma parte de los canales patagónicos; corre de Norte a Sur entre el Continente y las numerosas islas de esa región. En el canal Messier se encuentra el peligroso paso para la navegación llamado ANGOSTURA INGLESA.

TRINIDAD, se abre en la extremidad meridional de la gran isla Wellington y conduce al Pacífico.

PASO DEL INDIO, continuación del canal Messier, desde Angostura Inglesa hasta la isla Saumaez, desde donde se conoce con el nombre de canal Ancho hasta la isla Topar.

CONCEPCION, corre al Sur hasta la isla Topar, donde se divide en canal Trinidad y canal Ancho.

FALLOS, corre entre las islas Stoven, Wellington y otras por el Este y las islas Campana por el Oeste. Desemboca en el Pacífico con el nombre de canal Ladrillero.

PICTON, parte al S. E. desde la desembocadura del canal Ladrillero y se abre hacia el Sur en el canal Trinidad.

INOCENTES. La continuación hacia el Sur del canal Concepción, toma el nombre de canal Inocentes desde las islas de este nombre.

SARMIENTO, continuación del canal anterior desde la Angostura Guía. Este canal toma después los nombres de Collinwood, paso Victoria y canal Smith.

El largo de los canales anteriores, desde canal Messier, es como de trescientas millas.

BEAGLE, en la parte Sur de Tierra del Fuego, comunica el Océano Atlántico con el Pacífico. Del Atlántico corre al Oeste por unas 70 millas hasta la punta Divide, de la isla Gordon, donde se divide en dos brazos, de los cuales el del N. O. se prolonga por 50 millas entre la costa Sur de la isla Gordon y la costa Norte de la isla Hoste.

LAGOS. — COCHRANE, en la línea divisoria con la Argentina, nace al Sur de los 47°; tiene una superficie como de 300 kilómetros cuadrados.

SAN MARTIN, al Sur del anterior, su superficie es de 1,000 kilómetros. Estos dos lagos están cortados por la línea divisoria con la República Argentina.

TORO, SARMIENTO, BALMACEDA, NORDENSKJOLD, PEHUE, ANIBAL PINTO, lagunas DIANA y AZUL y algunos otros menores, en la región de Ultima Esperanza.

FAGNANO, en la Tierra del Fuego y numerosos otros menores y lagunas disseminados en las distintas secciones del Territorio.

RIOS. — BAKER, BRAVO, PASCUA, sirven de desagüe a los lagos Cochra-
ne y San Martín.

GEIKIE, LAS CHINAS, VIZCACHAS, PAINE, TRES PASOS, ARTURO PRAT, NATALIS, TRANQUILO y muchos otros menores en la región de Ultima Esperanza.

CIAIQUE y ZURDO, en la Patagonia oriental, atraviesan la línea fronteriza y desembocan el primero al Sur de Río Gallegos y en este mismo río el segundo.

VEGAS, MALAS, PENITENTE, HONDO y algunos otros, al Oeste de Morro Chico, forman el río Gallegos, que desemboca en el Atlántico.

PINTO, PEREZ y HAASE, desembocan en el seno de Skiring.

PESCADO, CHUBUNCO, RIO SECO, TRES PUENTES, LAS MINAS, LA MANO, LOS CIERVOS, LEÑA DURA, TRES BRAZOS, GUAYRABO, SANTA MARIA, AGUA FRESCA y AMARILLO, algunos de los cuales son pequeños chorrillos, en la península de Brunswick, de Norte a Sur.

SAN JUAN o SEDGER, desemboca al Sur del puerto del Hambre.

SAN JOSE y BATCHELOR, al Sur del anterior.

CANELO, RIO GRANDE, MINA RICA, LOS PATOS y algunos menores, en la costa occidental de la península de Brunswick.

CALAFATE, PANTANO y RIVERSIDE, en bahía Lomas.

OSCAR y del ORO en bahía Felipe.

CARMEN SYLVA; RIO GRANDE, formado por los ríos BARRANCA, BELLAVISTA, AÑO NUEVO, CANDELARIA y otros, al Sur de la sierra Carmen Sylva.

Chorrillos OSSA, MARAZZI, ROSARIO y ESPERANZA y ríos SHELTER y COLORADO, en bahía Inútil.

ALFA, BETA y CULLEN, (Tierra del Fuego), desembocan hacia el Atlántico.

DE GENNES, de 100 metros de ancho, desemboca en la bahía San Nicolás.

AZOPARDO, 5 millas de largo, sirve de desagüe del gran lago Fagnano.

SEGUNDO, desemboca en bahía Voces, al Sur del puerto del Hambre.

MONTES. — SARMIENTO, 2,072 metros y DARWIN, 2,140, en ambos extremos de la cordillera Darwin (Tierra del Fuego).

HART DYKE, 1,050 metros; CAMPBELL, 763 metros y CUNNINGHAM, 750 metros, en el cordón de montaña que rodea el puerto Churruca.

WYNDHAM, 1,200 metros, en la costa de la caleta Ginn, al N. O. del fondeadero Field.

VICTORIA, 877 metros, a espaldas del morro San Agüedo, en cabo Froward.

TARN, 806 metros, el más elevado de los que forman la cadena de cerros en cuyo extremo está el cabo San Isidro.

WHARTON, al interior del estero Nevado.

CUPULA, 585 metros, al Oeste del estuario Ventisqueros, costa Norte del seno Skiring.

FINGER, 823 metros, en la costa Norte del golfo Xaultegua.

SAN FELIPE, 436 metros, al Oeste de la punta Santa Ana.

POND, 750 metros, al Oeste de la bahía de este nombre.

CACHET, ARENALES, ARCO, SERRUCHO, BONETE, TAMANGO, COCHRANE, BLANCO, SAN MARTIN, algunos de los cuales tienen más de 2,800 metros de elevación, al Sur del paralelo 47°.

BUCKLAND, 1,200 metros, al Sur del canal Gabriel.

NOSE, 832 metros, al S. O. de la bahía Inútil.

SANTA ANA, 512 metros, en la bahía Sholl.

GRAVES, 462 metros, hacia el Sur de Dawson.

PAN DE AZUCAR, 299 metros, poco al Occidente del seno Lyell.

DARK KNOB, 315 metros, al N. E. de la bahía Hannant.

CEUTER, 297 metros, en la costa de Agua Fresca.

MONTE DINERO, 85 metros, colina al Oeste de cabo Vírgenes.

AYMOND, 257 metros, a 7 millas al interior de bahía Posesión; sus cuatro cumbres semejan orejas de burro.

GAP, 277 metros, altura principal de la sierra Balmaceda, al interior de la bahía Felipe.
