

ALGUNOS

NAUFRAJIOS

OCURRIDOS

EN LAS COSTAS CHILENAS

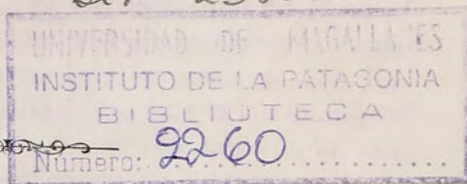
DESDE SU DESCUBRIMIENTO HASTA NUESTROS DIAS

POR

FRANCISCO VIDAL GORMAZ

Miembro de la Facultad
de Ciencias Físicas i Matemáticas de la Universidad de Chile,
de las Sociedades de Jeografía de Paris i Madrid; Caballero de la Orden
de San Lázaro i San Mauricio, de Italia;
condecorado con las palmas de Oficial de Instrucción Pública
de Francia; Correspondiente de la Real Academia
de la Historia, de Madrid etc.

bit 23806



SANTIAGO DE CHILE

IMPRENTA ELZEVIANA

1901

«HUMAYRON.»

Fragata británica, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió por los 55° 40' de lat. S. i 74° 03' de lonj. O el 8 de diciembre de 1850. El incendio fué tan rápido i voraz, que apénas dió tiempo a capitan, un pasajero i 17 marineros para embarcarse en dos botes i abandonar el buque. El mismo dia los recojió la fragata de la propia nacionalidad SYMENTRY, que se dirijia a Acapulco i arribó a Valparaiso para desembarcar a los náufragos, donde llegaron el 22 del mismo mes a las 9 h. p. m., continuandó despues a su destino.

1851

«ALFRED.»

Fragata británica, del porte de 1,073 toneladas de registro, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Glasgow. Se incendió su cargamento el 11 de enero de 1851, por lo que fué abandonada a 2 millas distante de la isla Quiriquina. El capitan i 32 hombres de tripulación salvaron en una lancha i dos botes i arribaron al puerto de Talcahuano.

«BELVEDERE.»

Fragata americana, que habia salido de San Francisco de California i destino al Callao, donde debia tomar un cargamento de guano, naufragó en la isla Santa Maria, en el mes de marzo de 1851. Como el naufragio fué de noche, los tripulantes i pasajeros solo salvaron con la ropa que tenian puesta. Todo lo demas se perdió.

nera extraordinaria, i el casco se fué a pique a la 1 h. 45 m. p. m.

Segun las informaciones, se ignoró el orijen del fuego. Se salvaron los equipajes i no hubo desgracia personal; pero el gran número de emigrantes que se dirijian a California hubo de quedarse en tierra, en espera de otra oportunidad para seguir a su destino.

«CRISIS.»

Fragata británica, que salió de Valparaiso el 13 de octubre de 1852, con destino a Inglaterra, con un cargamento de salitre, se fué a pique en el paralelo de 43° de lat. S. Arribaba sobre la costa por hacer mucha agua i tener descompuestas las bombas. La tripulacion se salvó en dos botes, i presentándose a la vista la barca chilena VENUS, tomó a los náufragos a su bordo i los condujo a Valparaiso, sin novedad.

«MILAGRO.»

Bergantin nacional, en viaje de la ria de Constitucion para el puerto del Corral, con un cargamento de cebada i madera, naufragó en la punta Lora, cerca de Llico, salvándose la tripulacion, el dia 3o de octubre de 1852. Los documentos que hemos tenido a la vista, solo confirman el hecho, pero no dan pormenores sobre el siniestro.

«PERSEVERANCIA.» ✓

Fragata española, naufragada a la altura del Cabo de Hornos. La fragata de los Estados Unidos de América ZENOBIA, recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso. No se dieron mas pormenores.

Buque de los Estados Unidos de America, en viaje del Callao para Valparaiso, con un cargamento de guano, se fué a pique a 300 millas al O. de Valparaiso. El buque se perdió por los 34° 20' de lat. S. i 76° de lonj. O. a causa de un temporal. El capitan Mr. Thompson se vió obligado a echar al agua dos botes para salvar su jente. Cuando la tripulacion dejó su buque, subia el agua a la cámara, i todo se perdió.

La tripulacion solo tuvo tiempo para embarcar un poco de agua i unas galletas, i una hora despues de haber dejado al TRENTON, éste se fué a pique, a fines de noviembre de 1852. Los náufragos salvaron en los botes i arribaron a Valparaiso el 30 del mismo mes.

«LYRA.» ✓

Barca británica, procedente de Glasgow i destino a San Francisco de California, que naufragó el 13 de noviembre de 1852, a la altura del cabo Desolacion. La tripulacion i pasajeros salvaron en los botes.

«MARGARITA.»

Bergantin nacional, procedente del puerto del Tomé i destino al norte, con un cargamento de frutos del pais, naufragó en la punta de Tumbes el dia 10 de junio de 1852, perdiéndose totalmente. Las náufragos salvaron en tierra mui maltratados, ménos un marinero que murió ahogado.

«RUMENA.»

Barca nacional, procedente de Valparaiso i destino a Toralillo, con un cargamento de ladrillos, naufragó el dia 3 de junio en Pichidanguí, perdiéndose totalmente. Salvó la tripulacion.

fragata del comercio del Perú, capitán Juan, al anclarse en la rada de San Antonio, por faltarle las amarras, con motivo de un fuerte viento N. que sopló el 20 de marzo de 1853, se fué a la costa, destrozándose completamente. Parte de la tripulación fué salvada, a escepcion de algunos hombres que el mar arrastró hácia afuera.

UNA GOLETA.

Un viajero terrestre llegado a Valparaiso el 26 de abril de 1853, hizo saber que algunos dias ántes habia naufragado en la caleta Tuman, costa de Colchagua, una goleta nacional. Esta nave, que tomaron por la SANTA TERESA i la MARIA DE LA CRUZ, habia salido de Valparaiso con un cargamento de maderas para el puerto de San Antonio, i habiéndola batido un fuerte viento N. en alta mar i haciendo mucha agua, pusieron rumbo a tierra para no irse a pique. La goleta se destrozó entre las peñas i los tripulantes salvaron a nado, ménos el patron o capitán, que se ahogó.

«PENSAMIENTO.»

Barca chilena, al ancla en la bahía de Ancud, con un cargamento de maderas, batida por un fuerte temporal de viento N., le faltaron las amarras i se fué sobre la costa de Lechagua, donde fué inutilizada el dia 11 de abril de 1853. Segun informaciones enviadas al *Mercurio* de Valparaiso, la pérdida de la PENSAMIENTO i su destruccion se debió a haber cargado mucho la cubierta ántes que la bodega.

«ROBERT SURCOUF.»

Barca francesa, en viaje de Francia para San Francisco de California, sufrió un fuerte temporal al doblar el Cabo de

Hornos: el buque desarboló, i haciendo mucha agua, sus tripulantes se vieron obligados a abandonarlo, salvándose en los botes. El bergantin británico ACACIA los recojió a su bordo el día 4 de junio de 1853 i los condujo a Valparaiso.

Los náufragos fueron hallados en un estado lamentable de desnudez, pues que se habian visto obligados a abandonar la barca de una manera mui precipitada. Los náufragos eran en número de 17.

UNA GOLETA.

Goleta nacional, que salió del puerto de Tomé el 27 de junio de 1853 llevando varios pasajeros para Caldera i Copiapó. El temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en aquellos días la hizo naufragar en la costa de Itata, sufriendo pérdida total, barco, pasajeros i tripulantes. Algunos cadáveres fueron arrojados a la costa.

«DOS AMIGOS.»

Bergantin chileno, en viaje de los puertos del norte de la República i destino a la bahia de Ancud, donde debia tomar un cargamento de maderas. Al tomar el puerto de su destino en la noche del 11 de mayo de 1853, encalló en el rodal de Guapacho, donde fué totalmente destrozada. Las crónicas contemporáneas no consignan las víctimas, pero la mayor parte de la tripulacion salvó en las vergas, de donde fué recojida al día siguiente.

«NIEVES MARTINEZ.»

Barca chilena, en viaje de los puertos del norte de la República i destino al de Ancud, donde debia tomar un cargamento de maderas. Al entrar al puerto de su destino, en la noche del 24 de junio de 1853, embarrancó en la isla de Co-

dose al puerto del Guasco. La carga, consistente en mercaderías i algunas barras de plata, se perdió, salvándose tan solo una parte del equipaje de los pasajeros.

«ANNA.»

Bergantin chileno, en viaje del puerto de Ancud para los del norte, con un cargamento de maderas, un fuerte viento del O. lo empeñó sobre la costa occidental de la isla Grande de Chiloé i embarrancó sobre la costa del cabo Guabun el 28 de setiembre de 1853, a las 2 h. p. m. La pérdida fué total, pereciendo todos los tripulantes en tan inhospitalaria rejion.

«SOVERLING.»

Barca británica, de 542 toneladas de registro, procedente de Lóndres para San Francisco de California, se fué a pique el día 17 de setiembre de 1853, en latitud S. 48° i longitud 80° O. La tripulación se salvó a bordo del bergantin ANNA CECILIA en número de 20 personas, incluso 4 pasajeros, con escepcion del capitán i 3 marineros, que se ahogaron por salvar los documentos i papeles del buque.

«FELIX.»

Fragata chilena, a la carga en la caleta de Lotilla. Mientras tomaba su cargamento de carbon de piedra, chocó contra unos arrecifes i se fué a pique con 500 toneladas de carbon a bordo. Las crónicas de la época nada dicen sobre la tripulación. El naufragio ocurrió a principios de octubre de 1853.

«AFFGHAN.» ✓

Fragata norte-americana, que naufragó a la altura del Cabo de Hornos. La barca británica DIRECTA recojió a los náufra-

gos en número de 11 i los condujo a Valparaíso, donde entró el día 11 de noviembre de 1853.

«SABINE FRANÇOIS.»

Barca belga, que naufragó en Quintero el 14 de noviembre de 1853, estrellándose contra las rocas, yéndose a pique inmediatamente. La tripulación salvó en los botes. Este buque, al mando del capitán Beckman, había salido de Pisagua el día 19 de octubre i arribaba a Valparaíso para refrescar víveres. Conducía un cargamento de salitre para Europa.

«EDUARDO.»

Bergantín chileno, que naufragó el día 12 de diciembre de 1853 al norte de Caldera. El bergantín no tenía carga a su bordo i sus tripulantes lo abandonaron al verlo en peligro.

«JUANA MARIA.»

Bergantín chileno, que naufragó en la rada de Llico en el mes de octubre de 1853. Las informaciones que hemos podido compulsar no arrojan ninguna luz sobre las evidencias del naufragio ni respecto a la suerte que corriera su tripulación.

«THREE SISTERS.»

Barca británica, capitán J. Douglas, salió del puerto de Tongoi el 20 de diciembre de 1853 cargada de metales de cobre para Baltimore, debiendo hacer escala en Valparaíso. A las 11 h. a. m. del mismo día se levantó una brisa fresca, que en la tarde se había hecho temporal del tercer cuadrante.

ga al agua, puso a flote la fragata i la condujo a Punta Arenas. Allí fué reconocida i hallándola en mal estado, fué abandonada por su capitán, quien se dirijió a Valparaíso en la barca INFATIGABLE.

La NORTH CAROLINA quedó en Punta Arenas, bajo la custodia de las autoridades de esa colonia, hasta que los interesados dispusieron de ella i de su cargamento.

«MANCHESTER.» ✓

Segun la informacion, tomada a bordo del bergantín de guerra chileno METEORO, a los dos sobrevivientes del naufragio, resulta:

El 7 de abril de 1854 zarpó de Nueva York con destino a Valparaíso la fragata norte-americana MANCHESTER, de propiedad de Mr. Edward W. Gardner de Nantuchet, cargada por la casa de comercio de M. M. Cattwight i Harrison con carbon i madera, al mando del capitán Alexander H. Coffin, con dos pasajeros i 14 hombres de mar, cuyos nombres se incluyen al fin.

Encontrándose el buque en mal estado, a causa de la mucha agua que hacia, arribó a Montevideo el 4 de julio, habiendo perdido en la navegacion al marinero José Green, que murió de resultas de una enfermedad comun. Reparóse un tanto en el puerto, i tomando cuatro marineros mas para reforzar su tripulacion, dejó a Montevideo el 28 del mismo mes.

Cinco dias estuvo capeando un temporal en las inmediaciones del Cabo de Hornos, i es probable que el cálculo de estima hubiese sufrido algun error considerable, que el mal tiempo no les permitió rectificar por las observaciones. Resultado de esto fué que el 28 de agosto, último dia de capeo, hallándose al oeste del Cabo, tocaron en una piedra a las 10 de la mañana.

El buque principió a hacer mucha agua, i el temporal seguia; perdiéronse los cuatro botes que tenian, i las bombas, léjos de dar abasto, se obstruyeron con el carbon del carga-

mento i fué imposible arreglarlas. Un consejo de oficiales resolvió cortar los palos, i a las diez del día se habian echado abajo el mayor i el trinquete.

Seis horas despues avistaron la tierra, trataron de ganarla i no pudieron conseguirlo. Entre tanto, el tiempo pasaba i el agua iba en aumento. Amanece el dia siguiente, i a las cinco de la mañana el buque fluctuaba entre flotar e irse a pique; la jente principiaba a refugiarse sobre la toldilla; ábrese en seguida el buque i perece la mayor parte de la tripulacion.

El capitan socorre a los dos pasajeros, su esposa e hijo; Roberto Wells i el segundo piloto hacen otro tanto por su parte; arrojanse sobre la madera que ya boyaba en el mar, i los cinco juntos se dirijen a tierra. Un momento despues una ola ahoga a esa desgraciada madre i separa de a dos a los únicos cuatro que aun sobrevivian a sus compañeros: éstos varan en diferentes sitios, i no demoran mucho en juntarse, guiados por la misma suerte.

Construyen un pequeño bote i se procuran algunos restos del naufragio, con los que arreglan otro, en el cual se salvan. Varan la popa del buque i se proporcionan asimismo algunos víveres, con lo que se mantienen por algun tiempo.

Los rigores del clima i los sufrimientos causan la muerte a David Reed Evans el 3 de noviembre. El 22 visitan los indios por segunda vez a los náufragos, i no pudiendo conseguir de éstos lo que en su primera visita, es decir, vestidos, los atacan i resulta de este encuentro la muerte del infeliz capitan i la de dos indios.

Miéntas tanto, el infortunado niño de trece años de edad, Tomas E. Coffin, perdiendo en tan corto tiempo a su padre i a su madre, consigue, acompañado de Roberto Wells, escaparse de éstos i comunicarnos los desastrosos detalles de esta horrible catástrofe.

Despues de la muerte del capitan, último de los 19 que han perecido de los 21 que se encontraban a bordo, estos dos, ménos desgraciados que sus compañeros, cruzaron en su bote, en busca del Estrecho, cuando el tiempo se los permi-

tia, refujiándose en tierra cuando les era contrario, i alimentándose con galleta i el marisco que encontraban.

El 15 de febrero de 1855 se juntaron con una familia de fueguinos, con quienes se encontraban a nuestra llegada al puerto de Fortescue; de éstos han recibido mui buena hospitalidad i han sido tratados con benevolencia; han vagado juntos en algunos puertos del sur del Estrecho i cuando se encontraban en la isla de Cárlos, vieron pasar dos buques, que probablemente fueron la barca-trasporte INFATIGABLE i el vapor CONSTITUCION.

A principios del mes de mayo llegaron a Fortescue i no salieron de allí hasta que los recojió el bergantin de guerra chileno METEORO, el 25 de mayo del mismo año.

Sus padecimientos en estos cien días no fueron menores; la galleta, que constituía su principal alimento, se les acabó bien pronto, i el marisco fué ya su único alimento. La desnudez en que se hallaban no podía ser mayor; i el encontrarse entre indios, a quienes no entendían i a quienes no podían inspirar confianza, los atormentaba sobre manera.

Pero es satisfactorio saber que jamas intentaron hacerles el menor mal, siendo, por el contrario, grande el empeño que tomaban todos i cada uno de los indios en aliviarles en sus infortunios.

La lista siguiente contiene el personal que se hallaba a bordo de la MANCHESTER el día del naufragio, el lugar del nacimiento de cada uno de ellos, el empleo que desempeñaban a bordo i la suerte que les cupo:

Capitán, Mr. Alexander H. Coffin, Nantuchet, muerto el 22 de noviembre de 1854;

Esposa de éste, Mrs. Elisa Ana Coffin, de idem, ahogada el 28 de agosto;

Hijo de ámbos, Mr. Tomas Eduardo Coffin, idem, salvado el 25 de mayo de 1854;

Primer piloto, Mr. Cárlos H. Puman, ahogado el 28 de agosto;

Segundo idem. Mr. David Reed Evans, de Wales, muerto el 3 de noviembre de 1854;

Marinero, Roberto Wells, de Boston, salvado el 25 de mayo:

Id., José Green, I. Batavia, muerto en el viaje;

Id., Roberto Joshua, Jamaica, ahogado el 28 de agosto:

Id., Eduardo Bennet, New-Port, id., id., id.;

Id., Guillermo H. Fisher, Nueva York, id., id., id.;

Id., Santiago Butler, Baltimore, id., id., id.;

Id., Guillermo Richards, Nueva Jersey, id., id., id.;

Id., Lorenzo Wilson, Baltimore, id., id., id.;

Id., Santiago Cumberland, Jamaica, id., id., id.;

Id., Guillermo Johnson, Nueva York, id., id., id.;

Cocinero, Juan Alexander, Nantuchet, id., id., id.;

Mayordomo, José Francis, id., id., id., id.,

Embarcados en Montevideo:

Marinero, Juan Parker, Inglaterra, ahogado el día 28 de agosto;

Id., Mateo Allis, Dublin, id., id., id.;

Id., Jorje Leal, Aberdeen, id., id., id.;

Id., Juan Smith, Copenhague, id., id., id.

«MANUEL MARTINEZ DIAZ.»

Esta barca nacional, de la matrícula de Valparaiso, habia salido de ese puerto con destino al del Corral, con un cargamento de mercaderias surtidas. Recaló sobre punta Gale-
ra con un tiempo duro del N. i mar mui fuerte.

Asotaventada del lugar de su destino, el capitán creyó conveniente arribar sobre el puerto de Ancud; pero perdido el timon con la fuerza del temporal, destrozadas todas las velas i hallándose la barca al capricho del viento i del mar, largó sus anclas a 4 millas distante de tierra, por frente a la costa occidental de la isla Grande de Chiloé, el 1.º de julio de 1854, por frente a punta Poluque. El tiempo era tempestuoso i en la noche le faltó la cadena de estribor. En la tarde del día siguiente, haciendo el buque mucha agua i no inspirando confianza la cadena del ancla de babor, resolvió el capitán abandonar el buque i salvar su jente en los botes.

tucion; que en su costado tenia un grande agujero, por fuera, con hacha; que vió tres banderas, una chilena, otra peruana i la otra española, i ademas un saco de papas nuevas, rotulado a Tadeo Carrasco, Valparaiso. Tambien dice que le han dicho en Pisagua que en Iquique han aprehendido a tres marineros i que éstos han confesado haber muerto al capitán, a un caballero con su señora embarazada, a dos hijos de éstos i a otro mas, ascendiendo las victimas a siete personas.

No conocemos el juicio seguido en Iquique, ni mas por menores que los que da *El Mercurio* de Valparaiso del 8 de enero de 1856.

«CONDACE OF LIVERPOOL.» ✓

Barca británica, de 404 toneladas de registro, con un cargamento surtido, de Inglaterra para Valparaiso, capitán D. Guillermo Edington i 15 tripulantes, desaholó el 28 de noviembre de 1855 en el Cabo de Hornos. Perdido su timon i haciendo mucha agua, fué abandonada por la tripulacion el dia 2 de diciembre del mismo año; ésta fué recojida por la barca inglesa HAYDEE, que se dirigia a San Francisco de California, capitán William Rees, dirijiéndose a Talcaguano para desembarcar a los náufragos.

«HAYDEE.»

Barca inglesa, que habia recojido a los náufragos de la barca de la misma nacionalidad, CONDACE OF LIVERPOOL, abandonada en el Cabo de Hornos, naufragó en la isla Mocha en el mes de diciembre de 1855.

La lancha nacional HIJO DEL MAR recojió a los náufragos de ámbas tripulaciones en número de 31 individuos i una señora, donde habian permanecido 21 dias i los condujo al puerto de Talcaguano. En el naufragio de la barca HAYDEE, murieron ahogados dos hombres.

«WENSTERN BRYDE.» ✓

Fragata inglesa, que naufragó en las cercanías del Cabo de Hornos, a principios del mes de marzo de 1856. Los tripulantes salvaron en los botes de la nave i se dirijieron a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes, donde fueron auxiliados los náufragos por las autoridades de la localidad.

Con este motivo, el Gobierno de S. M. B. obsequió al de Chile un magnífico bote salvavidas del mejor tipo de la época, que ha prestado mas tarde mui buenos servicios en varios puntos de la costa i en los rios Tolten e Imperial.

«F. BRYDE.» × ✓

Buque de los Estados Unidos de América, procedente de las islas de Chíncha, con un cargamento de guano i destino a los Estados Unidos de América. Naufragó a fines del mes de mayo de 1856 en el Estrecho de Magallanes; pero las noticias que hemos podido compulsar no precisan la localidad ni las causas del siniestro. Los náufragos salvaron en tierra.

«ALIANZA.»

Bergantin chileno, del porte de 232 toneladas de registro, propiedad de don José Matias López, de Valparaíso. Este buque, procedente del archipiélago de Chiloé i destino a Valparaíso, con un cargamento de maderas, embarrancó en los farallones de Idango, al S. del puerto de San Antonio en la mañana del día 12 de agosto de 1856.

El ALIANZA traía a su bordo al capitán de la barca nacional SANTITOS, i tanto éste como el del bergantin, el contra maestre i cuatro marineros, perecieron ahogados. Solo salvaron cuatro hombres en tierra, a duras penas i mui maltratados.

El ALIANZA se hizo pedazos, i los documentos que se han

efectuó en la noche, i al amanecer del día siguiente no se vió ya absolutamente nada del bergantín BENHARD.

Los náufagos fueron dejados en Valparaiso en la noche del 21 de noviembre.

«RITTERSCHAFT.» ✓

Barca necklemburguesa, que salió de Glasgow con destino a Valparaiso i que naufragó en la altura del Cabo de Hornos el día 30 de octubre de 1858, a consecuencia de fuertes temporales, i cuya tripulacion pudo refugiarse a bordo del bergantín MAIMBUST, despues de haber hecho todos los esfuerzos posibles por salvarla, no pudiendo evitarse su pérdida por la mucha agua que el buque hacia i por hallarse en esos momentos toda su tripulacion enferma.

El MAIMBUST arribó a Valparaiso para dejar al capitan i 14 tripulantes del bergantín hamburgues RITTERSCHAF, dirijiéndose en seguida a San Francisco de California.

«VISION.» ✓

Barca británica, de Liverpool para el puerto de Arica, con un cargamento de carbon de piedra. Este buque fué abandonado el 1.º de noviembre de 1858, a la altura del Cabo de Hornos, estando del todo desmantelado i llena de agua su bodega, a consecuencia de un gran temporal de 6 días.

Capitan i tripulacion se salvaron en un buque hamburgues, que los condujo al puerto de Talcaguano el 26 de noviembre del mismo año.

1859

«CARLOS TUPPER.» ✓ ?

Goleta inglesa, con un cargamento surtido, en viaje de Inglaterra para San Francisco de California. Embocó el Estrecho de Magallanes en el mes de enero de 1859; tocó en la

«ACTIVO.»

Bergantin goleta nacional, al ancla en Valparaiso i con un cargamento surtido que debia conducir a Constitucion, se fué a la costa en la noche del 18 al 19 de abril en 1861, impulsado por un fuerte viento del N. al NO. que sopló a esa hora.

El Activo encalló detras del teatro de la Victoria, salvándose el cargamento bastante avériado por haberse roto los fondos de la nave.

El bergantin estaba fondeado con una sola ancla, la que garreó con la fuerza del viento i la marejada, echándolo a tierra, donde fué inutilizado.

«SPECTRE.»

Fragata británica en viaje del puerto de Guayacan para el de Lota, naufragó a las 5 p. m. del 7 de mayo de 1861.

La fragata encalló sobre una roca entre punta Saliente i punta Lagunilla, o sea como 6 millas al sur del puerto de Guayacan. Los pasajeros i tripulacion salvaron en los botes de la nave i se dirijieron al punto de salida, donde llegaron en la noche del mismo dia.

Dos dias permaneci6 la SPECTRE sobre la roca, cerca de la playa, llena de agua i tumbada, desapareciendo en seguida sobre fondos de 16 a 20 brazas de agua.

Del buque no se sac6 nada i solo se salvaron 20 pipas de aceite, que salieron a flote cuando el buque se fué a pique. Sobre las evidencias de este siniestro no hemos hallado nada en las cr6nicas de la 6poca.

«AUTUMNUS.» ✓

Barca británica, capitan James Wright, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Swansea i destino a Valparaiso, se incendi6 su cargamento por combustion espontánea, i se fué a pique a la altura del Cabo de Hornos, el

27 de junio de 1861. La barca chilena ESTHER recojió a los náufragos i los condujo a Coronel el 16 de octubre. No hubo pérdida de vidas.

«RESSOURCE.»

Trasporte de la armada imperial de Francia, procedente de Tahiti i destino a Valparaiso, que naufragó en los bajos de Rapel a las 12 de la noche del 12 de noviembre de 1861. Segun las informaciones de los sobrevivientes, suponen que el comandante Septlivres i 20 hombres mas perecieron ahogados; i agregan que tan pronto como el buque encalló, dió a la banda, i que las embarcaciones que acababan de ser echadas al agua, cuando el buque se fué a pique deben haber sido arrastradas por el barco.

Los sobrevivientes, en número de cuatro, salvaron en un pequeño bote, i a mas una señora: se dirigieron al puerto de San Antonio i dos de ellos por tierra a Valparaiso, quienes dieron cuenta del siniestro.

El navio de guerra frances DUGUAY TROUIN que se hallaba surto en Valparaiso dió la vela en la noche del 16 i se dirijió al lugar del siniestro, regresando el dia 18, sin haber hallado mas que los masteleros del buque, fuera del agua, en los bajos de Rapel, confirmando la suposicion de que el comandante i resto de la tripulacion habian perecido ahogados.

La señora salvada era una pasajera que se dirijia a Valparaiso para en seguida encaminarse a Francia, con una fortuna de 18,000 francos que habia podido reunir en Tahiti, los mismos que perdió totalmente en el naufragio.

«ANNE P. SHARP.»

Barca británica, capitan Sharp, procedente de Valparaiso i destino a Gatico, con un cargamento de 1,100 cueros, 400 bultos de lana i alguna cantidad de cobre, naufragó en la tarde del dia 13 de noviembre de 1861, perdiéndose totalmen-

18, i nos tomó a su bordo, como tambien al capitan, piloto i demas tripulacion del LIMA, conduciéndonos sin la menor contrariedad hasta Valparaiso.—(Firmado).—*Enrique López.*»

De la carga del vapor LIMA solo se salvaron treinta i tantos bultos. El tesoro i mala fueron desembarcados.

Los restos del LIMA fueron rematados en solo 40 pesos oro.

Entre los pasajeros del LIMA que se dirijian a Valparaiso, venian los miembros de la legacion de Chile en el Perú, compuesta del señor ministro Herrera i sus dos secretarios señores don Eusebio Lillo i don Baldomero Pizarro.

El nombre del capitan del LIMA era Mr. Wyld.

El del oficial de guardia, piloto 2.º Mr. Iwell.

No nos es dado reproducir el juicio de la Corte Naval Inglesa respecto al naufragio del vapor LIMA, porque un incendio devoró meses despues el archivo del consulado de S. M. B. en Valparaiso.

«CUBANA.» ✓

Barca británica, con un cargamento de minerales de cobre, procedente de la costa de Chile i destino a Inglaterra, se incendió a la altura del Cabo de Hornos, por un descuido de la tripulacion, consumiéndose en pocos momentos, a principios del mes de agosto de 1862. La tripulacion salvó en los botes i se dirijió al Estrecho de Magallanes, donde la recojió la corbeta de S. M. B. TRIBUNE, quien condujo a los náufragos al puerto de Valparaiso, donde llegaron el 1.º de setiembre del mismo año.

UN BUQUE.

Una carta fechada en Puerto Montt el dia 10 de setiembre de 1862, hace saber: «que desde algunos dias corre aquí la voz de que el bergantin chileno PAULINA i CATALINA se ha perdido entre Valdivia i Chiloé, i que la popa con la tabla del letrero del buque se habia encontrado cerca de la punta Es-

taquillas, al N. de Chiloé, cosa de 50 millas. También ha varado un cajoncito de velas de composición i ventanas de buque» (escotillas?).

Otra carta dice: «que los restos del buque fueron encontrados cerca de la desembocadura del río Maullín i, a más, dos cadáveres, los que fueron remitidos a Puerto Montt para ser reconocidos i cuyo resultado no se conoce todavía.»

«Según el movimiento marítimo del puerto de Lota del 20 de setiembre del mismo año, el bergantín PAULINA i CATALINA entró a ese puerto, procedente del Corral; por consiguiente, la voz que se corría en Puerto Montt sobre la pérdida de este buque ha resultado ser falsa, i el buque que se dice ha naufragado, debe ser algún otro, cuyo nombre se ignora.»

Este siniestro total es uno de los tantos naufragios anónimos que ocurren en las costas australes del país, como se ha espresado en varias ocasiones.

«REPORTER.»

Fragata norte-americana, en viaje de Nueva York para San Francisco de California, se fué a pique a la altura del Cabo de Hornos, salvándose tan solo el segundo piloto, el mayor-domo i dos individuos más de la tripulación de la fragata, de entre las 36 personas de que se componía aquella.

La barca británica ENCHANTRESS, que iba de viaje de Inglaterra para el puerto de Caldera, recojió a los naufragos a su bordo i los condujo a Caldera, donde llegaron a mediados de setiembre de 1862. El vapor británico CLODA los condujo en seguida a Valparaíso.

«PELICAN.»

Barca británica, en viaje de Liverpool para el Callao, experimentó el 16 de agosto de 1862 un fuerte temporal, a consecuencia del cual perdió su palo trinquete i su bauprés, i el

19 del mismo mes se fué sobre la costa, despedazandose luego despues de haber encallado. La tripulacion, compuesta de 14 individuos, pudo salvarse en dos botes i permanecieron algunos dias en tierra, en donde murió uno de los náufragos; despues se embarcaron nuevamente en los botes e hicieron rumbo al Estrecho de Magallanes; mas, en seguida tuvieron que abandonar uno de los botes por serles inútil, i a los 31 dias de ocurrido el naufragio, entraron al dicho Estrecho, i tuvieron la suerte de ser vistos por la barca americana SCHAMYL, procedente de Boston, cuyo capitan los tomó a su bordo, despues de haber muerto otro de los náufragos, i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el dia 8 de octubre de 1862.

Los infelices náufragos tuvieron necesidad de alimentarse de mariscos i lo poco que pudieron salvar de la PELICAN. Varios de estos desgraciados llegaron con los piés mui hinchados e igualmente las piernas, por el hielo.

«SIAM.» ✓

Fragata francesa, que naufragó a la altura del Cabo de Hornos a fines de octubre de 1862. La fragata norte-americana HOUGFELLOW recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a Valparaiso, donde llegaron en la noche del 28 de noviembre de 1862. Las crónicas de la época no registran mas pormenores relativos a este naufragio.

«DUKE OF MALAKOFF.»

Barca británica, procedente del puerto del Callao, con un cargamento de guano de las islas Chinchas i destino a Francia.

Hallándose a la altura del puerto de Valparaiso, el 19 de noviembre de 1862, soportó un récio temporal (dél SO.?): el buque comenzó a hacer mucha agua, por lo que le fué imposible seguir el viaje, viéndose obligado a poner rumbo a tierra

«USK.»

Barca inglesa, con un cargamento de carbon de piedra i pólvora, que habia salido de Swansea con destino a Caldera. Ya en el Pacifico, el 16 de noviembre de 1863, se declaró un incendio en el cargamento, hallándose la Usk por los 33° de lat. S. i 74° de lonj. O. Desde que se declaró el incendio su capitan se convenció que era imposible estinguirlo, i por el riesgo de la pólvora, aquél i los tripulantes se embarcaron en dos botes i abandonaron la barca a su suerte. Uno de los botes fué recojido por el Iris i el otro llegó a Coquimbo en el vapor GUAYACAN. Nunca se supo de la suerte de la barca.

«Esta misma nave Usk, fué la que en su penúltimo viaje, tornó la proa desde el Cabo de Hornos para Inglaterra, por el acuerdo de su capitan, que decia haber recibido orden de Dios para hacerlo así: desde esa fecha los marineros la llamaban la NAVE FANTASMA.»

Bajo todas las latitudes i bajo todas las banderas, hai fanatismo i profundas preocupaciones.

«NORTHERN CROWN.»

Este buque habia salido de las islas Chinchas con un cargamento de guano i destino a Europa, i a los treinta dias de viaje, por los 54° de lat. S., empezó a hacer tanta agua inopinadamente, que su capitan se vió obligado a hacer rumbo al N., i el 15 de agosto, estando por los 50° de lat. S., fué asaldo por un temporal mui récío que le ocasionó grandes averias e hizo aumentar las vias de agua en tal extremo, que la tripucion se encontraba totalmente perdida, cuando providencialmente pudo evitarlo la FRANCES PALMER que, a pesar del furioso temporal, logró hacer rumbo hácia la NORTHERN CROWN i mantenerse a su lado para recojer a los náufragos, lo que consiguió felizmente i los condujo a Valparaiso,

«ATAGUALPA.»

Barca británica, del porte de 497 toneladas de rejistro, en viaje de Liverpool para Valparaiso, que naufragó en la roca del Buei al entrar al puerto de su destino, a las 5 h. p. m. del día 13 de julio de 1863, despues de 78 dias de viaje. El vapor remolcador del rio Maule, que navegaba con el mismo rumbo, se acercó a la ATAGUALPA i le ofreció auxilio; pero su capitan le dió las gracias, agregando que ya era escusado todo servicio para ponerlo a flote, porque el buque estaba inutilizado.

El MAULE dió aviso en Valparaiso del naufragio de la ATAGUALPA, i se le mandaron botes i lanchas para procurar salvar algo del cargamento; pero solo se consiguió una parte del aparejo i pocos objetos, incluso los papeles i cronómetros.

La fragata al encallar en la roca se abrió los fondos i se fué a pique mui luego. Buque i cargamento se estimaban en 300,000 pesos.

Las *Instrucciones Náuticas* aconsejan atracar a la costa al entrar a Valparaiso, yendo del sur, para ganar barlovento i evitar dar bordadas dentro de la rada; pero no tanto hasta tocar en las rompientes i la roca del Buei, bien fijadas en las cartas de navegacion.

UN BUQUE. ✓

El capitan Hoffmann de la fragata hamburguesa ALBERTINA, que llegó a Valparaiso el dia 31 de agosto de 1863, procedente de Hamburgo, hizo saber: que navegando el 6 de agosto en la altura del Cabo de Hornos con un fuerte temporal del S.E., divisó a las 5 h. p. m. el incendio de un buque que le quedaba a gran distancia, i que inmediatamente hizo izar una luz azul a su tope, que sostuvo encendida durante toda la noche.

Al amanecer, se le cayó el palo de mesana al buque incen-

diado, por manera que no pudo saber la calidad de la nave, si era barca o fragata, pero vió que el incendio habia empezado por la popa i cree que en la cámara, pues habia solamente fuego desde el palo mayor hácia popa. Que no vió ni oyó a ningun tripulante, aunque permaneció cerca del dicho buque hasta las 10 h. a. m. del dia siguiente, teniendo en todos los palos de su buque vijias para informarlo si habia botes o jente en la mar, pero que no vió nada. El incendio se apagó a las 12.30 de la noche, i el buque debió irse a pique a esa hora; pues al dia siguiente no se vió nada de él.

La ALBERTINA, teniendo pólvora a su bordo, no pudo acercarse demasiado al buque incendiado, i por otra parte era imposible echar botes al agua, porque el temporal era furioso.

Agrega el capitan Hoffmann que no tuvo comunicacion con ninguno de los tripulantes, i que la nave se hallaba a merced de las olas. ¹

1864

«ESPERANZA.»

Barca chilena, procedente del puerto del Callao, propiedad del señor Curletti. Al ancla en Ancud con cargamento de madera de propiedad de los señores Dartnell i C.^a, se incendió en la noche del 14 de abril, i no pudiendo su tripulacion sofocar el fuego, le largaron las amarras por la mano i fué en seguida remolcada hácia la playa de punta Ahui, donde fué consumida.

No se supo el orijen del incendio, ni hubo víctimas. Solo se salvaron las anclas i cadenas.

La ESPERANZA se hallaba en franquia en la bahia de Ancud, con un cargamento de madera estimado en 4,000 pesos, que debia ir a completar a Puerto Montt para dirigirse al N.

1. *El Mercurio* de Valparaiso, de agosto de 1863.

«SANTIAGO.»

Bergantin chileno, del porte de 218 toneladas de registro. Hallándose fondeado en la caleta Lotilla el 13 de agosto de 1864, el fuerte temporal de viento norte que sopló ese día lo echó sobre la costa.

La verdadera causa del siniestro, mas que la fuerza del viento i la mar, consistió en no haber dado a tiempo la segunda ancla. Uno de los tripulantes murió ahogado.

«ARACAN.»

Fragata francesa, en viaje del Havre para Valparaiso, con un cargamento surtido, sufrió una colision con la fragata inglesa ADA, el 4 de agosto de 1864, en viaje de Liverpool para el Callao. El choque tuvo lugar al S. del Cabo de Hornos, yéndose a pique a los ocho minutos. Los náufragos, menos uno, fueron recojidos por el pailebot ingles JOHN i conducidos a las islas Malvinas.

«THEBES.»

Barca británica, procedente de Deal i destino a San Francisco de California. Se fué a pique por los 55° 59' de lat. S. i 83° 26' de lonj. O. el día 12 de julio de 1864, por hacer mucha agua i haber sido mui maltratada por los fuertes temporales que esperimentó al doblar el Cabo de Hornos. La barca británica WILLIAM WILSON. capitan Wat-Kins, tomó a su bordo a los náufragos i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el día 7 de agosto del mismo año.

«FRANK PEARCE.»

Barca norte-americana, en viaje de Nueva York para Panamá, con un cargamento de carbon de piedra, naufragó en las cercanias del Cabo de Hornos.

La barca inglesa CHARLES LAMBERT recojió a su bordo a 2 de los náufragos i los condujo al puerto de Coquimbo, donde llegaron el día 6 de agosto de 1864. Nada se dice de los demas náufragos.

«LADY PRUDPOE.»

Barca británica, ida a pique en las cercanias del Cabo de Hornos. La barca norte-americana CALIPSO recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso el día 7 de setiembre de 1864. Las crónicas contemporáneas nada nos dicen sobre la causa del siniestro.

«AMELIA.»

Goleta chilena, que al dejar la ría de Constitucion, chocó en la barra i se abrieron sus fondos, sufriendo pérdida total, en el mes de octubre de 1864. La carga se salvó casi toda, aunque mui averiada por el agua del mar.

«LASTENIA.»

Fragata chilena, del porte de 449 toneladas de registro, al mando del capitan don Alejandro Campbell. Este buque, procedente de Chiloé, con un cargamento de maderas i destino al puerto de Carrizal Bajo, encalló en la isla de ese puerto, al tomar el surjidero con una brisa floja del norte. Chocó primero con una de tantas rocas ahogadas que destaca la isla, donde se abrieron los fondos del buque, yéndose a pique con prontitud, en la madrugada de un día del mes de noviembre de 1864.

Tripulacion i pasajeros salvaron en los botes i tambien auxiliados por los buques mercantes surtos en el puerto. El capitan de la LASTENIA, al verse aconchado sobre la costa, arrió sus botes para dar remolque al buque; mas, como no

que se ignoran; pero probablemente por efecto del temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló por aquellos dias.

La PAULITA era un barco viejo que habia tomado la bandera guatemalteca a causa del estado de tirantez de nuestras relaciones con España.

«CENTRO-AMERICA.»

Barca chilena del porte de 155 toneladas de registro, con un cargamento de trigo a granel, en viaje de la ria de Constitucion i destino al Perú. Siendo remolcada hácia afuera de la barra, chocó en la Puntilla de la Poza, abriéndose una via de agua. Se volvió a remolcar hácia la ria, yéndose a pique al repasar la barra, sufriendo pérdida total el buque i cargamento, el 22 de junio de 1865.

«ILAKERY.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 264 toneladas de registro. Al ancla en Playa Negra (bahia de Coronel) el dia 22 de mayo de 1865, fué arrojada a la costa por efecto de un viento duro del NO. i faltarle las amarras. La pérdida fué total, pero la tripulacion salvó en los botes.

«HEATHER BELL.»

Barca británica, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Inglaterra para el puerto de Guayacan destinado a los señores Urmeneta i Errázuriz, se perdió totalmente en las cercanias del Cabo de Hornos, en el mes de setiembre de 1865.

«DON BARTOLO.»

Barca británica, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Swansea para Valparaiso. Hallándose por 56° de

ITATA, varada tambien en esa costa. Su cargamento era muy variado, que debia repartir en diversos puertos de la costa del N. de Coquimbo i Atacama.

«PAULITA.»

Barca colombiana, que naufragó en la costa de Chanco, a mediados de febrero de 1866, arrastrada por una fuerte corriente en medio de una calma chicha. Parece que su capitán no fondeó un ancla oportunamente, con lo que habria evitado el siniestro. La tripulación salvó en un bote.

La PAULITA era de propiedad de don Pedro Perherin, i estaba asegurada.

UN BUQUE.

El vapor inglés CALLAO, entrado al puerto de Ancud en fines del mes de mayo de 1866, dijo que un poco afuera del puerto habia visto un buque con la quilla al sol i cinco cadáveres flotando.

«ANJELITA.»

Bergantín goleta italiano, capitán Lucas Corsin, yendo del puerto de Valparaíso para la ría de Constitución, en lastre, naufragó al salvar la barra del río Maule, el 9 de julio de 1866. El ANJELITA tocó en la barra, perdió el timón, i, sin gobierno, dió en la costa de Quivolgo, sufriendo pérdida total.

«SIMON HOBLEY.» ✓

Barca inglesa, capitán Hughes, en viaje del Rosario para el puerto del Callao. Hallándose a la altura del Cabo de Hornos, chocó con la fragata norte-americana STAR OF THE UNION, en viaje de la isla Backers para los Estados Unidos de América. La SIMON HOBLEY se fué a pique, salvándose la tri-

pulacion en la fragata, la que la condujo a Rio de Janeiro. Las crónicas de la época no consignan la fecha i demas pormenores del siniestro; pero él debe haber ocurrido entre octubre i noviembre de 1866.

1867

«TRINIDAD.»

Barca italiana del porte de 267 toneladas de registro, que varó en el banco San Agustin, en el paso de Tautil (Llanquihue), el 11 de enero de 1867, inutilizándose para seguir su viaje, pues iba de Puerto Montt para la costa del norte, conduciendo un cargamento de madera. Este naufragio, como tantos otros, fué debido al mal estado de los fondos de la TRINIDAD, su vetustez i falta de carena.

«CONTEST.»

Barca inglesa, del porte de 383 toneladas de registro, en viaje del puerto del Callao para Valparaiso, encalló en los arrecifes de Rapel en 1867, envuelta por una densa neblina. La pérdida fué total, pero los náufragos salvaron en los botes de la nave, arribando en seguida a Valparaiso.

«HERZOG JOHANN ALBRECHT.»

Barca mecklemburguesa, remolcada por dos chalupas fletadas hácia la rada de Valparaiso, como a las 8 de la noche del 1.º de marzo de 1867, chocó con la roca La Baja, que está como a un cable de tierra, arrastrada por la corriente, yéndose inmediatamente a pique.

Este buque venia del puerto de San Antonio i destino a Valparaiso, con un cargamento de cebada i algunas lanchadas de cobre en barra; pudo salvar mas tarde algunas de éstas.

costa, donde se abrieron sus fondos, causando un siniestro total. Una grande ola barrió su cubierta en esos momentos, arrastrando consigo a sus tripulantes, ménos el capitan, que se hallaba en tierra, el marinero ingles Hugh Jones, que se encontraba en el hospital, i el marinero 2.º Pedro Vargas. Perecieron en el siniestro: el piloto don Fco. Maret i los mozos Miguel Marquez, Juan Caquila, Francisco Miranda i José Nicanor Vasquez, el cocinero Enrique Buson i los marineros José Maria Bastia, Robert Witk, John Artkon, Enrique Tonson i Manuel Rodriguez.

«ALCOY.»

Fragata, cuya nacionalidad no se espresa, pero sí se advierte que ántes habia sido chilena. En viaje de Mejillones para el puerto de Coronel, con lastre de arena i al mando del capitan Flacisen, descubrió una gran via de agua en sus fondos: las bombas se obstruyeron con la arena i el buque se inundó i dió a la banda, cuando se hallaba por los 33° 54' de lat. S. i 74° 07' de lonj. O., a mediados de junio de 1867.

El capitan i los tripulantes se embarcaron en la lancha del buque i se pusieron en salvo. La barca nacional MATADOR recojió a los náufragos i los condujo a Lota.

«AMRIE WILSON.» ✓

Fragata británica, ida a pique en las inmediaciones del Cabo de Hornos a principios del mes de junio de 1867. La fragata de la misma nacionalidad CHEROKEE recojió a los naufragos i los condujo a Valparaiso el 2 de julio de 1867, en número de 28 tripulantes. Uno de los náufragos llegó enfermo a consecuencia de un balazo que le disparó el capitan por haberse querido sublevar.

La MARIA QUINTERO llevaba lastre de arena; mas, como la barca comenzase a hacer mucha agua i la arena cegase las bombas, el buque se inundó a los 18 dias de navegacion, yéndose a pique.

En la noche del 8 de agosto del mismo año se supo en Ancud el naufragio de la barca mencionada, por el piloto del buque que habia llegado de San Pedro, anunciando que los náufragos quedaban en tierra, sin tener qué comer.

En la mañana del 9 despachó la autoridad marítima dos botes en auxilio de los náufragos, uno al mando del ayudante de la gobernacion marítima i el otro al cargo del piloto de la MARIA QUINTERO. El día 11 regresó el piloto con la noticia de que no habia encontrado a los náufragos, i que se habia separado del otro bote durante la oscuridad de un chubasco.

Como el día 13 aun no llegaba el bote del ayudante, el gobernador marítimo envió la lancha del Estado i el bote salvavidas, que regresaron en la mañana del 20, habiendo retardado el regreso por efecto del mal tiempo. Llegó el capitan con su señora, el piloto i 9 marineros.

«ASIA.» ✓

Fragata norte-americana, capitan J. T. Causen, procedente de los Estados Unidos de América i destino a San Francisco de California, con un cargamento de 1,400 toneladas de carbon, naufragó en una isla cercana al Cabo de Hornos el día 21 de agosto de 1867.

La ASIA se fué a pique a los 45 minutos despues de haber varado, salvando la tripulacion con solo lo encapillado i sin mas viveres que un barril de galletas. *El Mercurio* de Valparaiso del 15 de octubre de 1867, dice a propósito de este naufragio:

«Estos náufragos fueron vistos por la barca hamburguesa MARIA MILES i que segun el capitan de dicha barca, no pudo socorrerlos a causa de haberlo alejado de la isla un récio temporal.

«Los siguientes detalles, de mui buen orijen, prueban otra cosa:

«Cuando pasó la MARIA MILES por la isla en que se encontraban los náufragos, esperándolo todo de la Providencia i de la humanidad de los navegantes, hacia nueve dias que estaban allí en la mas triste situacion. El tiempo ese dia era sereno i el viento soplabá favorablemente para acercarse a la isla. El buque estaba como a 2 millas, i cuando lo divisaron los náufragos cayeron de rodillas, pues veian en él su salvacion; pero su desesperacion fué profunda al ver que el buque hamburgues desplegaba mas velas i se alejaba rápidamente. El capitán, indignado, cayó en tierra sin sentido.

«Hasta este dia los náufragos recibieron por racion una galleta diaria; pero fué necesario disminuirla a média galleta. La inanicion principió a trabajar a los náufragos, quienes cuando hacia calma i lo permitia el tiempo, recojian algunos mariscos.

«Durante 15 dias la nieve cayó copiosamente, el mar estaba cubierto de témpanos que parecian próximos a unirse i dar entonces paso libre a los salvajes de la Tierra del Fuego. El temor era profundo i la desesperacion terrible. El hambre o los indios iban a concluir con ellos.

«Hacia 21 dias que la MARIA MILES habia estado a la vista, i desde entonces no se habia vuelto a divisar ningun otro buque, cuando de pronto se diseñó en el horizonte una vela que se acerca rápidamente. Mas cerca ya, ven la bandera de la noble Inglaterra, i confiados en los sentimientos que distinguen a los marinos británicos, la esperanza reanima sus fuerzas.

«Era la barca británica PROFESOR AIREY que se acercaba a la isla hasta una distancia de milla i media, i un momento despues la tripulacion de la ASIA se encontraba entre cristianos i asistidos en sus ya apremiantes necesidades.

«Este buque los trasbordó a la EPSILON poco antes de llegar a Valparaiso, fondeando en este puerto el 14 de octubre del mismo año.»

nos en fines de abril de ese año, la que, unida a la tripulación de la *ELVIRA GRANELLI* i algunos pasajeros, componian un total de 50 individuos; de ellos solo han salvado 12 hombres, habiendo perecido el resto a causa del difícil acceso a tierra por los muchos bajos que se interponen. El buque fué totalmente destrozado en diez minutos.

La autoridad marítima del puerto de San Antonio auxilió a los náufragos sobrevivientes i los envió a Valparaíso en una carreta.

«WALLASEA.»

Fragata británica, en viaje del puerto del Callao i destino a Cork, con un cargamento de guano de las islas Chinchas. A la altura del Cabo de Hornos, por los 57.° de lat. S., fué cogida por un fuerte temporal que la hizo dar a la banda, quedando así por dos días; pero botando su carga al mar, adrizó otra vez. Teniendo a bordo una máquina a vapor para hacer funcionar las bombas, comenzó a pompar, mas como la máquina se inutilizó pronto, los tripulantes en número de 35 hombres se resolvieron a dar a la bomba. En esto avistaron la barca italiana *E. GRANELLI*, que puso proa a la *WALLASEA*: toda la tripulación se trasbordó, continuando viaje para San Antonio.

Después de navegar 15 días, el capitán de la *E. GRANELLI* vió luces en la noche i se acostó porque no sospechaba ningún peligro; pero como a las 11 de la noche el choque del buque, que se estrellaba contra una roca, despertó a las dos tripulaciones i algunos pasajeros, en todo 50 hombres, encontrándose en la mayor oscuridad, i en completa confusión. Por casualidad, cuatro de la tripulación italiana se salvaron en un bote, en que saltó también el carpintero de la *WALLASEA*; luego, salvando felizmente las rocas, se hicieron mar afuera, donde permanecieron toda la noche, i al venir el día, notando un lugar aparente para saltar en tierra, lo ejecutaron, dirigiéndose inmediatamente al lugar del naufragio, hallando

«NICOLASITO.»

Barca guatemalteca del porte de 160 toneladas de registro. En viaje de Iquique para Europa con un cargamento de salitre, arribó a Valparaíso para reparar averías, i estando al ancla en la rada, fué sorprendida por un fuerte viento del norte el día 2 de julio de 1869, que la echó a la costa, perdiéndose totalmente. La fuerza del viento i la marejada la hicieron faltar las amarras.

Toda la tripulación saltó a tierra sin novedad.

«SHEFFIELD.»

Barca inglesa que se fué a pique el día 14 del mes de junio de 1869, cerca del cabo Pilares. Al sumerjirse el buque arrastró consigo parte de la tripulación, compuesta de 10 personas i un pasajero.

El 21 del mismo mes a las 2 h. p. m. llegó a Punta Arenas de Magallanes un bote con el capitán, piloto i dos marineros (uno de ellos bastante enfermo) de la citada barca.

Tres días después de haber salido de Valparaíso la SHEFFIELD, empezó a hacer agua i cada día iba en aumento. La jente no se ocupaba más que en achicar la bomba, i, con todo, no alcanzaban a extraer el agua que el buque hacia. hasta que el 14, después de inútiles esfuerzos, se notó que aquél se tumbaba. Inmediatamente el capitán don Jorje J. Murray, el piloto, el pasajero i 3 marineros más, botaron un bote al agua i se arrojaron a él sin víveres ni ropas con que abrigarse. Los 5 marineros restantes, que no pudieron cojer el bote, ya porque tuviesen miedo de confiar su salvación a una tan débil chalupa, fueron víctimas en el momento, porque la pérdida del buque no demoró ni un instante.

El capitán i demás individuos del bote, hicieron rumbo al cabo Pilares i embocaron el Estrecho de Magallanes con felicidad. Ya en el Estrecho, la salvación era más posible;

pero la falta de fuego, el no tener víveres i ni aun agua, i tanto trabajar, debilitó a esos individuos extraordinariamente.

Por la noche se recojieron a tierra para tratar de dormir un poco, pero la tierra no podia prestarles ningun socorro. Para dormir buscaban troncos, pues la nieve o el agua en algunas partes era de media vara.

Se proveian de choros, único alimento con que se mantuvieron por espacio de 7 dias.

Al segundo dia de navegar por los canales, uno de los individuos espiró en el bote, de hambre i de frio. Al dia siguiente en la noche, estando alojados en tierra sobre un pié de nieve, espiró el pasajero por los mismos motivos que el anterior.

Gracias al empeño i valor del capitan Murray, consiguieron llegar a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes el dia 21, estenuados de hambre i trabados de frio, donde fueron bien atendidós por las autoridades.

«AUN NELSON.»

Barca salvadoreña, que naufragó en Valparaiso el dia 8 de agosto de 1869. Los náufragos salvaron en los botes de la nave. No se han encontrado mayores detalles sobre las evidencias de este naufragio.

«FLORA.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje para el interior del archipiélago de Chiloé. Cruzando el canal de Chacao, le sobrevino una calma chicha que la dejó sin gobierno i a merced de la corriente de la marea, que la hizo dar en la costa, donde fué inutilizada el dia 3 de agosto de 1869. Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron a la ciudad de Ancud.

«GRASSENDALE.»

Fragata británica, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Sunderland i con destino a San Francisco de California. Se fué a pique en la altura del Cabo de Hornos, por los 56° 20' de lat. S. i 63° 50' de lonj. O., en el mes de agosto de 1869. La tripulacion, compuesta de 30 hombres, se salvó en los botes. El capitán de la barca británica SANTIAGO comunicó este siniestro; pero no adelanta nada sobre las evidencias de su pérdida total.

«CAUQUENES.»

Barca salvadoreña, propiedad de don F. M. Pearson, ántes denominada ROJA, largo tiempo al ancla en Valparaiso, prestando el servicio de ponton. Se la habilitó i se despachó con destino a la rada de Curanipe el dia 11 de diciembre de 1869. Los fuertes vientos del S. que soplaron por esos dias la abatiéron hácia el norte, yéndose a pique a la altura de Papudo, salvando los náufragos en los botes de la nave, los que llegaron a Valparaiso en la noche del 15 del mismo mes.

Este naufragio debe cargarse, tanto a la vetustez i falta de carena de la CAUQUENES, como a la complacencia de la autoridad marítima del puerto de salida.

1870

«ELIZABETH HARGROVES.»

Barca británica. Este buque entró a la rada de Valparaiso el 29 de febrero, sin fondear, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Swansea, consignado a los señores Guillermo Gibbs i C.ª El capitán desembarcó para pedir órdenes i fletar su buque, dando orden al piloto de cruzar de-