

18 de abril de 1871. fué arrojada a la costa por frente a la ciudad, a impulso de un fuerte chubasco de viento norte. La barca sufrió pérdida total, pero no hubo víctimas.

«AMERICA.»

Fragata francesa, en viaje de Burdeos para Valparaíso, naufragó en las islas Greves, al sur de la Tierra del Fuego, el día 24 de febrero de 1871, con la pérdida de un hombre. La tripulación salvó en los botes de la nave, i despues de 38 días de estadia en dichas islas, arribaron a Punta Arenas de Magallanes, donde fueron atendidos.

«ARAUCO.»

Vapor transporte de la armada de Chile, en viaje de Mejillones del Sur para Valparaíso, despues de una larga estacion militar en aquel puerto, varó en la Playa de Viña del Mar, al amanecer del 12 de mayo de 1871, para no volver a flotar.

El ARAUCO era un buque de madera, del porte de 1.400 toneladas de registro, 600 caballos de fuerza, que habia sido construido en un astillero de los Estados Unidos de América. Lo compró un agente del Gobierno de Chile en Philadelphia, bajo el nombre de NE-SHAM-NOCK el 9 de junio de 1866. Los chuscos i conocedores del barco, lo habian denominado EL MELON, por su aspecto de voluminoso carcaman i su inutilidad, no ménos que por un fundo de campo de ese nombre no lejano a la comarca en que naufragó, i aludiendo a su comprador: el agente, i no al Gobierno.

El Mercurio del 14 de mayo de ese año, diario de Valparaíso, dice a propósito del naufragio:

«Hasta aquí lo que se sabe es que desde el día anterior venian envueltos en una densa neblina, i que cuando creian navegar rumbo al faro i a 10 millas por lo ménos distante de Valparaíso, se encontraron con la playa de Viña del Mar.»

tando al ancla en la rada de Tomé, el día 14 de agosto de 1872, dió a la banda i se fué a pique.

El siniestro fué ocasionado por haberle pegado un fuerte chubasco de viento del O., en circunstancias de no tener lastre a su bordo, para recibir carga. Los botes de la SALVADOR VIAL salvaron a los náufragos i tambien algunos objetos de la GEORGE I HENRY.

«GOLDON HYDEN.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje del Atlántico al Pacífico, con un cargamento surtido. Con malos tiempos del O. perdió el timon i fué a naufragar en la isla Charles, al E. de la Tierra del Fuego, el 24 de junio de 1872. Hubo siete hombres ahogados i los sobrevivientes permanecieron en los botes por 48 días, ántes de poder llegar a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes.

Durante tan larga peregrinacion en el corazon del invierno, perecieron cinco hombres mas a causa del frio i de las privaciones infinitas que tuvieron que experimentar en una comarca tan procelosa como inclemente.

«TOME.»

Vapor guatemalteco del porte de 181 toneladas de registro. Saliendo de la ria de Constitucion el día 17 de agosto de 1872, con un cargamento de frutos del pais, el práctico, cumpliendo con su deber, lo dirijió al canal de la barra, donde al cruzarla, recibió fuertes golpes de mar que le rompieron una pieza de la máquina, imposibilitándola en el acto para funcionar. Este accidente fué lo que en pocos momentos lo condujo a la playa, varándolo en los bancos del norte a una distancia considerable de tierra.

Referir la ansiedad que dominaba al gran número de espectadores en aquel momento, seria por demas inútil: baste

«NEPTUNO.»

Barca guatemalteca, del porte de 333 toneladas de registro, al ancla en la rada de Lebu, donde tomaba un cargamento de carbon de piedra. Un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, que sopló el dia 14 de noviembre de 1872, le hizo garrar sus anclas i se fué a la costa, donde fué destrozada junto con la fragata CORREO DE LEBU i la barca JANE.

«JANE.»

Barca nicaragüense, del porte de 330 toneladas de registro, a la carga en Lebu, donde tomaba un cargamento de carbon de piedra, fué echada a la costa por el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 14 de noviembre de 1872, donde se hizo pedazos, simultáneamente con la fragata CORREO DE LEBU i la barca NEPTUNO.

«JAMES W. ELWELL.»

Barca inglesa, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje del Atlántico al Pacifico, se incendió al doblar el Cabo de Hornos i hubo necesidad de abandonarla el dia 15 de diciembre de 1872, a 15 millas al O. del cabo Pilares. La tripulacion salvó en los botes de la nave; pero ántes de llegar a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes, donde se dirijian, habian perecido nueve hombres a consecuencia de las privaciones, salvándose tan solo el capitán, un marinero i una mujer. Los náufragos fueron atendidos en la colonia chilena.

«VAYARI.»

Barca inglesa, procedente de Europa, i con destino al Pacifico, que naufragó en el estrecho de Le Maire, ignorándose

la fecha del siniestro: pero se sabe ocurrió en 1872. Este naufragio, como muchos otros, pasan ignorados. Los náufragos fueron recojidos por otra nave i conducidos al primer puerto de arribada.

«RESERVE.»

Fragata francesa, procedente de Newcastle, con un cargamento de carbon de piedra i con destino al Callao, por cuenta de la Compañia Transatlántica. Asaltada por un huracan en el Cabo de Hornos el dia 5 de octubre de 1872, perdió la obra muerta, quedando en situacion de no poder resistir su viaje. La fragata noruega HEIDERU la encontró yéndose a pique i recojió a su bordo 18 tripulantes, quedando a bordo del buque náufrago, su capitan, el primer piloto i 4 hombres mas, los que se cree perecieron.

1873

«POCAHONTAS.»

Vapor remolcador nacional, de 89 toneladas de registro, en viaje del puerto de Valparaiso para la ria de Constitucion, con carga i pasajeros, capitan don Tomas King, i dueño la Compañia Nacional de Remolcadores, chocó en una roca del cabo Topocalma, a las 2 h. a. m. del dia 10 de enero de 1873, en medio de una espesa neblina, comenzando a hacer mucha agua. Se puso rumbo al puerto de salida o a otro punto inmediato; mas, como engruesase la mar i soplase fuerte viento del SO. i no gobernase el vapor, a las 8 h. p. m. alistaron los botes, i embarcando en ellos a los pasajeros i tripulantes, se dirijieron al puerto de San Antonio, donde llegaron a las 7 h. p. m. del mismo dia. El POCAHONTAS se fué a pique poco despues de haber sido abandonado. No hubo pérdida de vidas.

se llamaba Francisco Suarez, era ecuatoriano i cocinero de la LACAO.

Los muertos fueron: don Antonio Avendaño, capitán, i su esposa doña Domitila Espinosa; don Agustín Touts Saints, piloto; Antonio Espinosa, contramaestre; Pedro Ruiz, mayordomo; Sebastián Pozo, Tomás Mariel, Santiago Smith i Santiago N., marineros.

El naufragio de la LACAO tuvo lugar en el mismo punto en que ocurrió el del navio español ORIFLAMA, en la noche del 24 de febrero de 1770, del cual no salvó alma viviente.

«CHARLOTTE.»

Barca británica, del porte de 590 toneladas de registro, capitán William Martens, en viaje de Liverpool para Valparaíso, con un cargamento de mercaderías surtido, consignado a la casa de Jewston Edmonson. Este buque naufragó cerca de la desembocadura del río Maule en el mes de setiembre de 1873.

El 2.º piloto fué arrebatado por una ola i se ahogó. El resto de la tripulación se salvó. La pérdida de este buque se atribuyó a un rumbo equivocado, pues cuando el capitán conoció su error, era ya demasiado tarde para virar de la vuelta de afuera.

La carga de la CHARLOTTE sufrió poco en el naufragio, según se dijo por entónces; pero la barca fué destruida.

«OCEANO EMPRESS.»

Fragata británica, en viaje del puerto del Callao para los de Francia, con un cargamento de 100 toneladas de guano de las islas Chinchas, consignado a la casa de Dreyfus Hermanos. Durante el viaje i hallándose por los 48° de lat. S., experimentó un récio temporal, comenzando la fragata a hacer mucha agua; mas, como la tempestad tomase grandes

proporciones, el capitan se vió obligado a acercarse al estrecho, pero un fuerte viento se lo impidió.

Obligado por el mal tiempo, el buque dejó a la isla Noir a tiempo de arriar los botes, para poner en salvo la tripulacion, compuesta de 19 hombres. El buque se fué a pique momentos despues.

El naufragio tuvo lugar el 22 de noviembre de 1873. Desde esa fecha los náufragos navegaron en los botes a traves de los canales Cockburn i llegaron felizmente a la colonia chilena de Punta Arenas el 11 de diciembre del mismo año. La tripulacion, compuesta de 19 hombres, fué recibida a bordo de la corbeta chilena *Abtao*, de estacion en Magallanes, i los condujo mas tarde a Valparaiso. El capitan i dos oficiales quedaron en tierra i alojados por cuenta del gobernador de la colonia.

1874

«TACNA.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), capitan Hyde.

He aquí el parte que dió el capitan a la Compañia Inglesa:

«A las 7 1/4 h. de marzo zarpamos de Valparaiso para los Vilos con un cargamento completo. La bodega inferior estaba llena de sacos de sal, harina i granós, el entrepuente tambien estaba lleno de un cargamento jeneral; en la primera cubierta habia diez cabezas de ganado, pasto i legumbres, i tambien en la segunda cubierta algun pasto i legumbres. Todo el fierro estaba arrimado en la bodega.

«Sali de la bahia perfectamente tranquilo respecto del modo como se habia estivado el buque, pues en otras ocasiones he visto hasta 200 bultos de pasto, a mas de legumbres, en la primera cubierta, i ni la mitad de la carga en la bodega.

«A las 7 h. 25 m., teniamos el faro por el traves. Leve brisa

Cuando los tomó el vapor, hacia tres días que se les habían concluido los viveres, de manera que si el vapor no los hubiese visto, habrían perecido de hambre. Uno de los náufragos daba pocas señales de vida. Nada se supo mas tarde de la suerte que corriera el bote que mandaba el piloto.

«ALBATROS.»

Barca nicaragüense, del porte de 300 toneladas de registro, perteneciente a la Compañía Chilena de Maderas i Buques de Valparaiso, en lastre, i en viaje de Caldera para Coronel, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. Durante el viaje descubrió una via de agua a que no dieron abasto las bombas i hubo necesidad de abandonarla el día 21 de abril de 1875, por los 31° 39' de lat. S. i 80° de lonj. O. Los náufragos fueron recojidos por la barca nicaragüense LUCIANA.

Este siniestro, como tantos otros, fué debido al estado de vetustez de la nave o a la falta de carena.

«VICTORIA.»

Barca nicaragüense, del porte de 133 toneladas de registro, i mui vieja en las aguas del Pacifico. En viaje del puerto de Valparaiso para la ria de Constitucion, en lastre i al mando del capitan H. Green. Al llegar al puerto de su destino, por error de rumbo, encalló en la boca del rio Mataquito el día 5 de mayo de 1875, donde fué abandonada por la tripulacion. Los náufragos salvaron en los botes de la VICTORIA, siendo recojidos en seguida por una barca chilena.

«LOLA.»

Fragata nicaragüense, capitan J. de Gavico, con un cargamento de maderas, procedente de Corinto i con destino a

Inglaterra. Hallándose a la altura del Cabo de Hornos, por los 57° 10' de lat. S. i 68° 20' de lonj. O., fué necesario abandonarla. He aquí el extracto del diario de navegacion de la fragata LOLA:

«Continuamos en la misma situacion, sin esperanza de auxilio. El agua sigue aumentando en las bombas, i 4 marineros, con las manos i los piés llenos de heridas, se ven obligados a cesar el trabajo. Asi es que con tantos brazos ménos, podemos apénas aguantar el picar las bombas. El viento continua favorable i gobernamos en el primer cuadrante, pero sin poder largar ninguna vela por haberse perdido todo el velámen, ménos la gavia alta.

«Siguen el cielo i el horizonte nublados, impidiendo hacer observaciones. A las 8 h. a. m. dimos vista con un buque que gobernaba al NO. (Entónces nos hallábamos de la vuelta del Cabo de Hornos i en la posicion ántes asignada). Llamé entónces a los oficiales (piloto, contra maestre i carpintero), así como a los demas i tuvimos una consulta a cerca de lo que debíamos hacer. Tomando en consideracion el estado del buque, el aumento del agua en la bodega (13 1/2 piés), el cansancio de la jente, el aminoramiento de la tripulacion, la pérdida de los viveres i del agua, como tambien la imposibilidad de gobernar i el alejamiento de la costa, resolvimos pedir auxilio al buque i nos dirigimos a él, largando la gavia alta e izando nuestra bandera. .

«Dejamos entónces las bombas para echar el bote al agua, lo que hecho, notámos que el barco se nos venia acercando i habia izado la bandera inglesa. Fué el contra maestre en el bote a pedirle auxilio i el capitan del barco nos ofreció recibirnos a su bordo. Entónces tratamos de salvarlo todo, pero a consecuencia del viento regular que soplabá i de lo picado que estaba el mar, solo logramos salvar nuestras vidas.

«Se puso el buque ingles en facha i el bote nuestro, con toda la jente que podia contener, fué dos veces al costado del barco, que nos recojió en el acto. El capitan de dicho buque mandó entónces nuestro bote, tripulado con su piloto i tres hombres, a recojer a los que habian quedado a bordo i a exa-

minar el buque. De conformidad con estas instrucciones, fué el piloto a bordo de la LOLA i a su vuelta declaró: que habia encontrado 15 piés de agua en la bodega; la obra muerta de la banda de babor completamente destrozada; que el agua tenia por allí libre acceso, a pesar de haber una vela i otra lona para tapar la via de agua: que la limera del timon estaba floja i las tablas desclavadas i salidas para afuera, dejando entrar el agua en abundancia; que entónces, concluido su exámen, tomó en el bote los 4 hombres que habian quedado a bordo i volvió a la VICTORIA a la 1 h. 30 m. p. m.

«A las 2 estábamos todos a salvo a bordo de la VICTORIA, de Swansea, cargada con carbon de piedra i destino a Valparaiso.

«No podemos sino lisonjearnos de la jenerosa solicitud con que nos trató el capitan del barco, señor W. G. Evans, proveyéndonos a todas nuestras necesidades, mandando curar las heridas de la jente i ponerla al abrigo del frio i de la marejada para que descansase de sus fatigas.

«El capitan de la fragata LOLA.—(Firmado).—*Juan de Gavico.*»

«NUEVA ITALIA.»

Barca nicaragüense, del porte de 150 toneladas de registro. Hallándose al ancla en la caleta de Huentelauquen, batida por un fuerte viento del cuarto cuadrante, le faltaron las amarras i dió al traves en la costa, haciéndose pedazos.

Los náufragos salvaron merced a los ausilios que se les enviaron desde tierra. Este siniestro tuvo lugar el dia 24 de mayo de 1875.

«JULIO BORDES.»

Barca francesa, del porte de 366 toneladas de registro, al ancla en la rada de Valparaiso; un fuerte viento del cuarto cuadrante le hizo faltar las amarras e irse sobre la costa,

«NEW WABENS.»

Fragata inglesa del porte de 873 toneladas de registro, capitán Patrick Niel. Habiendo sufrido un fuerte temporal del NO. por los 54° 30' de lat. S. i 73° de lonj. O., el 1.º de setiembre de 1875 i descubierto una gran via de agua, arribaron a la isla Noir para repararse; pero no habiendo bastado las bombas para contener el agua, el buque se fué a pique. Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron a Punta Arenas de Magallanes, auxiliados por la goleta norte-americana CHARLES SCHARER, con la pérdida de un hombre.

«LOTUS.»

Barca inglesa procedente de Rio Janeiro i destino a la rada del Callao, en lastre i al mando de su capitán Saint Jaha. En la mañana del 2 de julio encalló la Lotus en una roca de la península San Juan, isla de los Estados, i dos días despues la tripulación se vió obligada a abandonarla, por irse a pique. La jente salvó en dos botes: uno de ellos con cinco marineros fué recojido por el buque ANTONIETTE, no sabiéndose de la suerte del otro que montaban el capitán i siete hombres.

«SENATOR.»

Barca inglesa del porte de 404 toneladas de registro, en viaje de Filadelfia para Panamá, con un cargamento de carbon de piedra, 15 tripulantes i 4 pasajeros.

El día 4 de setiembre se notó fuego en el cargamento, e inmediatamente la SENATOR puso rumbo al Estrecho de Magallanes; el día 16, estando 90 millas al S. del Cabo Pilares, hubo que abandonar la cámara, i a toda vela i viento del QNO., penetraron al Estrecho el día 17 a las 4 h. a. m., a

44

char talvez la cercanía de un buque, o quizá el capitán i tripulantes habian sido barridos por las olas que destruyeron la obra muerta?

Nada hemos hallado en los documentos que se han tenido a la vista que nos dé alguna luz sobre este siniestro.

«COLCURA.»

Barca nicaragüense, que fué hallada quemada por los 33° 28' de lat. S. i 79° 13' de lonj. O. Los documentos que se han tenido a la vista no espresan la fecha del siniestro ni la suerte que corrieran los náufragos.

«ALBERT GALLANTIN.»

Fragata inglesa, con un cargamento de carbon de piedra, incendiada en alta mar. Fué abandonada por sus tripulantes por frente a la isla de los Estados el diez de octubre de 1875.

«HELEN MORRIS.»

Fragata de los Estados Unidos de América, procedente de Newcastle i con destino a San Francisco de California, con un cargamento de 1,245 toneladas de carbon de piedra, su capitán David Bursley, de la matrícula de Boston. Despues de una navegacion feliz i de haber doblado el Cabo de Hornos, la HELEN MORRIS notó que se habia incendiado su cargamento el 16 de noviembre de 1875. Ese dia nó pudieron precisar el local del incendio, pero al dia siguiente descubrieron que el fuego se hallaba en el fondo de la bodega: cerraron herméticamente las escotillas; mas luego se convencieron el capitán i pilotos que no era posible salvar el buque. El humo i gases salian por las escotillas llenando el buque i haciendo imposible dormir durante la noche.

A las 6 h. a. m. del dia 28 voló la escotilla de proa i las

46

No!

otras no tardaron en seguirle, i a las 10 h. p. m. las llamas se lanzaron por la escotilla de proa. A las pocas horas despues fueron invadidos todos, alcanzando hasta las cofas i los topes.

Se hicieron los esfuerzos posibles por dominar el fuego, pero todo fué infructuoso, haciéndose necesario abandonar el buque. Los botes habian sido alistados desde el primer momento de descubrirse el fuego i fueron echados al mar, con provision de agua i víveres suficientes; i hallándose por los 29° 14' de lat. S. i 87° de lonj. O., la tripulacion partió en dos botes. El capitan Bursley, primer piloto C. T. Thompson, Mr. Lewis Oger, pasajero, el mayordomo, el carpintero i 7 marineros se hallaban en un bote, i el segundo piloto Charles Ohollen, tercer piloto, el cocinero i siete hombres se embarcaron en el segundo bote. El bote montado por el capitan era un salvavidas como de diez toneladas, bien acondicionado, al paso que el segundo era un bote largo de 3 a 4 toneladas.

Cada bote conducia un cronómetro, una brújula i los utensilios apropiados para hacer un viaje de 250 millas, que era próximamente la distancia a tierra, cuando abandonaron el buque.

Despues de algunas aventuras, el 1.º de enero de 1876 avistaron al bergantin nicaragüense WASHINGTON, que tomó al segundo bote con los náufragos que lo marinaban i los condujo al Callao. 1 El bote que dirijia el capitan fué socorrido por la barca AMALIA de los Estados Unidos de América.

«EIJENIA.»

Fragata alemana, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió en las cercanias del Cabo de Hornos el dia 21 de octubre de 1875. La barca británica TOMAS BLYTHE, en viaje de Lóndres para el Callao, tomó a los náufragos en número de 11 i los condujo a Valparaiso.

1. El *Pacific Times* del Callao del 15 de enero de 1876.

«KARNACK.»

Vapor de la Compañía Alemana Kosmos, de Hamburgo, capitán M. P. C. Anderson. Había salido del puerto del Callao para el de Hamburgo, con un cargamento de salitre, azúcar i cueros i 33 tripulantes; el 11 de diciembre de 1875 varó en puerto Grappler.

El KARNACK había chocado en una roca ahogada en el Paso del Indio, 4 cables al N1/4NO. de la isla Crossover, por lo que se vió obligado a varar en la playa del citado puerto.

El vapor francés CHER condujo el equipaje i pasajeros al puerto de Playa Parda (Estrecho de Magallanes) i allí los tomó la corbeta de guerra chilena O'HIGGINS, que los trasportó a la colonia de Punta Arenas. En el siniestro no hubo víctimas.

Gran parte del cargamento fué saivado i el buque, refaccionado mas tarde, puesto a flote i llevado a Punta Arenas, donde terminó su compostura.

1876

«LE BARON.»

Barca inglesa, del porte de 889 toneladas de registro, en viaje de Cardiff para la costa del Pacifico, con un cargamento de carbon de piedra, compuesto de 1313 toneladas, al mando del capitán Roberto Pagh. El buque se incendió en alta mar, en la cercanías del Cabo de Hornos, i hubo de abandonarse el día 6 de enero de 1876, por los 56° 43' de lat. sur i 69° 29' de lonj. La tripulación, compuesta de 18 hombres, fué recojida por la barca de los Estados Unidos de América, SILAS FISH.

«PATMOS.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 739 toneladas de registro, en viaje de Hull i destino a Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra. Se incendió en las cercanias del Cabo de Hornos, a principios de 1876. La barca británica PASITHEA recojió a los náufragos en número de 13 personas, capitan Nichols, i los condujo a Valparaiso.

«PRINCE ARTHUR.»

Barca inglesa, del porte de 544 toneladas de registro, con un cargamento de carbon de piedra, capitan Mr. Tomas Nelson, en viaje de Liverpool para Caldera, encalló en la punta E. de puerto Kook, isla de los Estados, donde se hizo pedazos el dia 24 de febrero de 1876.

El dueño de la PRINCE ARTHUR i sus 17 tripulantes salvaron en los botes de la nave, siendo recojidos mas tarde por la goleta SEA SHELL.

«ARAUCANO.»

Pailebot chileno, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso, que salió de ese puerto el 6 de marzo de 1876 para el de Tongoi con un cargamento de 700 quintales de pólvora i un cajon de dinamita. El buque iba tripulado con cuatro hombres i el capitan, i el viaje debió hacerlo en 4 o mas dias, llevando viveres frescos para ese tiempo.

La pólvora habia sido embarcada por Thomson Watson i Rose Ynnes. A pesar de haber tardado como dos meses desde su salida, no se tuvo noticias del ARAUCANO, por lo que se dió por perdido con tripulacion i todo.

tripulacion su trabajo alternándose cada diez minutos, que era el mayor tiempo que podian permanecer en la bodega.

En estas circunstancias avistaron de un modo providencial a la *EASTERN LIGHT*, cuyo buque se aproximó al otro dia temprano. Su capitan vino a bordo de la *VENCEDORA* i en compañía del capitan de ésta bajaron a la bodega, pero tuvieron que salir inmediatamente porque el humo i las llamas les impidieron permanecer allí.

Despues de una larga i bien meditada consulta se resolvió abandonar a la *VENCEDORA*, antes de lo cual se intentó bajar a la bodega para sacar algunas provisiones, lo que fué enteramente imposible, i salieron del buque con lo que llevaban encima.

Tres horas despues, la *VENCEDORA* no era mas que una pira de fuego; los palos se fueron a la banda, i se supone que el buque se haya ido a pique, porque al siguiente dia no se veia ni un solo vestijio sobre el mar. La *VENCEDORA* pertenecia a la casa de los señores William Nichelson e hijo de Sunderland.

Los náufragos llegaron al Callao el 5 de noviembre de 1876.

UN BUQUE.

A fines de 1876 naufragó un buque, cuya naturaleza i nacionalidad nos son desconocidas, en las cercanias del Cabo de Hornos; pero consta por una comunicacion del señor gobernador de Punta Arenas de Magallanes, dirigida al señor Ministro de Relaciones Exteriores, por la cual solicita que los indios fueguinos sean recompensados por los servicios prestados a los náufragos, con cuatro vacas paridas del ganado que el fisco tiene en Magallanes.

La contestacion del Ministro fué la siguiente: «Santiago, marzo 23 de 1877.—Este Ministerio ha recibido con satisfaccion la noticia dada por U.S. de haber prestado auxilio los indios fueguinos a los náufragos de un buque que se perdió cerca del Cabo de Hornos, segun lo asegura a V. S. el obispo

Sterling i los tripulantes del bergantin ingles procedente de Ushuwaia que ha tocado en Punta Arenas.

«Este hecho da motivo para que V. S. espresese al señor obispo Sterling los agradecimientos de mi Gobierno por los esfuerzos tendentes a civilizar a aquellos salvajes; i es, por otra parte, mui digno de un premio que sirva de estímulo para su repeticion. En consecuencia, queda V. S. autorizado para hacer el obsequio que me indica, en la forma que espresa su citado oficio».—(Firmado).—*José Alfonso*.

Por esto se vé la parte que tanto la autoridad de la colonia de Punta Arenas de Magallanes, como el Gobierno central del pais, prestaban a la moralizacion de los indios fueguinos, cooperando en comun con los misioneros ingleses de Ushuwaia, que tanto han contribuido a su civilizacion en pró de los náufragos de las rejiones australes del pais.

No nos es dado precisar el nombre ni el pabellon de la nave náufraga; pero el hecho es oficial i habla mui a favor del Gobierno de Chile al sostener en Punta Arenas de Magallanes la colonia que hoi se halla tan floreciente i que tantos servicios ha prestado i presta a los náufragos de aquellas comarcas.

«PACÍFICO.»

Bergantin uruguayo en viaje del puerto de Totoralillo para Valparaiso, en lastre, capitan E. Lerch. A tormentado por un fuerte viento del N., descubrió una via de agua i se fué a pique 30 millas al O. del puerto de salida, el 27 de noviembre de 1876.

La tripulacion, compuesta de ocho hombres, salvó en un bote i arribó a la isla de Chañaral.

El Pacífico era de propiedad de don Enrique Milbrandt, de Valparaiso.

«BASILIA.»

Bergantin nicaragüense en viaje de Chiloé para los puertos del N., con un cargamento de maderas; al correr el es-

trecho de Chacao, sorprendido por una calma chicha, fué arrastrado por la corriente, que lo hizo embestir en la roca de Remolinos, sufriendo averias en su casco, por lo cual se vió obligado a arribar a la bahía de Ancud, lleno de agua i tuvo necesidad de varar para no irse a pique, inutilizándose por completo.

«UNITED STATES.»

Buque de los Estados Unidos de América, capitán Jorje Sunt. en viaje de Liverpool para San Francisco de California, con un cargamento de 1,700 toneladas de carbon de piedra. Se incendió a la altura del Cabo de Hornos el 17 de setiembre de 1876. El capitán, luego que se apercibió del peligro, adoptó todas las providencias conducentes a impedir su propagación. Hizo cerrar los ventiladores i las escotillas de la bodega; pero al día siguiente voló la escotilla de proa i el fuego tomó gran incremento. Se hizo uso de la bomba de incendio, sin resultado alguno, siendo obligados los tripulantes a abandonar al UNITED STATES a 80 millas al NO. del Cabo de Hornos, refugiándose en la barca británica YAUSOURU, que se hallaba a la vista, quien los llevó sin novedad al puerto del Callao, el 19 de octubre de 1876.

«MERCATOR.»

El capitán Him Micholsen del pailebot nacional LUISA, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, dió parte a las autoridades de la colonia que en su viaje a la pesca de lobos marinos en las rocas e isletas inmediatas a la isla de los Estados, atraído por una señal izada al tope de un buque naufrago, sobre la costa NE. de dicha isla, se acercó a él, el 24 de octubre de 1876. Pasó a la nave, que halló abandonada, resultando ser la MERCATOR, buque belga, con destino a Valparaiso, sin poder descubrir su procedencia.

La playa inmediata al lugar del naufragio se hallaba sem-

embocar el estrecho de Chacao con una brisa inestable, la cojió una calma chicha, i arrastrada por la corriente vaciante, sin gobierno, chocó en la roca de Remolinos i se fué a pique.

Los náufragos salvaron en los botes.

Siniestros de este jénero, en la misma roca, con calma chicha o brisas inseguras, estan demostrando que no es conveniente embocar el estrecho de Chacao sin contar con una brisa hecha, i es por esto que las *Instrucciones Náuticas* aconsejan varios surjideros de espera para casos de calma o brisas locas.

«ALONDRA.»

Barca guatemalteca, capitan E. Grandi, procedente de Puerto Montt i destino a Antofagasta, con un cargamento de maderas. Sorprendida por una calma chicha, la corriente de la marea la aconchó sobre el banco de Perhue, al S. de la isla Puluqui, donde fué inutilizada al dar sobre la costa. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

Las investigaciones practicadas en demanda de las evidencias que motivaron el naufragio, atribuyen la pérdida de la ALONDRA a no haber fondeado a tiempo una ancla, en espera de viento hecho o marea favorable.

«SAN RAFAEL.»

Buque ingles, de la matrícula de Liverpool, en viaje al Pacífico con un cargamento de carbon de piedra, se incendió a la altura del Cabo de Hornos.

La tripulacion abandonó al buque incendiado i partió en dos botes; uno de éstos fué encontrado por otro buque, el cual condujo a los náufragos a Inglaterra, i el otro, en que se hallaba el capitan, su mujer i 7 hombres, fué a abordar la costa de la Tierra del Fuego, donde los esperaban los horrores del hambre.

«P. R. HAZELTEIN.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje al Pacífico, encalló en una roca cercana a la isla Walleston, por los 55° 28' de lat. S. i 67° 34' de lonj. O. La fragata se fué a pique con la proa en 9 metros de agua i 29 en la popa. La tripulación salvó en los botes de la nave.

La P. R. HAZELTEIN procedía de Nueva York i se dirijia a San Francisco de California, con un cargamento surtido. El siniestro ocurrió el día 18 de febrero de 1878. Los náufragos se dirijieron a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes.

«CHARLES EDWARDS.»

Barca chilena, con un cargamento de cueros i viveres, procedente de las islas de Juan Fernandez i con destino a Valparaiso. Hallándose surta en la rada de su destino el día 22 de febrero de 1878, un viento algo fuerte del N. le hizo faltar las amarras e irse a la costa, donde fué inutilizada. Los náufragos salvaron en tierra por medio de un andarivel.

«RED ROCK.»

Barca norte-americana, del porte de 500 toneladas de registro, capitan Francis, en viaje de Valparaiso para el N., chocó en una roca cercana a la costa i a 150 millas distante de Tongoi, haciéndose pedazos el día 2 de marzo de 1878 a las 6 h. p. m.

Otras informaciones suponen a la RED ROCK en viaje de Caldera para Iquique; pero ninguna es circunstanciada ni correcta. Los náufragos salvaron en un bote de la nave.

«ALSEN.»

Pailebot chileno del porte de 23 toneladas de registro, del tráfico costanero, capitan i dueño don J. Perry, en viaje del puerto del Tomé para la bahia de Coronel. Un fuerte viento del norte la desgarró, yendo a encallar a Playa Negra, sufriendo pérdida total en la noche del 10 de mayo de 1878. La tripulacion salvó en tierra.

Esta pequeña nave de construccion nacional, como tantas otras, no la registra el Estado de Matricula de la Marina Mercante de Chile de 1878.

UN BUQUE.

Una nave desconocida dió la voltereta, quedando con la quilla al sol, por los 35°22' de lat. S. i 74°25' de lonj. O. El capitan de la barca inglesa QUILLORA, entrada a Valparaiso el dia 4 de abril de 1878, dió cuenta del siniestro, asegurando no haber podido reconocer el buque volcado. Nada supo de los náufragos.

«COSMOPOLIT.»

Fragata inglesa del porte de 1,259 toneladas de registro, capitan J. H. Lyons, en viaje de Rio de Janeiro para el Callao, naufragó en la noche del 4 de julio de 1878 en un arrecife del puerto Parry, en la isla de los Estados. La tripulacion, que se componia de 23 hombres, salvó en un bote, dirijiéndose a la bahia John Harbour. El conocimiento de este siniestro se debió al cutter oriental RAYO, empleado en la pesca de lobos marinos en aquellas aguas. Los náufragos fueron recojidos por la barca inglesa RYEBALE i el BACABAN de Burdeos.

«TARANDO.»

Chata surta en la rada de Valparaiso, cargada con artículos navales, de propiedad de don Carlos Holms. Le faltaron las amarras por efecto del temporal del NO. i se fué sobre la costa del Almendral, donde se hizo pedazos. Los náufragos fueron salvados por un bote del vapor CALLAO.

«ROYAL DANE.»

Fragata británica, del porte de 1,615 toneladas de registro, con un cargamento de guano, procedente de Pabellon de Pica i con destino a Falmouth, su capitán Mr. Carlos Kilvert. El principio de su viaje fué feliz; pero batida la fragata mas tarde por un fuerte temporal del segundo cuadrante (del E. al S.), hallándose por los 47° de lat. S. i 86° de lonj. O., rindió el palo mayor, perdió en seguida el timon i descubrió vías de agua. Arribó sobre el puerto de Ancud, i al estar un tanto avante con punta Corona, se vió obligada a fondear, teniendo ya 15 pies de agua en la bodega, i fué abandonada ántes de irse a pique el dia 16 de julio de 1878. La tripulacion salvó en los botes i se dirijió a la ciudad de Ancud.

BUQUE DESCONOCIDO.

En el mes de junio de 1878 vararon los restos de un buque 9 millas al S. del puerto de San Antonio. Su cargamento era de maderas; pero nada se supo de sus tripulantes ni del nombre de la nave, por falta de informaciones.

«PACIFIC.»

Barca inglesa, del porte de 379 toneladas de registro, en viaje de Buenos Aires a Valparaiso, en lastre. Ya en el Pa-

cífico, la fuerza de un temporal de viento del cuarto cuadrante, le hizo romper el timon, sufriendo ademas muchas averias en la proa i fué necesario abandonarla por hacer mucha agua, que no podian contener las bombas, el dia 22 de junio de 1878, por los 55° de lat. S. i 79 de lonj. O.

Los náufragos, en número de 13, fueron recojidos por la barca británica CORANJAH.

La PACIFIC, capitan Robert Becket, pertenecia a la matrícula de Shields, era de propiedad de J. Robinson e Hijo, i habia sido construida en 1865.

«JULIET.»

Barca inglesa, del porte de 1,243 toneladas de registro, con un cargamento surtido, en viaje de Lóndres para San Francisco de California. Hallándose en calma, la corriente la arrasó sobre el cabo San Antonio de la isla de los Estados, yéndose a la costa el 1.º de agosto de 1878. Los náufragos, en número de 27, fueron recojidos por el bergantin aleman THETIS.

«ADELA.»

Barca nicaragüense, en lastre, propiedad de don Heraclio Martinez, armador de Valparaiso, al ancla en la rada. La fuerza del temporal i la mar de fuera, le hicieron faltar las amarras i se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron, ausiliados desde tierra, pero hubo dos víctimas.

«OLGA.»

Barca nicaragüense, en lastre, de propiedad de don Pedro Orbeta, de Valparaiso.

La fuerza del viento del NO. i la mar de fuera, le hicieron

UNA CHATA.

Propiedad de don N. Plum, sirviendo como de almacén flotante, con artículos navales. Se fué a pique sobre sus anclas, por la fuerza del mar del NO. No hubo víctimas, porque sus tripulantes fueron trasbordados con tiempo o echados a tierra.

«FRANCIS PALMERS.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 196 toneladas de registro, con un cargamento de metales, en viaje de la çaleta de Peña Blanca i destino a la de Sarco, capitan Schmidt. Descubrió una via de agua que no pudieron agotar sus bombas i se fué a pique en alta mar el día 13 de mayo de 1878. La tripulacion salvó en los botes de la nave. No hubo víctimas.

«TALIA.»

Barca inglesa, del porte de 762 toneladas de registro, procedente de Glasgow i con destino a Honolulo, con un cargamento surtido, hallándose por los 59° 12' de lat. S. i 62° de lonj. O., se estrelló contra los hielos, perdiéndose totalmente el día 18 de noviembre de 1878. Parte de la tripulacion salvó en los botes de la nave; pero solo se supo de uno de ellos.

«JEESSIE BROWN.»

Goleta inglesa, de propiedad de don Diego Dunsmure, procedente de Punta Arenas de Magallanes, embarrancó en Punta Peñascosa (Rocky Point), 26 millas distante del puerto de salida, en el Estrecho de Magallanes.

éxito. Los naufragos del WANDERER fueron recojidos por la goleta norte-americana MARY E. HIGGINS, conduciéndolos a Punta Arenas.

«LUISITA.»

Pailebot chileno ocupado en la caza de lobos marinos en la rejion austral de la Tierra del Fuego, que naufragó en Brecknock Pass, perdiéndose totalmente el 6 de abril de 1881. Este barquichuelo habia dejado en East Fury dos hombres encargados de la caza de lobos, que fueron recojidos por la goleta MARY E. HIGGINS i conducidos a la colonia de Punta Arenas.

El sistema aceptado por los loberos de las rejiones australes, de dejar parte de su jente en algunos farallones o isletas, miéntras la embarcacion principal aventura en otras rejiones, ha sido causa de numerosas víctimas; pues que si naufraga ésta, no pueden recibir socorro los grupos de cazadores aislados, pereciendo a veces de necesidad. Esto ha solido ser frecuente i aun se ha prestado a criminales abusos de parte de los mismos cazadores.

«SARCO.»

Barca británica, del porte de 820 toneladas de rejistro, en viaje de New Castle para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, dió a la banda por los 54° 15' de lat. S. i 60° 30' de lonj. O. La tripulacion salvó en tres botes, a uno de éstos recojió la barca inglesa ALBERT WILLIAMS, con cuatro hombres i los condujo a Valparaiso a principios de octubre de 1881; otro fué recojido por la barca alemana ADA STOLA, que mandaba el piloto primero John Dix, con 8 marineros que arribaron a Valparaiso el 1.º de noviembre del mismo año; pero no se supo del tercer bote.

La Sarco i sus palos eran de fierro. Se le corrió el cargamento a la banda i no se pudo adrizar, por lo que se fué a pique.

nerla a flote, se notó que estaba desfondada, por lo que se declaró perdida totalmente.

La BALBINA C. se llamó PALLAS cuando llevaba bandera rusa, nombre que cambió por el de EULOJIO ALTAMIRANO al tomar la chilena, i últimamente volvió a cambiarla por el de BALBINA C.

«DELAWARE.»

Barca inglesa, del porte de 339 toneladas de registro, en viaje de Swansea para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió buque i cargamento i fué abandonada el 26 de noviembre de 1881, a 70 millas al sur del cabo de Hornos.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave; pero el mismo día fueron recojidos por la barca inglesa COSMOPOLITA, quien los condujo al puerto de Lota.

El vapor chileno CARLOS ROBERTO los tomó a su bordo i los llevó a Valparaiso, donde llegaron el día 18 de diciembre del mismo año.

1882

«LINA.»

Barca alemana, con un cargamento de cebada, en viaje del puerto de San Antonio para el de Iquique, naufragó en la punta N. del puerto de salida el día 9 de enero de 1882, sufriendo pérdida total i pereciendo su capitan i tripulantes, sin podersele prestar auxilio.

Una corriente inusitada i cierta braveza del mar, arrastró a la nave sobre la citada punta, que es roqueña i escarpada, haciéndola pedazos. La falsa economía, por otra parte, no hizo pensar al capitan en la conveniencia de un remolque, viendo el estado anormal del tiempo. Murió tambien un pasajero ingles.

«ROSENEATH.»

Barca británica del porte de 622 toneladas de registro, procedente de Mejillones i con destino a Europa, con un cargamento de guano, fué asaltada por fuertes temporales de viento del NO. i mar mui gruesa, cuando se hallaba por los 53° 30' de lat. S. i 74° de lonj. O., ocasionándole vias de agua que no pudieron agotar las bombas, por lo que el capitan i tripulantes se vieron obligados a abandonarla el dia 12 de mayo de 1882, al O. del canal Bárbara i al NO. del cabo de Hornos.

La tripulacion salvó en dos botes. En uno de ellos iba el capitan, su señora, un niño i tres hombres, que fueron recogidos despues de 9 dias por el vapor aleman UARDA, cerca del cabo Froward, en el estrecho de Magallanes. Otro de los botes al cargo del primer piloto, cayó en poder de los indios fueguinos el dia 17 del mismo mes, quienes asesinaron a todos los tripulantes, con escepcion del piloto, que conservaron prisionero, el cual vivió entre los salvajes por algun tiempo. El 9 de junio cayó en poder de otra tribu de indijenas que lo trató mas bondadosamente, i fué recogido mas tarde por el vapor ACONCAGUA de la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico.

El mismo piloto agrega que, miéntras estuvo prisionero de los indios, otros dos botes de buques náufragos habian caido en poder de los indios i que sus tripulantes habian sido asesinados, conservando algunos prisioneros.

«BOLIVAR.»

Vapor chileno remolcador, de la matrícula de Antofagasta. Ocupandose en remolcar lanchas de carguio el dia 2 de junio de 1882, se le descompuso la máquina i fué arrastrado sobre la costa a impulso de la marejada, perdiéndose totalmente.

«LUZ.»

Vapor chileno, remolcador, de la matrícula de Talcaguano i al ancla en ese puerto i propiedad de los señores C. Von Hees i C.^a La fuerte marejada del N. levantada por un duro viento, lo echó a pique, perdiéndose totalmente, el 23 de junio de 1883. Se presume se ahogó un fogonero.

DOS BALANDRAS.

Embarcaciones de mas de 30 toneladas brutas, del tráfico de Ancud i archipiélago de Chiloé, hallándose al ancla en aquella bahia, una con un cargamento de maderas a bordo, propiedad de don Daniel Sanchez, i la otra sin carga, propiedad de don Juan Burr. Un fuerte temporal del NO. que sopló el día 27 de junio de 1883 las hizo chocar entre sí i se fueron a pique cerca del muelle de Ancud.

Ese mismo temporal echó a la costa de Playa Ancha 4 balandras mas, propiedad de los señores Vicente Garcia Diaz, Pedro Ampuero, Vicente Robles i Claudio Souza, todas sin carga.

«ANTONIETA.»

Barca nacional con un cargamento de carbon de piedra, al mando de don Luis Gogtiard, en viaje del fondeadero de Laraquete (Arauco) i destino a Valparaiso, se fué a pique en el mar con motivo de una gran via de agua, el día 28 de junio de 1883.

De las investigaciones practicadas por la autoridad marítima de Laraquete, resulta: la barca ANTONIETA zarpó del puerto antedicho el día 22 de junio con un cargamento de 930 toneladas de carbon i alguna madera, i al día siguiente fué

«CROSSFIELD.»

Barca británica, procedente de Inglaterra i con destino a la rada de Llico, embarrancó el día 23 de agosto, dos millas al norte de la desembocadura de la laguna de Vichuquen, un poco despues de anochecer.

La CROSSFIELD venia en lastre i pocas mercaderias surtidas, salvándose éstas con el auxilio prestado por la autoridad marítima, i los náufragos en sus botes.

Parece que el capitan de la CROSSFIELD ignoraba que Llico era una rada abierta, i suponiéndola bahia, trató de penetrar en ella, engañado quizá por el aspecto que ofrecen las dunas de su interior.

«SERENA.»

Barca inglesa, del porte de 493 toneladas de registro, procedente de Swansea i con destino a Valparaiso, conduciendo un cargamento de carbon de piedra, desarbó por los 58° 34' de lat. S. i 69° 51' de lonj. O., el 3 de agosto de 1883, por lo cual fué abandonada por su capitan i tripulantes. La barca italiana LUIGI P. recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a Valparaiso.

La barca SERENA sufrió un fuerte temporal al S. del cabo de Hornos, donde una grande ola le arrancó de su cubierta a dos de sus pilotos i a dos marineros, que no pudieron recibir auxilio, dado el estado del tiempo i desbarajuste del buque.

Esa grande ola causante de la pérdida de los pilotos i del desarbolo de la nave, parece ser un fenómeno peculiar de las grandes tormentas del cabo de Hornos i que ocupa el vórtice de los ciclones que allí se experimentan; pues muchos buques hacen referencia a ella, comparándola como una montaña, i es la causa de numerosas averias mayores, cuan-

YOLA llegada a Coquimbo en el mes de noviembre de 1883, condujo a su bordo a toda la tripulacion de la barca chilena OREGON, que se habia perdido por completo.

«ERWIN.»

Fragata alemana incendiada en alta mar i perdida totalmente.

He aquí la relacion hecha por su capitan en Punta Arenas de Magallanes:

«Salí de Liverpool—dice—el dia 14 de mayo de 1883 con un cargamento de 1,700 toneladas de carbon de piedra i destino a San Francisco de California. Despues de un viaje regular, nos sorprendió una vez, el dia 22 de julio, un olor mui estraño que se sintió en la cámara; no sabiendo qué podia causarlo, di órden de visitar todo el buque sin poder encontrar algo ni en el cargamento ni en otra parte.

«Al dia siguiente (23) ya se notó humo que penetraba a la cámara, i desde luego presentí que se habia incendiado el cargamento. Al instante se ordenó tomar todas las precauciones posibles para evitar el fuego, cerrando todas las escotillas i aberturas de la cubierta. El fuego creció pronto, por lo que perdí toda esperanza de salvar el buque.

«El dia 25 ya salian llamas por la fogonadura del palo mayor, ya quemado en su pié, por lo que vacilaba de un lado a otro, convirtiéndose ese punto en una gran chimenea, por donde salian las llamas i el humo, que apenas permitian estar a bordo.

«En la mañana del 26 di órden de embarcar los tres botes i en ellos la tripulacion i los papeles del buque, abandonando a éste a la altura del cabo de Hornos, como a diez millas de la costa. Apenas habíamos dejado el buque, sentimos una fuerte detonacion i vimos volar la proa, llevando palos i cabos al aire.

«Tuvimos la suerte de un buen viento i así alcanzamos la costa el dia 27, pero sin desembarcar por temor a los indios,

que son malos, como lo espresan las instrucciones náuticas, i siguiendo la costa llegamos el 3 de agosto a la mision de Usuwaia, en el canal Beagle, donde los misioneros ingleses nos recibieron con muchas atenciones.

«Nos quedamos 18 dias en la mision, i como los misioneros no tenían viveres para 22 hombres, nos faltó la comida i resolvimos dirijirnos a Punta Arenas de Magallanes a remo. En estas circunstancias llegó el transporte frances LA ROMANCHE, comandante M. Martial, nos recibió con todo cariño a su bordo i nos llevó a Punta Arenas. Hemos vivido veinte dias a bordo de este buque, el que nos desembarcó el dia 27 de setiembre en la colonia chilena.»

«ACADIAN.»

Barca inglesa, del porte de 787 toneladas de rejistro, procedente de las islas de Lobos de Afuera (Perú), con un cargamento de guano, que se fué a pique a las inmediaciones de las islas de Juan Fernandez, refugiándose los náufragos en el puerto de San Juan Bautista.

El pailebot chileno JUAN FERNANDEZ los tomó en seguida, en número de 14, i los condujo al puerto de Valparaiso. La pérdida de la ACADIAN tuvo lugar el 8 de setiembre de 1883, i la causa del siniestro fué una via de agua que no pudieron contener las bombas.

Los náufragos fueron el capitan Hartfield, su señora esposa, el piloto, el cocinero, el mayordomo i 9 marineros.

«INES.»

Barca de los Estados Unidos de América, propiedad del señor don Carlos J. Holm, de Valparaiso, capitan don Pedro Meyer, naufragó, perdiéndose totalmente, el dia 18 de octubre de 1883, en la isla de Chaulinec.

La pérdida se debió a vientos variables, revezos de corrientes i a maniobras incorrectas al dar la vela en el surjidero de la isla Chaulinec.

continente, por pretender entrar en la rada de los Vilos por fuera de derrota. Buque i cargamento se perdieron totalmente. La tripulacion salvó en tierra.

Este siniestro ocurrió el 18 de junio de 1884, por no conocer la costa el capitán de la *UNCAS*, no tener una carta correcta a su bordo, o pretender utilizar el citado canalizo, cuando es sabido que no tiene agua para buques de calado. El cargamento era de Swansea i se componía de carbon de piedra.

«PESCADORA.»

Goleta chilena del porte de 38.50 toneladas de registro, construida con material de madera, en Lebu, en 1874, propiedad de don Rufino Murillo, de aquel puerto. Estando al ancla en la caleta Yañez el 19 de julio de 1884, se fué sobre la costa, donde se destrozó totalmente, por efecto de un fuerte viento del cuarto cuadrante.

Los náufragos salvaron en tierra, como asimismo parte del cargamento de maderas i frutos del país de que era portadora la goleta.

«ALFRED.»

Barca inglesa, en viaje de Liverpool i con destino a Valparaíso con un cargamento de carbon de piedra, se incendió por los 56° 53' de lat. S. i 63° 11' de lonj. O., posición en que fué abandonada.

Fué abandonada por sus tripulantes el 1.º de agosto de 1884. La barca *DONNERDALE*, de la misma nacionalidad, recogió a los náufragos i arribó al puerto de Coquimbo para desembarcarlos.

«EARL BEACONSFIELD.»

Fragata británica de cuatro palos, procedente de Clyde i destino a San Francisco de California, con un cargamento de

carbon de piedra. Se incendió en alta mar i recojió a los náufragos en número de 35, la barca italiana *ISIDE B.* el 12 de agosto de 1884, i los condujo a Valparaíso, donde llegaron el 27 del mismo mes.

«LUISA.»

Barca chilena del porte de 394.15 toneladas de registro, construida de madera en el Canadá, en 1854, e ingresó a la matricula de la marina mercante nacional en 1882, propiedad de don Nicolas C. Möller i C.^o, Coronel. En viaje de Paposo para el puerto de Lota, conduciendo un cargamento de metales de cobre, se fué a pique en alta mar, por los 25° 30' de lat. S. i 73° 28' de lonj. O., el día 8 de agosto de 1884. La tripulacion salvó en dos botes de la nave, que arribaron al puerto de Chañaral de las Ánimas.

«AROS BAY.»

Barca inglesa, en viaje del Atlántico para el Pacífico, fué abandonada por su tripulacion por los 57° de lat. S. i 67° de lonj. O. Unos récios temporales que la trabajaron al S. del cabo de Hornos, le hicieron perder el timon, desarbolar por completo i perder parte de la cubierta a principios de julio de 1884. La barca alemana *VON DER BERGH* recojió a los náufragos en número de 26 i los condujo a Valparaíso el 27 de julio del mismo año.

«BRIDEGROOM.»

Goleta inglesa de tres palos, que se incendió el 3 de setiembre de 1884, por los 45° 30' de lat. S. i 78° 10' de lonj. O. La barca inglesa *SAIGON*, entrada a Valparaíso el día 8 del mismo mes recojió a los náufragos.

Las informaciones que se han tenido a la vista no dan luz sobre las evidencias del siniestro ni dato alguno respecto a la *BRIDEGROOM*.

«ELISA CAMPBELL.»

Barca británica del porte de 596 toneladas de registro, en viaje de Valparaiso para Falmouth, con un cargamento de guano. Había dejado el puerto de salida el 1.º de agosto de 1884, i regresaba nuevamente al punto de salida por hacer mucha agua. Se fué a pique por los 39º de lat. S. el día 5 de setiembre del mismo año.

La barca británica ROSEDALE recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso el día 8 del mismo mes, sin novedad.

«OBERON.»

Barca inglesa del porte de 1.181 toneladas de registro, procedente de Tyne i destino a San Francisco de California con un cargamento de carbon de piedra. Despues de haber doblado el cabo de Hornos, i hallándose ya en el Pacifico, por los 50º de lat. S. i 83º 10' de lonj. O., se incendió su cargamento por combustion espontánea i hubo necesidad de abandonarla el 27 de agosto de 1884. Su capitán, Mr. Richard Harvey, 23 hombres de tripulacion i la nave de propiedad de los señores C. T. Couring i C.ª de Liverpool. La barca británica LORD CLYDEN recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso, donde llegaron en la mañana del 10 de setiembre de ese año.

«CORDILLERA.»

Vapor de la Compañía Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacifico (P. S. N. C.), procedente de Liverpool i destino a Valparaiso, con pasajeros i un cargamento surtido, su capitán Mr. F. L. Gruchy. Este buque hizo su viaje sin novedad hasta Punta Arenas de Magallanes, de donde salió a las 7 h. 30 m. p. m. del día 20 de setiembre de 1884, para encallar cuatro horas mas tarde en la restinga que destaca el cabo San Isidro.

Los náufragos, en número de 21, salvaron en un bote i se dirijieron al puerto de San Antonio, donde llegaron sin novedad. El naufragio se debió a una calma chicha i a la accion de la corriente. El capitan fondeó a dos anclas para salvar la nave, pero lo pesado del mar le hizo faltar las cadenas i dar en el rodal, donde se hizo pedazos.

«RIVER TUGON.»

Barca inglesa que naufragó en las islas de New-Year, adyacentes a la isla de los Estados, el 4 de marzo de 1885.

El comandante del cutter arjentino BAHIA BLANCA recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes. La autoridad local de la colonia se hizo cargo de ellos, procurándoles recursos i alojamiento.

El buque acorazado de S. M. B. TRIUMPH, embarcó algunos de los náufragos i los condujo al puerto de Coquimbo, disponiendo que los restantes fuesen conducidos a Europa por el primer vapor ingles que llevase ese destino.

Las crónicas que se han tenido a la vista no hacen mencion de las evidencias del siniestro.

«JANE.»

Bergantín goleta nacional, del porte de 257.24 toneladas de registro, construido en Fairhasen en 1864, e ingresó a la matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1881, su dueño don Cárlos J. Holm de Valparaiso. Procedia del archipiélago de Chiloé i destino a Valparaiso, con un cargamento de maderas. El día 7 de julio arribó con averias al puerto de San Antonio, i el 10 estando lista para continuar su viaje, garró sus anclas durante la noche i se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente.

La tripulacion fué salvada por la autoridad marítima del puerto en su chalupa de servicio.