

DISTANCIAS MARITIMAS, EN MILLAS NAUTICAS DE 1,852 mts.

DE PUNTA ARENAS A ANCUD

(Por los canales)

De Punta Arenas a:	Puerto a Puerto	Totales
Muñoz Gamero	200	200
Ultima Esperanza	20	220
Puerto Bueno	70	290
Puerto Edén	130	420
Estuario Baker	90	510
Puerto Barroso	60	570
Isla Huamblin	130	700
Isla Huafo	75	775
Ancud	115	890

ESTRECHO DE MAGALLANES

Seno Ultima Esperanza	Puerto a Puerto	Totales
Puerto Condell	30	30
Puerto Pinto	16	46
Puerto Riquelme	12	58
Puertos Laforest y Natalis	8	66
Puerto Cóndor	7	73
Puerto Prat	1	74
Puerto Consuelo	2	76

Travesía del Estrecho	Puerto a Puerto	Totales
Evangelistas	0	0
Tuesday	38	38
Angosto	82	120
Canal Jerónimo	40	160
Gallant	18	178
Aguila	45	223
Carrera	10	233
Agua Fresca	13	246
PUNTA ARENAS	15	263
Zenteno (antes Pecket)	25	288
Oazy	5	293
Gregorio	18	301
Santiago	10	311
Punta Delgada	12	323
Posesión	18	341
Dungeness	28	369
<hr/>		
Canal Jerónimo y S. Otway y Skyring	Puerto a Puerto	Totales
Entrada Canal Cóndor	10	10
Puerto Cóndor	4	4
Puerto Cutter	4	4
Puerto Pomar	13	23
Puerto Curtze	42	65
Las Minas	25	90

De Punta Arenas a los Canales fueguinos	Puerto a Puerto	Totales
Leña Dura	3	3
Tres Brazos	3	6
Agua Fresca	7	13
Río Amarillo	3	16
Carrera	10	26
Aguila	10	36
Bahía Sholl (Canal Magdalena)	30	66
Puerto Sofía (canal Cockburn)	22	88
B. Engaño y Rosa (Beagle)	80	168
Bahía Yendegaia	75	243
Bahía Lapataia	7	250
Bahía Ushuaia (Argentina)	7	257
Puerto Brown (Argentina)	25	282
Caleta Banner (Isla Pieton, Chile)	20	302
Caleta Carlos (Isla Nueva, Chile)	20	322
Caletas Cutter y Oro (Lennox, Chile)	20	342
Bahía Allen Gardiner	45	387
<hr/>		
De Punta Arenas a la costa interior de Tierra del Fuego	Puerto a Puerto	Totales
Bahía Gente Grande	25	25
Bahía Porvenir	18	18
| Caleta Esperanza	25	43
| Caleta Discordia	6	49
Bahía Inútil | Caleta Josefina	5	54
| Puerto Nuevo	5	59
| Caleta Mac-Clelland	15	74
Bahía Harris, desde Punta Arenas	50	50

De Punta Arenas a la costa exterior de Tierra del Fuego	Puerto a Puerto	Totales	
Río de Oro (Bahía Felipe)	50	50	
Argentina:	Bahía San Sebastián	100	150
	Caleta Policarpo	120	270
	Bahía Buen Suceso	30	300
De Punta Arenas a Puerto Stanley (Islas Malvinas)	Puerto a Puerto	Totales	
Ruta directa . . . . .	....	480
A la costa argentina de Patagonia desde Punta Arenas	Puerto a Puerto	Totales	
Gallegos	196	196	
Santa Cruz	90	286	
San Julián	70	356	
Deseado	125	481	
Mazaredo	85	566	
Rivadavia	80	646	
Camarones	85	731	
Cabo Raso	20	751	
Rawson	65	816	
Madryn (sin la entrada, de 40 millas)	25	841	
Belgrano y Bahía Blanca (sin la entrada, de 40 millas)	260	1101	

De Punta Arenas a San Francisco	Distancia directa
DE PUNTA ARENAS A:	
Ancud, (por los canales)	890
Corral	1,024
Coronel	1,200
Talcahuano	1,220
Valparaíso	1,480
Coquimbo	1,670
Iquique	2,250
Callao	2,750
Panamá	4,040
San Francisco	7,490

De Punta Arenas a otros puertos, vía Atlántico	Distancia directa
DE PUNTA ARENAS A:	
Montevideo	1,300
Buenos Aires	1,410
Santos	2,166
Río de Janeiro	2,368
Bahía	3,110
Pernambuco	3,508
San Vicente (Isla Cabo Verde)	5,120
Palmas (Islas Canarias	6,000
Lisboa (sin la entrada, 10 millas)	6,710
Oporto	6,890
Vigo	6,950
Coruña	7,060
La Pallice-Rochelle	7,410
Swansea	7,880
Liverpool	8,150

Cádiz	6,702
Le Havre	7,810
Dunkerque	7,960
Amberes (sin el Escalda, 50 millas)	8,010
Rotterdam (sin el canal, 25 millas)	8,120
Bremen (sin el Wesser, 70 millas)	8,300
Hamburgo (Elba inclusive)	8,390

Barcelona	7,042
Marsella	7,212
Génova	7,510

Nueva York	6,510
----------------------	-------

CAMINOS DEL TERRITORIO

La mayoría de los trabajos que se ejecutan en este Territorio son de índole definitiva; el ancho del firme que se adopta para las carreteras varía desde 6 metros a 8 metros, según la intensidad del tránsito.

El firme es construido de ripio de cantera, único material que se encuentra con relativa abundancia; sin embargo, para algunas carreteras hay necesidad de acarrearle de larga distancia, lo que hace aumentar considerablemente el costo del trabajo.

Canteras de piedra no existen, tampoco simples rodados, en tal abundancia, que justificara la adquisición de maquinarias para su trituración para la construcción del macadam.

Las carreteras en forma definitiva son las siguientes:

POR EL LADO NORTE DE LA CIUDAD

1) Carretera desde Punta Arenas al Club Hípico, largo 1,158.3 metros con un ancho de 8 metros de firme.

2) Carretera desde el Club Hípico a la Estación Radiotelegráfica de Bahía Catalina, largo 3,309 metros con 7 metros de firme.

3) Carretera desde la Estación Radiotelegráfica a la subida del Barranco Amarillo, largo 2,377.70 metros, con un ancho de firme de 7 metros.

4) Alto del Barranco Amarillo, carretera entre Tres Puentes y Río Seco, largo 236.50 metros con 6 metros de firme.

5) Bajada a Río Seco, largo 377 metros con 6 metros de firme.

6) Subida desde Río Seco a los Naranjos, carretera Río Seco-Chabunco, largo 680 metros con 6 metros de firme.

7) Paso de Río Chabunco, carretera Chabunco-Cabo Negro, largo 250 metros con 6 metros de firme.

8) Sector San Francisco, carretera Chabunco-Cabo Negro, 2,157.50 metros de largo por 6 metros de firme.

9) Carretera entre Cabo Negro y Cabeza del Mar, largo 18,600 metros con 6 metros de firme.

10) Carretera desde Morro Chico a Natales, por Territorio nacional, largo 3,806 metros con 6 metros de firme.

POR EL LADO SUR DE LA CIUDAD

1) Carretera desde el Río de la Mano a Miraflores, 600 metros de largo con 6 metros de firme.

2) Camino desde el Asilo de Miraflores al Lazareto, 200 metros de largo por 6 metros de firme.

TIERRA DEL FUEGO

Camino de Porvenir a Baquedano

1) Subida Cortéz, paso de Río Verde y trozos a 6 kilómetros del puerto. Largo total, 726 metros con un ancho variable de 4 a 5 metros de firme.

El total de carreteras definitivas construídas en este Territorio, es hasta la fecha de 34,278 metros.

En todos los caminos mencionados se han construído las obras de arte necesarias, como ser: zanjas, cañerías, alcantarillas, canales, puentes, murallones de sostén, etc.

Algunas de estas obras, como ser puentes, han tenido que ser construídas forzosamente de madera, en vista del gran costo que habrían demandado las obras de hierro o cemento armado, siendo necesaria su construcción para asegurar el tránsito.

Para desecar la carretera de Río Pescado a Cabeza del Mar, que pasa por una parte de terreno en depresión en el cual se acumula el agua de las lluvias y derretimiento de nieves, convirtiendo esta parte en una enorme laguna de algunos kilómetros cuadrados con profundidades hasta de 1 metro, hubo necesidad de construir un canal de 3 kilómetros de largo que, partiendo de la carretera y pasando por terrenos de la Sociedad Explotadora, desemboca al mar. Este canal ha demandado un movimiento de tierra de 60,000 metros cúbicos con un gasto de 120,200 pesos.

Las sumas necesarias para la conservación de las carreteras definitivas en este Territorio son y serán forzosamente mucho más elevadas que en otras partes, primero, por ser construídas de un material poco resistente; segundo, por los factores tiempo, vientos impetuosos que se llevan la capa terrosa y el hielo que dilata el cuerpo del firme disgregándolo. Además, los enormes arrees de ovejunos que transitan durante todo el Verano de una estancia a otra y en especial a los Frigoríficos, perjudican los caminos, especialmente en sus taludes y zanjas de desagües.

Otro factor de destrucción son las carretas, pues sus conductores dejan ir

los animales por donde les place, por zanjas, taludes, sobre las banquetas y caracoleando por todo el camino, de manera que al enderezar o dar vuelta producen cortes en el firme.

CAMINO DE PUNTA ARENAS A NATALES

Especial preocupación ha merecido a los últimos Gobernadores el proyecto de construir un camino directo, por territorio chileno, que ponga en comunicación a Punta Arenas con Puerto Natales, capital de la extensa y rica región de Última Esperanza, evitándose así las desagradables molestias e inconvenientes de tener que atravesar por territorio argentino.

La iniciación de esta obra ha sido considerada no sólo como un factor de progreso regional, sino muy especialmente como la satisfacción de una necesidad de alta conveniencia y patriotismo.

El trazado de este camino parte desde Morro Chico, a unos 200 metros del Río Penitente.

La longitud total por hacerse es de 86 kilómetros, atravesando las estancias de Saunders, E. Kreek y, después de bordear la laguna Diana, irá a empalmar con el camino nacional que de río Tranquilo conduce a Natales. Sobre el río Rubens habrá de construirse un puente de unos 60 metros de largo; también se necesitará de varios otros puentes pequeños, de la desecación de pantanos, construcción de alcantarillas, etc., en diversos sectores del trayecto.

El camino, en toda su extensión, consistirá en dos verdaderas alamedas, rodeadas de árboles por ambos lados: una de 30 metros, será destinada para las carretas y arrees de animales; después vendrán 8 metros de bosques; y por último, el camino para los autos, que tendrá 6 metros de rampla, 2 de banquetas y 4 de zanjas de desagüe. La distancia a Natales quedará así disminuída.

El 6 de Abril de 1922 se efectuó la inauguración oficial de los trabajos, en la sección Morro Chico, para construir los tres primeros kilómetros de esta vía. Al efecto, se levantó el acta que sigue:

“Siendo Presidente de la República de Chile el Excmo. señor don Arturo Alessandri Palma, Ministro de Obras Públicas el señor Miguel Letelier Espínola; y en presencia del Gobernador del Territorio de Magallanes don Vicente Fernández Rocuant, de don Luis Valencia C., como miembro y en representación de la H. Comisión de Alcaldes, compuesta de los señores Ernesto Hobbs, Luis Valencia C., Juan Hoeneisen, Julio Menéndez B. y Manuel Iglesias; y de los señores Fortunato Ciscutti, ingeniero del Territorio; Vicente Kusanovic, Fermín Roca, Carlos Robles, capitán del Escuadrón de Carabineros; Jorge Silva H., Subdelegado suplente de Natales; Belisario Videla Prieto, Manuel Zorrilla C., Director del diario “La Unión”

y James Sterling: el 6 de Abril de 1922, en este lugar llamado "Morro Chico", se procedió a inaugurar la construcción del camino que conduce a Puerto Natales. Los primeros fondos por invertirse ascienden a \$ 50,000, con los cuales se construirán tres kilómetros. El trazado de este camino ha sido hecho por el ingeniero del Territorio y Director de Obras Municipales, don Fortunato Ciscutti, quien dirigirá estos trabajos. Para constancia firman los presentes. — "Morro Chico", 6 de Abril de 1922. — **V. Fernández Rocuant. — Luis Valencia C. — Fortunato Ciscutti. — Gustavo Chevesich. — V. Kusanovic. — C. Robles. — Belisario Videla P. — Fermín Roca. — Manuel Zorrilla C. — J. Silva H. — James Sterling**".

Desgraciadamente, a causa de la escasez de fondos los trabajos hubieron de suspenderse en los años siguientes.

Correspondióle al Gobernador don Arturo E. Swett activar con entusiasmo las gestiones para proceder en forma definitiva a la realización de tan importante obra, enviando al Gobierno diversas comunicaciones que merecieron favorable acogida. Así, a mediados de Enero de 1925 se reanuda activamente los trabajos, los que se estiman estarán terminados en unos dos años, siempre que para ello no falten los fondos necesarios.

Creemos de interés reproducir una de las comunicaciones dirigidas por el señor Swett al Gobierno, que dice como sigue:

Gobernación de Magallanes. — Punta Arenas, a 22 de Noviembre de 1924. — Desde que se fundó el pueblo de Natales, hay necesidad de pasar por territorio argentino, en una extensión de 86 kilómetros, para llegar a él, debido a que el terreno al Sur de los límites entre Morro Chico, (situado a 153 kilómetros de distancia de Punta Arenas) y la región de Ultima Esperanza, no es apropiado para camino natural, como lo es por el lado argentino, pues hay muchas vegas, esteros, cerros y bosques espesos de grandes árboles.

Antes que se establecieran derechos de aduana en la Patagonia argentina y no había huelgas de carácter subversivo, el tránsito por territorio argentino se hacía sin dificultad, tal como en el nacional. Ahora, y desde hace varios años, en los límites hay retenes de policía y resguardos que exigen a las personas que van o vienen de Natales, documentos de tránsito; se les revisa el equipaje y no permiten se lleve ni un par de zapatos nuevos, como V. S. puede imponerse por el recorte de diario que adjunto, en que la aduana argentina advierte que no se dará pase a ningún artículo sujeto a derechos, salvo los de uso personal, no nuevos, sino usados.

Las autoridades argentinas tienen toda la razón para exigir lo que ordenan sus leyes, ya que ocasionamos molestias, como aquellas que origina tener que pasar por la casa del vecino para entrar en la propia.

Esta situación es unavergüenza nacional y cada día se hace sentir más, con el mayor tráfico, que aumenta en proporción al progreso de la región de Última Esperanza, donde ya trabajan dos grandes frigoríficos y los campos producen en todo su desarrollo agrícola.

Además, la población de Natales tiene 3,000 habitantes, que están, puede decirse, embotellados, con respecto a comunicaciones por tierra con el resto del territorio, fuera de que en épocas de faenas concurren miles de trabajadores: el tráfico se hace intenso por medio de automóviles.

Por otra parte, los arreos de ovejas que van a los frigoríficos de Natales de las estancias que están más cerca de ese pueblo que de Punta Arenas, deben pagar derechos de internación al entrar en territorio argentino y, además, derechos de exportación cuando salen de él para entrar otra vez al nacional.

Desde hace 23 años que está proyectada la construcción de ese tramo de camino, que es de una extensión más o menos igual al que se recorre por territorio argentino, o sea, 86 kilómetros; pero por falta de interés por parte del Gobierno, por un lado, y el gran gasto que demanda, por otro, el tiempo pasa y no se ha llevado a cabo una obra de interés y de decoro nacional.

Hasta la fecha sólo se han construido seis kilómetros de camino, partiendo de Morro Chico, en forma definitiva, ripiado, con alcantarillas y cunetas, con los fondos que se han consultado de los provenientes de contribuciones de caminos.

Tomando en consideración que continuándolo en esa forma demoraría diez años en terminarse, salvo que se dieran los \$2,500,000 que costará la obra definitiva, la Junta de Caminos acordó proceder en la siguiente forma, para habilitar, mientras tanto, un camino transitable en Verano, pudiendo quedar terminado a fines del año entrante, siguiéndose el mismo trazado acordado para el camino definitivo:

1.0 — Abrir sendas en los bosques, destroncando un ancho de diez metros, para el tráfico de automóviles, y despejar de árboles cortados un ancho total reglamentario de 50 metros para arreos de animales. Esta medida permitirá desecar el terreno, preparándolo para la obra definitiva.

2.0 — Construir puentes en los esteros donde sea necesario por su profundidad y calidad del lecho.

3.0 — Echar lastre en las partes vegosas, para que vaya afirmándose el terreno con el tráfico.

4.0 — Los dueños de estancias por donde pasa el camino irían cercándolo, como lo dispone la ley.

5.0 — Invertir los \$ 35,000 consultados en el presupuesto del presente año, para proseguir el camino desde Morro Chico, en la forma antes indicada, hasta Kreek, o más allá si sobrara parte de estos fondos.

6.0 — Solicitar del Supremo Gobierno un empréstito de \$ 500,000, amorti-

zables con los fondos que anualmente se destinan para el Territorio por ley de caminos, con el objeto de invertirlos conforme a los acuerdos 1.º, 2.º y 3.º; y

7.º — Se tomó nota del ofrecimiento del Administrador General de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, quien ofreció cooperar a la obra facilitando los medios de que disponga para realizarla en la forma más económica y rápida, en la parte donde el camino cruce los campos de la Sociedad.

Efectuado el trabajo conforme a estos acuerdos, se podría traficar en Verano, ya que en Invierno las vegas se ponen pantanosas, aprovechándose el camino en la época de mayor tránsito, y los arreos contribuirían a afirmar el terreno. Después se iría mejorando el camino en las partes peores, y en tres años más podría traficarse en todo tiempo, sin molestar al país vecino.

La Junta de Caminos espera que este proceder será aprobado ya que se trata de un bien nacional y de una obra de urgente realización y conforme a esos acuerdos solicita del Supremo Gobierno se dicte el decreto-ley correspondiente para colocar un empréstito por la cantidad de \$ 500,000, destinándose anualmente de los fondos para caminos de este Territorio, la suma de \$ 50,000, para la amortización e intereses del empréstito, el que podría ser colocado por la Junta de Caminos entre los estancieros, si así se autorizara, o bien, en otra forma que el Supremo Gobierno estimara por más conveniente.

Como en esta región sólo se puede trabajar en caminos en época de Verano, sería muy conveniente se diera preferencia para estudiar y solucionar este asunto, para el caso de que merezca la aprobación del Supremo Gobierno, como espera, se dicte cuanto antes el decreto-ley, con el objeto de aprovechar los primeros meses del año entrante en abrir la senda del camino y lleguen a ser pronto una realidad las promesas esperadas desde tantos años por los pobladores de este Territorio y en especial de los de la región de Última Esperanza”.

KILOMETRAJE DESDE PUNTA ARENAS A NATALES

I D A	Entre dist.	Kilómetros
De Punta Arenas (puerta de la Gobernación)	0,0	0,0
	0,8	
De Punta Arenas a Hospital		0,8
	4,2	
De Punta Arenas a Estación Radiotelegráfica		5,0
	2,2	
De Punta Arenas a Casa Bitsch, Tres Puentes		7,2
	5,4	
De Punta Arenas a Frigorífico Río Seco		12,6
	5,7	
De Punta Arenas a Hotel Chabunco		18,3
	3,4	
De Punta Arenas a Hotel San Francisco		21,7
	1,6	
De Punta Arenas a Estancia San Francisco		23,3
	3,6	
De Punta Arenas a Hotel Cabo Negro		26,9
	5,2	
De Punta Arenas a Puente Río Pescado		32,1
	15,2	
De Punta Arenas a Hotel Cabeza del Mar		47,3
	29,3	
De Punta Arenas a Carpa Manzano		76,6
	19,6	
De Punta Arenas a Estancia Wagner (Laguna Blanca)		96,2
	5,7	
De Punta Arenas a Crucero Fabres		101,9
	38,3	
De Punta Arenas a Estancia Morrison		140,2
	10,6	
De Punta Arenas a Río Penitente		150,8

KILOMETRAJE DESDE PUNTA ARENAS A NATALES

I D A	Entre dist.	Kilómetros
	6,7	
De Punta Arenas a límite argentino		157,5
	16,1	
De Punta Arenas a Estancia Glencross (vieja)		173,6
	9,5	
De Punta Arenas a Estancia Glencross (nueva)		183,1
	15,8	
De Punta Arenas a Laguna Larga		198,9
	20,5	
De Punta Arenas a Hotel Río Turbio		219,4
	5,8	
De Punta Arenas a Estancia Rospenteck		225,2
	10,7	
De Punta Arenas a límite chileno		235,9
	12,3	
De Punta Arenas a Estancia Nueva S. E. T. F.		248,2
	5,0	
De Punta Arenas a Puerto Natales		253,2

KILOMETRAJE DESDE NATALES A PUNTA ARENAS

V U E L T A	Entre dist.	Kilómetros
De Natales a salida pueblo		0,0
	5,0	
De Natales a Estancia Nueva S. E. T. F.		5,0
	12,3	
De Natales a límite argentino		17,3
	10,7	
De Natales a Estancia Rospenteck		28,0
	5,8	
De Natales a Hotel Río Turbio		33,8
	20,5	
De Natales a Estancia Laguna Larga		54,3
	15,8	
De Natales a Estancia Glencross (nueva)		70,1

KILOMETRAJE DESDE NATALES A PUNTA ARENAS

V U E L T A	Entre dist.	Kilómetros
	9,5	
De Natales a Estancia Glencross (vieja)		79,6
	16,1	
De Natales a límite chileno		95,7
	6,7	
De Natales a Hotel Río Penitente		102,4
	10,6	
De Natales a Estancia Morrison		113,0
	38,3	
De Natales a Crucero Fabres		151,3
	5,7	
De Natales a Estancia Wagner		157,0
	19,6	
De Natales a Hotel Carpa Manzano		176,6
	29,3	
De Natales a Hotel Cabeza de Mar		205,9
	15,2	
De Natales a Puente Río Pescado		221,1
	5,2	
De Natales a Hotel Cabo Negro		226,3
	3,6	
De Natales a Estancia San Francisco		229,9
	1,6	
De Natales a Hotel San Francisco		231,5
	3,4	
De Natales a Hotel Chabunco		234,9
	5,7	
De Natales a Frigorífico Río Seco		240,6
	5,4	
De Natales a Casa Bitsch, Tres Puentes		246,0
	2,2	
De Natales a Estación Radiotelegráfica		248,2
	4,2	
De Natales a Punta Arenas, Hospital		252,4
	0,8	
De Natales a Punta Arenas, puerta Gobernación		253,2

1.a SUBDELEGACION, MAGALLANES

CAMINOS DE PRIMERA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
De Chabunco por Cabeza del Mar, Carpa Manzano, Crucero Fabres a Penitente.		
<hr/>		
DE CHABUNCO:		
a Bahía Laredo	3,4	3,4
a Estancia San Francisco	1,6	5,0
a Hotel Cabo Negro	3,6	8,6
a Río Pescado	5,2	13,8
a Cabeza del Mar	15,2	29,0
a Carpa Manzano	29,3	58,3
a Estancia Wagner (Laguna Blanca)..	19,6	77,9
a Crucero Fabres	5,7	83,6
a Estancia Morrison	38,3	121,9
a Puente Penitente	10,0	131,9
<hr/>		
CAMINOS DE PRIMERA CLASE	Entre dist.	progresivas Distancias progresivas
<hr/>		
De Punta Arenas a Agua Fresca		
<hr/>		
DE PUNTA ARENAS:		
a Río de los Ciervos	3,5	3,5
a Leña Dura	4,0	7,5
a Tres Brazos	5,0	12,5
a Río Guairabo	6,0	18,5
a Río Santa María	4,5	23,0
a Río Agua Frseca	3,5	26,5

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE CRUCERO FABRES:		
a Estancia Río Verde (Mar de Skyring)	23,0	23,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
Cabeza del Mar a Río Verde, por Estancia Ottway		
DE CABEZA DEL MAR A RIO VERDE (HOTEL):		
a Estancia Saunders	8,0	8,0
a Estancia Entrevientos	13,5	21,5
a Estancia Osorio	6,0	27,5
a Estancia F. Campos	3,0	30,5
a Estancia Roca	4,5	35,0
a Estancia Río Verde	16,0	51,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE RIO VERDE:		
a Mina Marta, por El Salto y Las Coles	27,0	27,0

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
<p>Camino Río Pescado a Río Verde por la Bahía</p> <hr/> <p>DESDE EL DESVIO DEL CAMINO DE RÍO PESCADO A CABEZA DEL MAR: a Río Verde, por la Bahía</p>	60,0	60,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
<p>De Río Penitente a Gallegos, por Bellavista</p> <hr/> <p>DEL ALTO DE MORRO CHICO (PE- NITENTE):</p> <p>al límite argentino</p>	13,0	13,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
<p>De Dinamarquero a Gallegos, por Palyayke</p> <hr/> <p>DE DINAMARQUERO:</p> <p>al límite argentino</p>	70,0	70,0

NOTA. — Existe gran número de caminos que atraviesan las grandes estancias, que sirven principalmente para el uso de las mismas, a pesar de que algunas veces son usados por el tráfico general, para evitar el recorrido de grandes extensiones del camino real en mal estado durante el Invierno o en la época de los deshielos. Deben considerarse de orden privado.

IV SUBDELEGACION, ULTIMA ESPERANZA

CAMINOS DE PRIMERA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
<p>Camino de Punta Arenas a Puerto Natales</p> <hr/> <p>DE PUENTE PENITENTE: al límite argentino (paralelo Geog. 52°)</p>	7,5	7,5
CAMINOS DE PRIMERA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
<p>Camino de Punta Arenas a Puerto Natales</p> <hr/> <p>DEL LIMITE ARGENTINO: a Puerto Natales</p>	17,3	17,3
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
<p>DE NATALES:</p> <p>a Puerto Bories (Frigorífico Soc. Ex- plotadora Tierra del Fuego) . . .</p>	4,5	4,5

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE NATALES:		
a Puerto Bories (Frigorífico) por el camino del Alto	12,5	12,5
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PUERTO BORIES:		
a Puerto Prat	11,0	11,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PUERTO BORIES:		
a Puerto Consuelo	20,0	20,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PUERTO BORIES:		
a Estancia Castillo	59,0	59,0
a Estancia Castillo o Gallegos, por Cancha Carrera, sección chilena	7,0	66,0

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE ESTANCIA CASTILLO:		
a Estancia Marcou	44,0	44,0
al desvío de los caminos que conducen a Estancia Las Flores y Río de las Chinas	8,0	52,0
del desvío a la Estancia Las Flores	8,0	60,0
del desvío a la Estancia Río de las Chinas	7,0	59,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE		
DE CASTILLO:		
al Paine	64,0	64,0

V SUBDELEGACION, NAVARINO

En esta Subdelegación no existen caminos de importancia; los que hay, obedecen al tráfico interior y exclusivo uso privado de las pocas estancias de lanares que en aquella apartada región se instalaron.

III SUBDELEGACION, "LAS MINAS"

CAMINOS DE PRIMERA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PUNTA ARENAS, LIMITE NORTE URBANO:		
a Estación Radiotelegráfica	3,950	3,950
a Casa Bitsch, Tres Puentes	2,2	6,150
a Frigorífico Río Seco	5,4	11,550
a Río Chabunco	5,8	17,350

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
De Chabunco a Río Grande, por Mina Rica		
DE CHABUNCO:		
a Estancia Mina Rica	27,0	27,0
a Estancia Río Grande	17,0	44,0

NOTA. — Existen otros numerosísimos caminos que dividen las innumerables hijuelas, desde Agua Fresca, y que deben considerarse públicos de tercera clase.

**KILOMETRAJE Y CLASIFICACION DE LOS CAMINOS DE LA 2.a SUBDELE-
GACION, PORVENIR, TIERRA DEL FUEGO**

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PORVENIR:		
a Caleta Discordia en Bahía Inútil, por la playa y el Boquerón	50,0	50,0
de Caleta Discordia en Bahía Inútil a Est. Bahía Inútil	38,0	88,0
de Est. Bahía Inútil a Est. San Sebastián	42,0	130,0

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PORVENIR:		
a Caleta Discordia, por el Cordón, Río del Oro y Baquedano	45,0	45,0
de Discordia a Estancia Bahía Inútil . . .	38,0	83,0
de Estancia Bahía Inútil a Estancia San Sebastián	42,0	125,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE BAHIA INUTIL (ESTANCIA):		
a Caleta Mac Clellan	41,0	41,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE PORVENIR:		
a Estancia Gente Grande	34,0	34,0
de Estancia Gte. Grande a Estancia Sarita	16,0	50,0
de Estancia Sarita a Estancia Vieja de Río del Oro	20,0	70,0
de Estancia Vieja del Río del Oro a Estancia Springhill	44,0	114,0
de Estancia Springhill a Cabo Espiritu Santo, límite argentino	58,0	172,0

2.a SUBDELEGACION, TIERRA DEL FUEGO

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE ESTANCIA SPRINGHILL:		
a Kreeck, sobre la primera angostura del Estrecho	24,0	24,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE		
DE ESTANCIA VIEJA DEL RIO DEL ORO:		
a Estancia Nueva del Río del Oro	31,0	31,0
al cruce con el camino de Springhill sobre el Río de las Chinas	17,0	48,0
CAMINOS DE SEGUNDA CLASE		
DE ESTANCIA SPRINGHILL:		
al segundo cruce (Río Primavera) del camino que se dirige a Estancia de Río de las Chinas	32,0	32,0
del segundo cruce (Río Primavera) a Estancia Río de las Chinas	30,0	62,0
de Estancia Río de las Chinas a Estancia Bahía Inútil	28,0	90,0

CAMINOS DE SEGUNDA CLASE	Entre dist.	Distancias progresivas
DE CALETA MAC CLELLAN:		
al límite argentino por la Estancia Rusphen y		
Estancia Río Chico	98,0	98,0

NOTA. — Todos los demás caminos que figuran en el plano, obedecen a conveniencias privadas de las estancias para el tráfico interno y a los diversos puestos de ovejeros o a lavaderos o dragas auríferas, en parte abandonados.

COMUNICACIONES MARITIMAS DE MAGALLANES

Como lo hemos visto en otros capítulos de esta obra, desde los primeros años de la fundación de Punta Arenas fué preocupación constante de nuestro Gobierno y de las autoridades locales el fomentar el desarrollo de las comunicaciones marítimas entre este puerto y la región central de la República.

La "Pacific Steam Navigation Company" fué la primera empresa naviera que inició la navegación a vapor al Pacífico. Los dos primeros buques de casco de madera movidos a rueda, cada uno de 750 toneladas y 180 H. P., llamados respectivamente "Chile" y "Perú", fueron despachados a nuestras costas, vía Estrecho de Magallanes. El 14 de Setiembre de 1840 fondeaban en Puerto Famine, donde se fundara tres años más tarde la Colonia de Magallanes. Ahí permanecieron cuatro días en hacer provisión de agua y cortar combustible. El día 18 de Setiembre, el jefe de ambos buques hizo plantar una baliza de 25 pies de altura sobre el promontorio de Santa Ana, depositando debajo de ella un pergamino manuscrito con la descripción de los dos buques e incidencias del viaje, y asimismo varias monedas inglesas de ese año. En seguida fué enarbolado el pabellón chileno y saludado con tres vivas.

Lentamente fué desarrollándose en los años siguientes el comercio marítimo entre Gran Bretaña y los países del Pacífico.

En 1868 el nuevo vapor "Pacific", de 1,630 toneladas, iniciaba una línea regular entre Liverpool y Valparaíso, vía Magallanes; servicio que contribuyó notablemente al desarrollo del comercio y de las diversas actividades en este Territorio.

La Compañía alemana de vapores "Kosmos" y la "Hamburg Pacific", establecieron años más tarde líneas de navegación entre los puertos alemanes y la costa del Pacífico.

Los barcos de varias otras compañías cruzaban el Estrecho, dando vida y movimiento a Punta Arenas.

La apertura del canal de Panamá vino a restar a Magallanes parte de su importancia como ruta interoceánica obligada que había sido hasta entonces, disminuyendo cada día los medios de comunicación y transportes con los otros puntos del país.

Entonces se hizo sentir como una necesidad imprescindible para el progreso de esta región el establecimiento de comunicaciones directas con los puertos del Norte de la República.

Nuestro Gobierno, deseoso de impulsar las comunicaciones regulares entre Magallanes, las provincias australes y Valparaíso, ofreció una subvención anual de diez mil libras esterlinas para efectuar los expresados servicios.

Fué así como la casa armadora de Punta Arenas "Braun y Blanchard", ayudada con la referida subvención fiscal, fundara la línea de navegación entre Punta Arenas, los puertos de Llanquihue y Chiloé y Valparaíso, línea que, extendida más tarde hasta Arica, ha contribuído eficazmente al progreso de toda la región austral del país. Iniciaba esta carrera el 15 de Abril de 1907 el vapor "Vestföld", de 1,172 toneladas, siguiéndole días después el "Alm", ambos vapores noruegos que habían sido arrendados al efecto.

La misma firma, hoy "Sociedad Anónima Comercial Braun y Blanchard", adquirió luego vapores propios y cómodos para la mejor atención de la línea que servía.

En la actualidad la flota de los indicados armadores es una de las de mayor importancia en el litoral del país, siendo la que más eficientes e importantes servicios ha prestado a la región magallánica.

La Sociedad Anónima "Ganadera y Comercial Menéndez Behety" ha establecido también en los últimos años una línea de navegación entre Punta Arenas y Valparaíso, por medio de vapores cómodos y rápidos, que ha redundado en servicios positivos no sólo para Punta Arenas, sino también para la región de Ultima Esperanza, en cuya capital hacen escala dichos barcos.

En cuanto a las comunicaciones con el Atlántico, ellas se encuentran muy bien servidas por los vapores de la "Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia" y de la "Línea Argentina de Navegación", que tienen establecido un excelente servicio entre Buenos Aires, los puertos patagónicos y Punta Arenas.

Para las comunicaciones entre los diversos puertos magallánicos, se dispone de un buen número de vapores, algunos de los cuales extienden su carrera hasta la costa argentina e islas Malvinas.

**NOMINA DE LAS NAVES PERTENECIENTES AL PUERTO DE
PUNTA ARENAS**

Clase	Armadores	Tonelaje de registro	Poder de máquinas	Pasajeros de Cám. Cub.
Vapor Alejandro	Braun y Blanchard.	337.73	280	37
" Lovart	Braun y Blanchard.	268.83	240	26
" Patagonia	Braun y Blanchard.	175.27	180	12
" Santa Cruz	Braun y Blanchard.	133.41	260	14
" Cordillera	Braun y Blanchard.	107.03	140	8
" Keel Row	Braun y Blanchard.	104.39	120	12
" Tamar	Braun y Blanchard.	101.64	120	10
" Minerva	Braun y Blanchard.	70.57	80	15
" Apolo	Soc. Anónima Menéndez Behety.	719.14	507	20
" Avilés	Soc. Anónima Menéndez Behety.	473	420	.....
" Antártico	Soc. Anónima Menéndez Behety.	356.83	300	12
" Austral	Soc. Anónima Menéndez Behety.	286.34	300	20
" Amadeo	Soc. Anónima Menéndez Behety.	258.18	280	10
" Arturo	Soc. Anónima Menéndez Behety.	61.54	152	12
" Fortuna	Comunid. Montes y Gte. Grande.	147.98	220	8
" Breeze	Braun y Blanchard.	123.53	170	12
" Almirante Señoret	Comun. vapor "Alm. Señoret".	55.16	290	6
" Emma	Soc. Ganadera Gente Grande.	24	22	.....
Goleta				
a motor Celia	Samsing y Cía.	99.79	120	8
" Emma	Samsing y Cía.	43.07	44	2

"	Puerto Natales	Com. Goleta Puerto Natales.	91.60	50	4	16
"	Diana	Com. Goleta Diana.	83.15	120	.....	10
"	Ida	A. Baeriswyl y Cía.	66.62	80	.....	10
"	Cabeza del Mar	A. Andersen.	20.83	40	.....	6
"	Pichincha	Soc. Ganadera Gente Grande.	16.12	30	.....	6
"	Renato	M. Cacich.	15.84	40	.....	6
"	Fresia	Arturo Jacobs.	22.75	25	.....	6
"	María Cristina	Hans R. Samsing.	26.54	.....	.....	.....
"	Esther	Soc. Ganadera Gente Grande.	43.65	.....	.....	.....
"	Dawson	Soc. Ganadera Gente Grande.	71.62	.....	.....	.....
Cutter						
"	a motor Juancito	Soc. Ganadera Gente Grande.	21.90	25	.....	6
"	Rosa Elba	Samsing y Cía.	20.66	45	.....	4
"	Boll	Kusanovich y Cía.	18.00	24	.....	.....
"	Lennox	Jordan, Domic y Cía.	5.00	7	.....	.....
"	Júpiter	Sociedad Menéndez Behety.	7.00	16	.....	.....
"	Augustito	Hans R. Samsing.	4.66	32	.....	.....
"	Porvenir	Miguel Casich.	23.79	30	.....	.....
Remol-						
"	cador Natales	Soc. Frigorífico de Fto. Natales.	37.33	195	.....	10
"	Fuquino	Soc. Explotadora de Tierra del F.	39.96	26	.....	.....
"	Herminita	Sociedad Menéndez Behety.	21.22	22	.....	.....
"	Sylvia	Germán Eberhart.	17.58	19	.....	.....
"	Eduardo	Braun y Blanchard.	24.81	22	.....	.....
"	Laurita	Braun y Blanchard.	13.48	17	.....	.....

" Antonio Díaz	Braun y Blanchard.	9.30	21	....
" Carlitos	Braun y Blanchard.	6.00	14	....
" Neptune	Pacific Steam Navigation Co.	15.19	16	....
" María	Menéndez Behety.	13.43	16	....
" Federico	Braun y Blanchard.	9.00	....	....
Goleta				
a motor Fructuosa	Enrique Rivera.	20.02	....	....
Cúter				
a vela Adelaida	Luis Mancilla.	1.15	....	....
Pontón Alejandrina	Sociedad Menéndez Behety.	2522.79	....	....
" Waventree	Braun y Blanchard.	1974.45	....	....
" Oncida	Braun y Blanchard.	1900	....	....
" Lonsdale	Braun y Blanchard.	1685	....	....
" Mac Kinley	Braun y Blanchard.	964	....	....
" Rubens	Braun y Blanchard.	1033	....	....
" Falstaff	Braun y Blanchard.	1462	....	....
" Serena	Hans R. Samsing.	1500	....	....
" Thondale	Pacific Steam Navigation Co.	2898	....	....
" Adelaida	Fernando Rodríguez.	716.96	....	....
" Kertmere	Pacific Steam Navigation Co.	2324	....	....

Nafragios ocurridos en las costas de Magallanes

desde su descubrimiento hasta nuestros días

(1520 = 1925)

NAO "SANTIAGO". — Una de las cinco naves de la expedición de Hernando de Magallanes, se varó en la costa a tres leguas al Sur del río Santa Cruz, el 22 de Mayo de 1520, salvándose toda la tripulación, a excepción de un esclavo, llamado Juan Negro.

"SANCTI SPIRITUS". — Comandada por Juan Sebastián del Cano, formaba parte de la escuadrilla de Frei García Jofré de Loaisa. Sorprendida por un temporal el 14 de Enero de 1526 en la parte occidental de la punta Dungenes, se estrelló contra la costa destrozándose completamente. Nueve tripulantes de la nao "Sancti Spiritus", entre ellos el contador, perecieron ahogados.

NAVE "CAPITANA". — El 23 de Enero de 1540, poco antes de amanecer, naufragó en la desembocadura de la Primera Angostura, en la costa NE., la nave "Capitana", de la expedición de Alonso de Camargo.

"SAN SEBASTIAN". — El "San Sebastián" era uno de los barquichuelos de la expedición de Juan Ladrillero. Fué tan maltratado por los vientos, rotas las velas, perdidas las anclas y los cables, que el 25 de Febrero de 1558 fué abandonado por sus tripulantes en el extremo S. O. del grupo de islas de Wellington.

"MARIGOLD". — La "Marigold", de la escuadrilla de Sir Francisco Drake, se perdió totalmente en la parte Sur de la Tierra de la Desolación, en el mes de Setiembre de 1578, ignorándose la fecha exacta del naufragio.

UN BERGANTIN. — El 21 de Enero de 1580 naufragó en la parte Sur del Cabo Santa Lucía un bergantín de la escuadrilla de Pedro Sarmiento de Gamboa, enviada por le Virrey del Perú contra Sir Francisco Drake. La tripulación fué salvada por la nave de Sarmiento de Gamboa, a excepción de un marinero que pereció ahogado.

“TRINIDAD”. — La nave “Trinidad”, de la expedición de Sarmiento de Gamboa, fué varada por sus tripulantes en el mes de Febrero de 1584 en la costa Norte del Estrecho, con el objeto de utilizar su clavazón y maderamen en la construcción del pueblo fundado por Sarmiento de Gamboa el día 1.º de aquel mismo mes y año.

“ENRIQUE FEDERICO”. — El 14 de Marzo de 1600 naufragó en la costa occidental de la Patagonia el barco “Enrique Federico”, de la escuadrilla holandesa de Oliverio van Noort, pereciendo el capitán, que lo era el vicealmirante Pedro van Lint.

UN BARCO (de la escuadrilla de Spilberghen). — Una de las naves de la escuadrilla del almirante holandés Jorge Spilberghen, se fué a pique en las costas del Estrecho, el 28 de Abril de 1615, no sabiéndose a ciencia cierta la localidad.

UNA NAVE DESCONOCIDA. — El 17 de Enero de 1619, la expedición de los hermanos Nodales halló en las inmediaciones del Cabo de las Vírgenes una nao naufragada, no habiendo logrado establecer su nacionalidad.

“LA CAPITANA” y “EL PATACHE”. — Estas dos naves de la expedición de don Francisco de Mandujano se perdieron durante un temporal que sorprendió a la escuadrilla a la altura del Estrecho en el mes de Enero de 1623, no salvándose ni un solo hombre de las tripulaciones, que las componían 250 soldados.

“ORANGIE BOOM”. — Este buque holandés de la escuadrilla de Enrique Brouwer, se supone haya naufragado en las cercanías del Cabo de Hornos, a cuya altura se separó de la escuadrilla durante un temporal, sin que jamás se haya vuelto a tener noticias de él. La pérdida del “Orangie Boom” debe haber ocurrido hacia los meses de Mayo o Junio de 1643.

UNA NAVE. — En 1685 encalló en las costas del Estrecho, más o menos en su parte media, una nave tripulada por 22 filibusteros de la expedición de

Eduardo Davis. Batida por una tormenta, la nave se hizo pedazos sobre la costa, salvándose la tripulación en tierra, donde la mayoría de ella pereció víctima del rigor del clima y del hambre. Los pocos sobrevivientes, después de diez meses de labor, lograron construir una embarcación con los restos del buque naufrago, con la cual se hicieron a la vela llegando a Cayena.

'HERMIONE'. — El 7 de Marzo de 1741 se perdió en los mares del Cabo de Hornos el navío de guerra "Hermione", de la escuadrilla del general español José Pizarro. Asaltados por un furioso temporal de nieve y viento en la parte N. O. del Cabo de Hornos, los buques fueron arrojados hacia el Este. El "Hermione", tripulado por 500 hombres, se apartó de la flotilla impelido por el viento, sin que nunca más se haya vuelto a saber de él.

'WAGER'. — Fragata tripulada por 150 hombres de la escuadra inglesa del Comodoro Anson, perseguida por un temporal en las costas occidentales de la Patagonia, encalló al amanecer del 14 de Mayo de 1741 en la costa Norte de las islas de Guayanecos, al Sur del Golfo de Penas.

'PURISIMA CONCEPCION'. — Este navío mercante encalló en la costa de Tierra del Fuego, por los 54° 35' de latitud Sur, el 9 de Enero de 1765. La tripulación se salvó en tierra en un puerto que llamaron de la Consolación, donde construyeron un barquichuelo aprovechando los restos de la nave perdida, y haciéndose a la vela después de 82 días de permanencia en la isla, logrando llegar a Buenos Aires con pérdida de un solo tripulante, que murió asfixiado al comenzar la navegación.

'CONSTITUCION' o **'URIBE'**. — Nave chilena al mando del presbítero chileno don Juan Uribe, salida de Buenos Aires en Octubre de 1815 en convoy con el buque argentino "Halcón", para hostilizar el comercio español, se perdió una noche al doblar el Cabo de Hornos, envuelta en una terrible borrasca. Ni uno solo de sus tripulantes, chilenos en su totalidad, logró salvarse.

'SAN TELMO'. — Buque de guerra español, tripulado por 644 hombres, 15 oficiales y 3 pasajeros, se le supone perdido en las cercanías del Cabo de Hornos en los primeros días de Setiembre de 1819. El transporte "Mariana", que marchaba en convoy con él, lo avistó por última vez el 2 de Setiembre, durante un temporal, con averías tales en el timón, en el tajamar y en la verga mayor, que se consideró imposible pudiera salvarse dada la violencia del temporal.

“O’HIGGINS”. — Fragata de la Armada chilena vendida al Gobierno de Buenos Aires en 1826, se fué a pique en las cercanías del Cabo de Hornos en el viaje de Chile a Mar del Plata, pereciendo toda la tripulación, compuesta de 500 marineros chilenos y seis oficiales.

“DELPHINE”. — A principios de Enero de 1840 naufragó a 140 leguas al Sur de Chiloé la fragata francesa “Delphine”, logrando salvarse toda la tripulación.

UN BERGANTIN FRANCES. — En Diciembre de 1843 la goleta nacional “Ancud” encontró en la región occidental de la Patagonia un bergantín francés ballenero, naufragado en aquellas costas, cuya tripulación recogió.

“HADDINGTON”. — Fragata inglesa con un cargamento de carbón de piedra, se incendió en las costas de Magallanes, ignorándose la suerte que haya corrido la tripulación. La goleta “Ancud” encontró en Diciembre de 1843 el casco abandonado, sin que lograra establecer la causa del siniestro ni el menor vestigio de los tripulantes.

“FLEURY”. — Este barco naufragó en las costas de Magallanes en 1843. No se tienen detalles del siniestro.

UN BUQUE FRANCES. — En los primeros días de Enero de 1844 naufragó al Sur de la isla Campana, en el archipiélago del Duque de Wellington, costa occidental de la Patagonia, un buque francés cargado con mercederías surtidas, cuya tripulación fué salvada por una balandra enviada en auxilio de los ráufragos desde Chiloé.

“EXPRES”. — Barca norteamericana en viaje de Nueva York a Valparaíso, naufragó el 30 de Abril de 1844 en la bahía Monday, Estrecho de Magallanes. La tripulación, compuesta de 7 hombres, fué recogida por el buque nacional “Magallanes” y conducida a Puerto Bulnes.

UNA GOLETA AMERICANA. — La goleta “Ancud” y el queche “Magallanes” hallaron el 5 de Enero de 1845 en los canales occidentales de la Patagonia, en las inmediaciones del Paso del Indio, una goleta norteamericana naufragada. El único ser viviente que encontraron a bordo, fué un perro.

“ACHILLES”, “MINERVA” y “MERCY”. — El 3 de Enero de 1846

se fueron a pique en Puerto Malaspina, costa oriental de la Patagonia, la barca "Achilles" y las fragatas "Minerva" y "Mercey", de bandera inglesa, envueltas en un tremendo ventarrón.

De los tripulantes de la "Mercey" se salvó únicamente un hombre, pereciendo el capitán y 14 marineros.

"BRILLIANT". — En la misma fecha de las anteriores y en la misma costa, naufragó, en Puerto Melo, la barca británica "Brilliant".

SIETE BUQUES. — El 10 de Abril de 1846, durante un furioso temporal, se estrellaron contra la costa, en la isla de Viana, los siete buques siguientes: los bergantines "Elizabeth" y "Allen", la barca "Neptune" y las goletas "Emma", "Victoria", "Fox" y "Regina". Las tripulaciones se salvaron.

"ARISTOCRAT" y **"MARY LLOYD"**. — En la misma fecha y por idéntica causa, se fueron a pique en Bahía Bastimento los bergantines "Aristocrat" y "Mary Lloyd".

"VEINTITRES DE MAYO". — Bergantín de nacionalidad francesa, naufragó en el mes de Diciembre de 1846 en bahía Misericordia, en la entrada occidental del Estrecho.

De los naufragos, 9 fueron recogidos por el bergantín inglés "Connig".

"CAUNING". — Se incendió estando fondeado en Puerto Bulnes el 16 de Diciembre de 1846, a las 2 de la madrugada, yéndose a pique en hora y media. En el incendio y naufragio murieron tres hombres.

"PRINCE ALBERT". — Bergantín inglés con cargamento de carbón de piedra, naufragó el 27 de Octubre de 1850 en las inmediaciones de Sandy-bay. A excepción de 2 tripulantes que fueron asesinados por los indios, el resto se salvó.

"RODMAN". — Bergantín-goleta norteamericana, se hundió en el Estrecho el 30 de Julio de 1850, salvándose la tripulación.

"MANUELA". — Esta barca inglesa que conducía 46 mil pesos, se fué a pique en el Estrecho en Abril de 1850. La tripulación fué salvada por el vapor norteamericano "Taboga".

“**HUMAYRON**”. — Fragata de bandera inglesa, se incendió por los 55° 40' de latitud Sur y 74° 03' de longitud Oeste, el 8 de Diciembre de 1850, yéndose a pique en pocos momentos. La tripulación se salvó en los botes y fué recogida el mismo día por la fragata “Symentry”, que la condujo a Valparaíso.

“**GARONNE**”. — Esta barca francesa naufragó en la bahía Solano a fines de Diciembre de 1851. No se tienen detalles del siniestro.

“**CRISIS**”. — En viaje de Valparaíso a Inglaterra, naufragó en el paralelo de 43° de latitud Sur. La tripulación se embarcó en los botes y fué salvada por la barca chilena “Venus”.

“**PERSEVERANCIA**”. — Fragata española, se hundió a la altura del Cabo de Hornos en 1852. Los náufragos fueron recogidos por la fragata norteamericana “Zenobia”. No se tienen mayores detalles.

“**LYRA**”. — Naufragó el 13 de Noviembre de 1852 a la altura del Cabo Desolación, salvándose en los botes la tripulación y los pasajeros.

“**ROBERT SURCOUF**”. — Barca francesa. Fué tan maltratada por un temporal al doblar el Cabo de Hornos, en los primeros días de Junio de 1853, que sus tripulantes se vieron obligados a abandonarla, embarcándose en los botes.

“**SOVERLING**”. — Barca británica de 542 toneladas, se hundió el 17 de Setiembre de 1853, en latitud Sur 48° y longitud 80° Oeste, pereciendo el capitán y tres marineros.

“**AFFGHAN**”. — Fragata norteamericana. Naufragó en el Cabo de Hornos hacia los meses de Octubre o Noviembre de 1853. Los náufragos fueron salvados por la barca británica “Directa”.

“**NORTH CAROLINA**”. — Fragata norteamericana, en viaje a Europa, encalló a principios de Febrero de 1854, en la rada David, siendo abandonada por sus tripulantes. Poco después fué remoleada hasta Punta Arenas por el transporte chileno “Infatigable”.

“**MANCHESTER**”. — Fragata norteamericana en viaje de Nueva York a Valparaíso, chocó con una roca al Oeste del Cabo de Hornos, el 28 de Agosto de 1854, destrozándose por completo. El capitán y tres pasajeros, entre ellos un

niño de 13 años, lograron llegar a tierra asidos de los maderos que quedaron flotando del naufragio.

De estos cuatro sobrevivientes, uno murió poco después, víctima de los padecimientos y de la crudeza del clima, y el capitán fué asesinado por los indios. Los dos restantes, uno de los cuales era el niño, se salvaron huyendo en un pequeño bote, y después de mil penalidades arribaron al puerto de Fortescue, donde fueron recogidos el 25 de Mayo de 1855 por el bergantín nacional "Meteoro".

"CONDACE OF LIVERPOOL". — En viaje de Inglaterra a Valparaíso, fué desarbolada por un temporal en el Cabo de Hornos, el 28 de Noviembre de 1855. La tripulación, que se vió obligada a abandonarla, fué recogida por la barca inglesa "Haydee".

"ROSARIO". — Naufragó por los 46° de latitud Sur a fines de Diciembre de 1855, salvando los náufragos en los botes.

"PANAMA". — Vapor inglés en viaje a Valparaíso, chocó con una roca ahogada en las inmediaciones del cabo Tamar, el 5 de Mayo de 1856, perdiéndose por completo. La tripulación se salvó.

"F. BRIDE". — Naufragó a fines de Mayo de 1856 en el Estrecho, no se sabe con exactitud la localidad ni las causas del siniestro. Los náufragos se salvaron en los botes.

"MARIA ISABEL". — Este transporte nacional chocó con una roca desconocida frente a la bahía Misericordia, el 16 de Diciembre de 1857, hundiéndose rápidamente. No hubo desgracias personales.

"WASHINGTON". — Fragata inglesa en viaje de Cardiff a Caldera, se incendió el 11 de Enero de 1858. La tripulación la echó sobre la costa, donde no tardó en hacerse pedazos contra las rocas. El naufragio de la "Washington" ocurrió en un punto al oeste de la isla Hanover, por latitud 51° 10' Sur.

"GRESIDA". — Se fué a pique hacia los meses de Abril o Mayo de 1858, en latitud 46° Sur y longitud 85° Oeste. Los náufragos se embarcaron en un bote y después de grandes padecimientos lograron llegar a Ancud el 26 de Mayo de ese año.

“**BENHARD**”. — Bergantín danés en viaje a Valparaíso, se hundió en el Cabo de Hornos el 28 de Octubre de 1858. La tripulación fué salvada por el buque inglés “Esperance”.

“**RITTERSCHAFT**”. — Naufragó a la altura del Cabo de Hornos el 30 de Octubre de 1858.

“**VISION**”. — Fué abandonado por sus tripulantes en el Cabo de Hornos el 1.º de Noviembre de 1858 a causa de hallarse completamente desmantelado por los temporales.

“**CARLOS TUPPER**”. — Encalló sobre unas rocas al Este del abra Sarmiento en Enero de 1859.

“**ANNE BAKER**”. — Barca inglesa que conducía un valioso cargamento de mercaderías, quedó encallada entre las piedras en el Estrecho, en el mes de Junio de 1859.

“**SEINE**”. — En viaje de Valparaíso a Punta Arenas, naufragó en el Estrecho en Setiembre de 1859. No hay detalles precisos sobre la localidad en que ocurrió el siniestro. La tripulación fué salvada por un vapor inglés.

“**TORNADO**”. — Fragata británica que naufragó en el Estrecho en 1860. La tripulación se salvó. No hay mayores detalles de este naufragio.

“**LAUTARO**”. — Barca chilena. Naufragó el 22 de Agosto de 1860 en Bahía Posesión, arrojada contra la playa por un fuerte temporal.

“**AUTUMNUS**”. — Se incendió, yéndose a pique en poco tiempo, a la altura del Cabo de Hornos, el 27 de Julio de 1861. La tripulación logró ponerse en salvo.

“**CUBANA**”. — En viaje a Inglaterra, se incendió a la altura del Cabo de Hornos en los primeros días de Agosto de 1862, perdiéndose totalmente. No hubo desgracias de vidas.

“**REPORTER**”. — Fragata norteamericana. Se fué a pique en el Cabo de Hornos en 1862. Se ignora la fecha exacta del siniestro, en el cual murieron 32 hombres de los 36 que componían la tripulación.

“**PELICAN**”. — El 19 de Agosto de 1862 se estrelló en las costas del Estrecho a causa de un gran temporal. La tripulación se salvó en tierra, donde murió uno de los náufragos.

“**SIAM**”. — Fragata francesa. Naufragó a la altura del Cabo de Hornos a fines de Octubre de 1862.

“**OLESEN**”. — Se hundió en el Cabo de Hornos en Abril de 1863, perdiendo 4 tripulantes.

“**NORTHERN CROWN**”. — Naufragó el 15 de Agosto de 1863 por los 50° de latitud Sur, durante un violento temporal.

UN BUQUE INCENDIADO. — La fragata hamburguesa “Albertina” encontró el 6 de Agosto de 1863, a la altura del Cabo de Hornos, un buque incendiado, a merced de las olas, y que al parecer había sido abandonado por sus tripulantes.

“**ARACAN**”. — Fragata francesa que el 4 de Agosto de 1864 chocó con la fragata inglesa “Ada”, al Sur del Cabo de Hornos, hundiéndose en ocho minutos. Los tripulantes, menos uno, fueron salvados.

“**THEBES**”. — Barca británica. Naufragó por los 55° 59' de latitud Sur y 83° 26' de longitud Oeste, el 12 de Julio de 1864.

“**FRANCK PEARCE**”. — Barca norteamericana. Se fué a pique en las inmediaciones del Cabo de Hornos en 1864. La barca inglesa “Charles Lambert” recogió a 2 de los náufragos. Se ignora la suerte de los demás.

“**LADY PRUDPOE**”. — Esta barca británica se hundió en las cercanías del Cabo de Hornos en 1864. No hubo pérdidas de vidas.

“**VICTORINE**”. — Este buque se fué a pique el 1.º de Marzo de 1865, en latitud Sur 54° 50' y 68° 28' de longitud Oeste.

“**HEATHER BELL**”. — Naufragó en las cercanías del Cabo de Hornos en el mes de Setiembre de 1865.

“**DON BARTOLO**”. — Barca británica en viaje a Valparaíso, se incendió por los 56° de latitud Sur y 77° de longitud Oeste en 1865, perdiéndose por completo.

“**SIMON HOBLEY**”. — Barca inglesa que chocó con la fragata norteamericana “Star of the Union” a la altura del Cabo de Hornos, yéndose a pique en pocos minutos. La colisión de estas dos naves debe haber ocurrido entre los meses de Octubre y Noviembre de 1866.

“**AMRIE WILSON**”. — Fragata inglesa naufragada en las cercanías del Cabo de Hornos en Junio de 1867.

“**J. G. PORTALES**”. — Barca salvadoreña que encalló a unas 20 millas al Sur de Punta Arenas el 5 de Agosto de 1867, destruyéndose totalmente.

“**ASIA**”. — Fragata norteamericana. Naufragó en una isla de las inmediaciones del Cabo de Hornos el 21 de Agosto de 1867.

“**WALLASEA**”. — Fragata británica que fué sorprendida por un temporal a la altura del Cabo de Hornos, por los 57° de latitud Sur, siendo abandonada por sus tripulantes, quienes se trasbordaron a la barca italiana “E. Granelli”, que vino en su auxilio.

La “E. Granelli” naufragó 15 días más tarde en viaje a Quintero, pereciendo en el siniestro la mayor parte de la tripulación y los náufragos de la “Wallasea”.

“**SANTIAGO**”. — Vapor de la P. S. N. C. en viaje de Valparaíso a Liverpool, chocó con una roca a la salida de Puerto Mercy, el 23 de Enero de 1869. Cuatro personas murieron en este naufragio.

“**RIPPLING WABE**”. — Goleta norteamericana. Combatida por un temporal en el Estrecho, buscó refugio en Puerto Swallow, el 3 de Mayo de 1869; pero el fuerte viento reinante la arrojó sobre la costa, siendo abandonada por sus tripulantes.

“**SHEFFIELD**”. — Barca inglesa. Se hundió cerca del Cabo Pilares el 14 de Junio de 1869. El capitán, el piloto y dos marineros lograron salvarse, pereciendo el resto de la tripulación, que se componía de diez hombres y un pasajero.

“**DREADNOUGHT**”. — Fragata norteamericana. Naufragó el 4 de Julio de 1869 en el Cabo de Peñas, al Norte de la isla de Tierra del Fuego. La tripulación se salvó en tierra y fué recogida 17 días más tarde por una barca noruega.

“GRASSENDALE”. — Fragata inglesa. Se hundió a la altura del Cabo de Hornos, por los 56° 20' de latitud Sur y 63° 50' de longitud Oeste, en el mes de Agosto de 1869.

“JAPON”. — Fragata norteamericana. Se incendió en las cercanías del Cabo de Hornos el 26 de Agosto de 1870. Los náufragos fueron recogidos por la barca inglesa “Cecilia”.

“CINCINATO”. — Barca italiana cargada de algodón y guano, se hundió durante un temporal el 30 de Setiembre de 1870, en 45° 59' de latitud Sur y 79° 49' de longitud Oeste de París.

“AMERICA”. — Fragata francesa en viaje a Valparaíso, naufragó en las islas Greves, al Sur de la Tierra del Fuego, el 24 de Febrero de 1871, perdiendo un hombre de la tripulación.

“GOLDON HYDEN”. — Fragata norteamericana. Naufragó en la isla Charles, al Este de la Tierra del Fuego, el 24 de Junio de 1872. Siete hombres perecieron ahogados y el resto de la tripulación navegó en los botes durante 48 días antes de poder arribar a Punta Arenas.

“MARIA GODARD”. — Buque holandés. Naufragó en la costa oriental de la Patagonia, cerca del río Gallegos, el 10 de Agosto de 1872.

“VOLADORA”. — Esta balandra argentina naufragó en aguas del Estrecho, frente a la isla Isabel. El 12 de Octubre de 1872 fué encontrada abandonada por sus tripulantes, de los cuales no se tiene noticias.

“JAMES W. ELWELL”. — Barca inglesa. Se incendió al doblar el Cabo de Hornos y el 15 de Diciembre de 1872 fué abandonada por sus tripulantes, a 15 millas al Oeste del Cabo Pílares. Los náufragos se embarcaron en los botes; pero sólo el capitán, un marinero y una mujer lograron llegar salvos a Punta Arenas. Los restantes, en número de 9, perecieron víctimas de las privaciones durante la travesía.

“VAYARI”. — Barca inglesa que naufragó en el Estrecho de Le Maire en 1872. No se conocen mayores detalles de este naufragio.

“RESERVE”. — Fragata francesa. Desmantelada por un huracán en el

Cabo de Hornos el 5 de Octubre de 1872, fué socorrida por un buque noruego que tomó a su bordo a una parte de la tripulación. El capitán, el primer piloto y 4 marineros se quedaron en el buque náufrago, creyéndose que hayan perecido al hundirse aquél.

“**OCEANO EMPRESS**”. — Fragata inglesa. Se fué a pique en aguas de Magallanes el 22 de Noviembre de 1873. La tripulación se embarcó en los botes y logró llegar sin novedad a Punta Arenas 19 días después.

“**LANDRA**”. — Balandra chilena de la matrícula de Punta Arenas. Impelida por un fuerte temporal embarrancó en la costa de Tierra del Fuego el 2 de Marzo de 1874, perdiéndose totalmente. La tripulación se salvó en un bote.

“**LADY HEATHCOLE**”. — Barca inglesa de 457 toneladas. Se incendió por los 58° 16' de latitud Sur y 68° de longitud Oeste, el 20 de Julio de 1874, yéndose a pique.

UNA LANCH A VAPOR. — El 7 de Octubre de 1874, un fuerte viento del Sur-Oeste echó sobre la costa, en la rada de Punta Arenas, a una lancha a vapor de la Compañía Carbonífera. La pérdida de esta pequeña nave fué total. La tripulación se salvó.

“**DOCTOR HANSER**”. — Bergantín lobero de nacionalidad hamburguesa. Encalló en la costa de Tierra del Fuego, en el Estrecho de Le Maire, el 25 de Octubre de 1874, perdiéndose por completo.

“**CASTLE HEAD**”. — Naufragó en aguas de Magallanes en el año 1875, ignorándose detalles del siniestro.

“**DENIS APRES**” o “**AFRIQUE**”. — Barca chilena en viaje de Valparaíso a Punta Arenas. La tripulación de esta nave se sublevó a la altura del Cabo Tres Montes, 47° de latitud Sur, asesinando al capitán, al piloto y al cocinero. Poco después la barca encalló en la costa, salvándose los amotinados en un bote. Este naufragio debe haber ocurrido entre los meses de Febrero y Marzo de 1875.

“**LOLA**”. — Fragata nicaragüense en viaje a Inglaterra con cargamento de maderas. Muy maltratada por un temporal, fué abandonada por la tripulación a la altura del Cabo de Hornos, por los 57° 10' de latitud Sur y 68° 20' de longitud Oeste, en Mayo de 1875.

“**CLEVEDON**”. — Barca inglesa en viaje a Valparaíso con un cargamento de carbón de piedra. Se incendió al doblar el Cabo de Hornos, por los 41° 10' de latitud Sur y 77° de longitud Oeste, el 23 de Agosto de 1875, y fué abandonada por la tripulación.

“**NEW WABENS**”. — Fragata inglesa de 873 toneladas, naufragó en la isla Noir el 1.º de Setiembre de 1875, perdiendo un hombre de la tripulación.

“**LOTUS**”. — Barca inglesa. Encalló en una roca en la península de San Juan, Isla de los Estados, el 2 de Julio de 1875, yéndose a pique dos días más tarde. La tripulación se embarcó en los botes, de uno de los cuales, que tripulaba el capitán y siete marineros, no se tienen noticias, siendo lo más probable que se haya hundido con sus ocupantes.

“**SENATOR**”. — Barca inglesa. Se incendió cerca del Cabo Pilares, y el 17 de Setiembre de 1875 hubo de ser abandonada en el Estrecho por la tripulación, que se salvó en los botes. La esposa del capitán murió durante la travesía a Punta Arenas a causa del frío y de las privaciones.

“**ALBERT GALLANTIN**”. — Fragata inglesa. Se incendió en alta mar, siendo abandonada por sus tripulantes frente a la Isla de los Estados el 10 de Octubre de 1875.

“**EUGENIA**”. — Barca alemana que se incendió en las cercanías del Cabo de Hornos el 21 de Octubre de 1875.

“**KARNACK**”. — Vapor alemán de la Compañía Kosmos, chocó con una roca ahogada en el Paso del Indio, 4 cables al N. 1¼ N.O. de la isla Crossover, va ándose en la playa. El “Karnak” fué puesto a flote más tarde y conducido a Punta Arenas.

“**LE BARON**”. — Buque inglés, se incendió en alta mar, en las inmediaciones del Cabo de Hornos, y fué abandonado por sus tripulantes el 6 de Enero de 1876, por los 56° 43' de latitud Sur y 69° 29' de longitud.

“**PATMOS**”. — Barca norteamericana. Se incendió en el Cabo de Hornos en el mes de Enero de 1876.

“**PRINCE ARTHUR**”. — Barca inglesa. Encalló en la punta Este de

Puerto Kook, Isla de los Estados, haciéndose pedazos contra las rocas, el 24 de Febrero de 1876. ..

“**JEANNE AMELIE**”. — Fragata francesa que fué apresada por la cañonera nacional “Magallanes” por no llevar en forma sus papeles. Al ser conducida a remolque a Punta Arenas, la “Jeanne Amelie” se fué sobre la punta Dungenes, arrastrada por un fuerte viento, el 30 de Abril de 1876, perdiéndose totalmente.

“**SEA SHELL**”. — Esta pequeña goleta chilena encalló en el Cabo Posesión el 30 de Abril de 1876.

“**GEORGIA**”. — Vapor norteamericano de 1,937 toneladas. Encalló en Rocky Point el 23 de Junio de 1876, perdiéndose por completo.

“**VENCEDORA**”. — Barca inglesa en viaje a Valparaíso con un cargamento de carbón de piedra, se fué a pique el 3 de Octubre de 1876, por los 52° 25' de latitud Sur y 82° de longitud Oeste, a causa de habersele incendiado el cargamento.

UN BUQUE. — A fines de Diciembre de 1876 naufragó en las cercanías del Cabo de Hornos un buque desconocido.

“**UNITED STATES**”. — Buque norteamericano incendiado en el Cabo de Hornos el 17 de Setiembre de 1876.

“**MERCATOR**”. — Barca belga que naufragó en la punta N. E. de la Isla de los Estados en el mes de Octubre de 1876. El capitán, el piloto y seis hombres de la tripulación se ahogaron. ..

“**SAN RAFAEL**”. — Buque inglés incendiado a la altura del Cabo de Hornos el año 1877; se ignora la fecha exacta. Los náufragos se embarcaron en dos botes, uno de los cuales fué recogido por un buque y el otro, con el capitán, su esposa y siete hombres, abordó la costa en Tierra del Fuego, donde, menos uno que fué socorrido por los indios, todos los desgraciados náufragos murieron de hambre.

“**DENDERAH**”. — Vapor de la Compañía alemana Kosmos. Encalló en la punta Baja del Estrecho, en el mes de Julio de 1877. El “Denderah” se perdió totalmente, salvando la tripulación.

“ANITA”. — El 18 de Julio de 1877 se estrelló contra la costa en la Bahía Posesión, la goleta “Anita”, de la matrícula de Punta Arenas.

“VELOZ”. — Vaporeito chileno. El 18 de Julio de 1877 fué echado sobre la costa por un violento temporal que azotó la rada de Punta Arenas.

“SAN PEDRO”. — Goleta uruguaya. Se fué sobre la playa, inutilizándose por completo, en la misma fecha y por la misma causa que el anterior.

“LUISITO”. — En igual forma que los anteriores, se perdió el pailebot “Luisito”, de la matrícula de Punta Arenas.

“INDOMABLE”. — Este bergantín naufragó a 25 millas de Punta Arenas el año 1877. No se tienen datos concretos sobre este siniestro; se sabe, sí, que cuatro de los náufragos, embarcados en los botes, murieron de hambre, y los once restantes consiguieron llegar a Montevideo después de horribles penalidades.

“P. R. HAZELTEIN”. — Fragata norteamericana. Encalló en una roca en las inmediaciones de la isla Walleston, por los 55° 28' de latitud Sur y 67° 34' de longitud Oeste, el 18 de Febrero de 1878. La pérdida de esta nave fué total, salvándose la tripulación, que se embarcó en los botes y llegó a Punta Arenas.

“COSMOPOLIT”. — Fragata inglesa. Naufragó en un arrecife de Puerto Parry, Isla de los Estados, el 4 de Julio de 1878.

“CAMBRIAN”. — Fragata inglesa, cargada de guano. Fué abandonada por sus tripulantes el 29 de Mayo de 1878, por los 48° de latitud Sur y 87° 30' de longitud Oeste, a causa de que empezó a hacer agua en abundancia después de un temporal que la sorprendió en la travesía.

“PACIFIC”. — Barca inglesa en viaje a Valparaíso. Se le rompió el timón y sufrió otras serias averías durante un temporal y empezó a hacer mucha agua, por lo que fué abandonada por la tripulación el 22 de Junio de 1878, por los 55° de latitud Sur y 79° de longitud Oeste.

“JULIET”. — Barca ingles de 1,243 toneladas. Se fué sobre la costa en la Isla de los Estados, el 1.º de Agosto de 1878.

“TALIA”. — Barca inglesa. Se perdió totalmente por los 59° 12' de la-

titud Sur y 62° de longitud Oeste a causa de haberse estrellado contra los hielos, pereciendo parte de la tripulación.

“**JEESSIE BROWN**”. — Goleta inglesa. Encalló en Rockey Point, a 26 millas de Punta Arenas, a fines del año 1878.

“**JULIETA**”. — Goleta argentina. Desapareció, en viaje de Punta Arenas a Tierra del Fuego, en el mes de Marzo de 1879. Se le supone naufragada en la parte oriental del Estrecho, hundiéndose con toda la tripulación.

“**ESTHER**”. — Balandra chilena. En viaje de Punta Arenas a Río Gallegos, naufragó, perdiéndose totalmente, el 14 de Mayo de 1879, a causa de haber chocado con el vapor “Zena”.

“**SPARAW HALK**”. — Goleta inglesa. Estando anclada en la rada de Agua Fresca, fué echada sobre la costa por un temporal, el 17 de Setiembre de 1879, inutilizándose por completo.

“**FORTUNA**”. — Barca italiana que encalló en las rocas de Bahía Esperanza, por los 54° 20' de latitud Sur y 72° 40' de longitud Oeste, siendo abandonada por sus tripulantes.

“**VELOZ**”. — Vaporcito que se fué al garete durante un temporal que azotó la rada de Punta Arenas el 1.º de Octubre de 1880, zozobrando en seguida.

“**RAYO**”. — Cutter lobero que zarpó de Punta Arenas a principios de Octubre de 1880, sin que se haya vuelto a tener noticias de él.

“**LOS AMIGOS**”. — Este vapor uruguayo naufragó en la boca del Canal Fitz-Roy el 27 de Abril de 1881.

“**DOTEREL**”. — Cañonera británica. Hizo explosión en la rada de Punta Arenas, hundiéndose casi instantáneamente, el 26 de Abril de 1881. En este siniestro, motivado por la explosión del polvorín, murió la mayor parte de la tripulación, salvando únicamente 13 personas, casi todas ellas gravemente heridas.

“**WANDERER**”. — Buque lobero que naufragó en Hope Harbour el 17 de Octubre de 1881.

“**LUISITA**”. — Barco lobero, que naufragó en Brecknock Pass, el 6 de Abril de 1881.

“**SARCO**”. — Barca británica. Naufragó en el mes de Setiembre de 1881, por los 54° 15' de latitud Sur y 60° 30' de longitud Oeste. La tripulación se embarcó en los botes, de uno de los cuales no se ha vuelto a saber, creyéndose que haya zozobrado con sus ocupantes.

“**DELAWARE**”. — Barca inglesa con cargamento de carbón de piedra, se incendió el 26 de Noviembre de 1881, 70 millas al Sur del Cabo de Hornos, siendo abandonada por sus tripulantes, que se embarcaron en los botes.

“**SAN JOSE**”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas, que naufragó en los canales australes a fines de Mayo de 1882, durante un viaje de exploración por el Canal Beagle.

“**ROSENEATH**”. — Barca británica. Naufragó el 12 de Mayo de 1882 al Oeste del Canal Bárbara y al Noroeste del Cabo de Hornos. La tripulación se embarcó en los botes; uno de ellos, donde iba el capitán y cinco personas más, fué recogido por un vapor alemán algunos días más tarde; el otro bote cayó en poder de los indios fueguinos, quienes dieron muerte a todos los náufragos, a excepeión de uno, que fué salvado después por un vapor de la Compañía Pacífico.

“**SURPRISE**”. — Goleta lobera. Naufragó en la isla Basquet el 24 de Setiembre de 1882.

“**ORACLE**”. — Fragata inglesa. Naufragó en la isla Herschell, en las inmediaciones del Cabo de Hornos, el 7 de Marzo de 1883.

“**ARTIQUE**”. — Vapor francés que naufragó en la costa Este de la Patagonia el 24 de Setiembre de 1884.

“**ERNESTO**”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas. Se fué a pique en Bahía Posesión en el mes de Abril de 1885.

“**RIVER TUGON**”. — Barca inglesa que naufragó en las islas New-Year, cerca de Isla de los Estados, el 4 de Marzo de 1885.

“**FRIDA SEHMENT**”. — Barca alemana perdida el 28 de Julio de 1886, por los 56° 30' de latitud Sur y 78° de longitud Oeste.

“**MOUNTAINEER**”. — Este buque naufragó en aguas de Magallanes en el año 1886.

“**HERMIA**”. — Vapor alemán. Naufragó en el Canal Smith el 1.º de Marzo de 1887 a causa de haber chocado con una roca desconocida.

“**ORION**”. — Barca alemana en viaje de Montevideo a Valparaíso, naufragó el 30 de Mayo de 1887 en el Cabo Gloucester, isla Carlos, por los 54° 06' de latitud Sur y 73° 28' de longitud Oeste.

“**ARTIST**”. — Barca inglesa. Se incendió en las cercanías del Cabo de Hornos el 3 de Noviembre de 1887.

“**CORDOBA**”. — Barca inglesa que encalló en la Bahía de Thetis, Tierra del Fuego, el 5 de Agosto de 1888. Parte de la tripulación fué recogida por un buque alemán; de 7 hombres que se embarcaron en un bote no se ha vuelto a saber más.

“**JUANA AUGUSTA**”. — Barca alemana que naufragó el 11 de Febrero de 1889 por los 59° de latitud Sur y 64° de longitud Oeste.

“**VICTORIA**”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas, ida a pique en el Río Santa Cruz, en la boca del puerto del mismo nombre, el 18 de Marzo de 1889.

La nave se perdió totalmente, muriendo ahogados tres de sus tripulantes.

“**COTOPAXI**”. — Vapor de 4,028 toneladas de la P. S. N. C., naufragado el 15 de Marzo de 1889 en el Canal Messier, a una milla de Port Head, por los 48° 44' de latitud Sur, a causa de haber chocado con una roca desconocida.

“**PROVEEDORA**”. — Pequeña goleta de la matrícula de Punta Arenas. Naufragó durante un viaje a Tierra del Fuego, en el año 1889.

“**VICHUQUEN**”. — Vapor francés encallado en el Canal Nelson el 4 de Julio de 1889. Los náufragos salvaron en tierra.

“**GULF OF ADEN**”. — Vapor inglés de pasajeros que se fué a pique el 12 de Marzo de 1889, cerca del Cabo Tres Montes. De las 80 personas que iban

a bordo, entre tripulantes y pasajeros, sólo trece lograron salvar. Los restantes murieron en el hundimiento de la nave o se perdieron en los botes sin poder alcanzar a tierra.

UN BUQUE. — El 22 de Abril de 1890, un vapor inglés en viaje a Punta Arenas avistó por los 51° 10' de latitud Sur y 76° 10' de longitud Oeste, un buque de fierro abandonado, tumbado y desarbolado. Nunca se ha sabido de los náufragos.

“**SHALIMAR**”. — Barea británica naufragada el 3 de Agosto de 1890, por los 56° 30' de latitud Sur y 57° de longitud Oeste.

“**MAGELLAN**”. — Fragata norteamericana. Se fué a pique el 4 de Agosto de 1890, por los 56° 24' de latitud Sur y 64° 01' de longitud Oeste. De la tripulación nada se sabe y se cree haya perecido.

“**ST. MARY**”. — A este buque se le supone naufragado al Sur de Tierra del Fuego hacia fines de Agosto de 1890.

“**ADAMANT**”. — Barca alemana en viaje a Valparaíso, naufragó en la costa de la isla de la Desolación a fines de Agosto de 1890. Nada se sabe de la tripulación ni se tienen mayores detalles de este siniestro.

“**YSCA**”. — Este buque, cuya nacionalidad se ignora, encalló en Bahía Posesión el 27 de Setiembre de 1890, siendo destrozado por las olas en breve tiempo.

“**VIRGILIA**”. — Vapor alemán en viaje del Atlántico para el Pacífico, pasó por Punta Arenas a principios del mes de Setiembre de 1890, sin que desde entonces se haya vuelto a saber más de él. Se le supone hundido en alta mar con toda su tripulación.

“**OLIVA BRANCHE**”. — Fragata inglesa ballenera. Naufragó al doblar el Cabo de Hornos, a la entrada de Puerto Deseado, el 11 de Agosto de 1891.

“**WAMPHEAY**”. — Fragata inglesa naufragada en el Cabo de Hornos el 19 de Octubre de 1891, con pérdida de uno de sus tripulantes.

“**CROWN OF ITALY**”. — Barea inglesa que encalló en el Estrecho de Le

Maire, el 23 de Setiembre de 1891. La tripulación se embarcó en los botes y consiguió llegar a San Juan del Salvamento después de larga y penosa navegación.

“**ROMA**”. — Buque naufragado en aguas de Magallanes en 1892. No hemos podido obtener detalles sobre este siniestro.

“**CLEOPATRA**”. — El 30 de Junio de 1892 naufragó en la costa oriental de Punta Dungenes el vapor “Cleopatra”, de la Compañía Alemana Hamburgo Pacific.

“**ARTESIA**”. — Vapor alemán de la Compañía Hamburgo Pacific naufragado en Punta Pasajes el 17 de Julio de 1892.

“**PERENOBLE**”. — Goleta inglesa lobera. Se fué a pique en Bahía Monumento el 16 de Julio de 1892.

“**MAUD M.**” — Goleta lobera naufragada el 25 de Mayo de 1893 en la Isla Wagner.

“**DERBYSHIRE**”. — Fragata inglesa naufragada el 12 de Mayo de 1893, por los 54° de latitud Sur y 79° de longitud Oeste

“**BEATRICE**”. — Fragata inglesa con un cargamento de carbón de piedra, incendiada el 19 de Setiembre de 1893, cerca del Cabo Tres Montes (47° de latitud Sur). La tripulación se embarcó en dos botes, uno de los cuales llegó a Ancud 12 días después. Del otro bote no se ha vuelto a saber.

“**EXPRESS**”. — Pequeña goleta de la matrícula de Punta Arenas, se fué a pique en la rada de Porvenir el 19 de Noviembre de 1893.

“**ROMERO**”. — Buque hundido en aguas del Estrecho en el año 1893. No hay mayores detalles al respecto.

UNA FRAGATA. — El 11 de Marzo de 1894 fué avistada por los 54° 54' de latitud Sur y 64° 04' de longitud Oeste, una fragata encallada al pie Norte del monte Oral Orosco, costa de Tierra del Fuego. A su bordo no había persona alguna. No hay más datos de este siniestro.

UNA FRAGATA DESCONOCIDA. — Un buque inglés en viaje a Valparaíso avistó el 7 de Abril de 1894, una fragata encallada sobre una roca, cerca de tierra, en 54° 30' de latitud Sur, al Oeste del Cabo San Diego, en el Es-

trecho de Le Maire. El buque náufrago estaba abandonado y se ignora su nombre y nacionalidad.

“**ATLANTIQUE**”. — Vapor francés de la Compañía Maritime du Pacifique, con un cargamento avaluado en 2.500,000 pesos, chocó con una roca desconocida, por los 52° 54' 40" de latitud Sur y 70° 30' 05" de longitud Oeste, al Norte 43° Este de la punta Norte de la isla Magdalena y al Norte 40° Oeste de la isla Santa María el 12 de Mayo de 1894. La tripulación se salvó, no así el cargamento, que se perdió casi en su totalidad.

“**HENGIST**”. — Barca caponera inglesa, se fué a pique en la parte Oeste de Punta Dungenes, en el año 1894. Se ignora la fecha exacta de este naufragio.

“**AMY**”. — Barca dinamarquesa naufragada en la Bahía Crosby, cerca del Cabo de Hornos, en el mes de Agosto de 1894.

“**PANDORA**”. — Goleta inglesa hundida en Punta Molinas a principios del mes de Octubre de 1894.

“**CANTON**”. — El 18 de Octubre de 1894 naufragó en Suing-bay, al Noroeste de Cabo Forward, el vapor inglés “Cantón”, a causa de haber chocado con una roca.

“**JULIETA**”. — Pequeña goleta de la matrícula de Punta Arenas, se perdió totalmente durante un temporal en viaje de Punta Arenas a San Sebastián, en el mes de Abril de 1895.

“**ARABIA**”. — Fragata norteamericana, ida a pique el 25 de Mayo de 1895, sesenta millas al Sur de las islas de Diego Ramírez.

“**BRON CARLO**”. — Barca italiana. Se fué a pique a la altura del Cabo de Hornos a principios de Setiembre o a fines de Agosto de 1895, a consecuencias de una colisión con la barca inglesa “Cóndor”. Sólo tres hombres de la tripulación salvaron del naufragio pereciendo ahogados los 16 restantes.

“**EUROPA**”. — Barca alemana que se incendió el 7 de Setiembre de 1895, por los 57° 38' de latitud Sur y 75° 30' de longitud Oeste, perdiéndose por completo.

“**CALCUTA**”. — Barca inglesa naufragada en el Cabo de Hornos, en el

mes de Setiembre de 1895. La tripulación se embarcó en dos botes; uno de ellos, con el capitán y 10 marineros, logró arribar a San Juan del Salvamento, Isla de los Estados. Del otro bote no se supo jamás.

“**HELEN SCOTH**”. — Barca alemana que chocó con la barca noruega “**Bolviva**” en el mes de Octubre de 1895, por los 55° 54' de latitud Sur y 63° de longitud Oeste, yéndose a pique instantáneamente, con pérdida de cuatro de sus tripulantes.

“**COPERNICUS**”. — Vapor inglés de la Compañía Lamport y Halt, de 2,052 toneladas. Zarpó de Punta Arenas el 16 de Octubre de 1895, sin que se haya vuelto a saber de él. Se le supone hundido cerca del Cabo Pilaes con todos sus tripulantes.

“**TRES MONTES**”. — Velero nacional naufragado sobre la costa occidental de la isla Campana, al Oeste de la isla Wellington, el 14 de Febrero de 1896.

“**BANKWILLE**”. — Barca inglesa cargada de trigo, que se fué a pique cerca del Cabo de Hornos en Abril de 1896.

“**COMANDANTE**”. — Fragata inglesa naufragada en las inmediaciones del Cabo de Hornos, en el mes de Mayo de 1896.

“**MARIA KASINCA**”. — Cúter de la matrícula de Punta Arenas naufragado en Punta Carrera a principios de Agosto de 1897.

“**COROCORO**”. — Vapor norteamericano de 4,500 toneladas, encallado en la Punta Baja, cerca de la Primera Angostura, el 12 de Agosto de 1897. La tripulación y parte de la carga se salvó; pero el buque se inutilizó totalmente.

“**MATANZA**”. — Barca inglesa naufragada en las cercanías del Cabo Pilaes en Enero de 1898.

“**MATAURA**”. — Vapor inglés de 3,600 toneladas, naufragado en la costa de la isla de la Desolación el 12 de Enero de 1898.

“**CRETA**”. — Cúter de la matrícula de Punta Arenas naufragado cerca de la isla Bynoe, al Norte del Brecknock Pass, en el mes de Enero de 1898. Tres de sus tripulantes murieron ahogados y los otros tres salvaron en un bote.

“**BIENE**”. — Vapor de la matrícula de Punta Arenas. Naufragó el 30 de Octubre de 1898, cerca de la Primera Angostura, entre las puntas Baja y Méndez.

“**KIRCKLESS**”. — Vapor de la matrícula de Punta Arenas. Se fué a pique cerca de Punta Delgada, a mediados de Abril de 1899.

“**HUEMUL**”. — Escampavía nacional, en viaje de Punta Arenas al Seno de Ultima Esperanza, encalló el 18 de Abril de 1899, en el rodal de la roca Crooked.

El “Huemul” fué reflotado más tarde y conducido a Porvenir, donde se le practicaron las reparaciones necesarias.

“**ALBATROSS**”. — Vapor de 341 toneladas, de la matrícula de Punta Arenas, que se fué a pique en la Bahía Camarones, el 7 de Mayo de 1899.

“**KING FISHER**”. — Pequeña goleta nacional que zozobró en la rada de Punta Arenas a causa de un fuerte golpe de viento, el 16 de Noviembre de 1899.

“**DUNTROONE**”. — Fragata inglesa que naufragó en el estrecho de Nelson, en el mes de Octubre de 1899.

“**ALIDA**”. — Barea noruega que naufragó en las inmediaciones de las islas de Diego Ramírez, a mediados de Agosto de 1899.

UNA BARCA. — El 23 de Agosto de 1900 fué avistada por la barca alemana “Placilla”, por los 57° 24’ de latitud Sur y 69° 58’ de longitud Oeste, una barca desconocida, desarbolada y al parecer con serias averías. Aunque se notaba tripulación a bordo, no contestaron las señales que se le hicieron desde la “Placilla”.

“**GENERAL CLARETTE**”. — Vapor francés naufragado en el Cabo Buen Suceso, el 3 de Setiembre de 1900. En este siniestro murieron un oficial y un marinero del buque náufrago.

“**P. N. BLANCHARD**”. — Fragata norteamericana. Se incendió cerca del Cabo de Hornos, perdiéndose por completo, en los últimos días del mes de Mayo de 1900. Dos de sus tripulantes murieron en el siniestro.

UN BUQUE DESCONOCIDO. — El 17 de Octubre de 1900 fué avistado por

un buque francés, por los 49° 55' de latitud Sur y 85° 40' de longitud Oeste de París, un buque desconocido con la quilla al sol, y que al parecer había sido abandonado recientemente.

“**SAN AGUSTIN**”. — Vapor español de pasajeros, se fué a pique cerca de la Angostura Inglesa por haber chocado contra la isla del Medio, a causa de una falla del timón, el 27 de Noviembre de 1900. No hubo pérdidas de vidas.

“**ZELIA**”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas, ida a pique el 24 de Noviembre de 1900, en el golfo Trinidad, cerca de la isla del Medio.

“**ALIDA**”. — Barca noruega, 858 toneladas, naufragó el 24 de Agosto de 1900 cerca de las islas Diego Ramírez, al Sur del Cabo de Hornos. Pérdida total. De sus 14 tripulantes perecieron cuatro, arrebataados por el mar. Los sobrevivientes fueron salvados por la barca inglesa “Comliebank”.

“**SUSIE CLARK**”. — Cúter de la matrícula de Punta Arenas, se perdió totalmente el 10 de Marzo de 1900 en las rocas de la bahía Slogget, costa Sur de la Tierra del Fuego. No hubo víctimas.

“**BELLAISLA**”. — Vapor inglés, 2,457 toneladas, varó el 10 de Enero de 1900 en el banco Dirección, parte oriental del Estrecho de Magallanes. El vapor zafó descargando sus mercaderías, las que reembarcó poco después y siguió viaje sin averías.

“**CONDOR**”. — Escampavía nacional, sufrió grandes averías en el timón a la altura de la península de Tres Montes, el 14 de Abril de 1900.

“**HENRY SCHALIN**”. — Fragata norteamericana, recibió averías a las alturas de Cabo de Hornos, teniendo que recalar al Puerto Stanley, islas Malvinas, con cinco marineros heridos, a mediados de 1900.

“**NORDJET**”. — Fragata noruega, en la misma fecha, sufrió en Cabo de Hornos tanto o más que la anterior. Durante cinco días luchó con furiosos temporales, perdiendo los botes y recibiendo muchos destrozos. El piloto, rendido por el cansancio, se suicidó. La esposa del capitán perdió la razón. Varios marineros recibieron heridas de gravedad.

“**EFDOL**”. — Barca danesa, experimentó considerables destrozos en las mis-

mas circunstancias que las anteriores. En medio de la tempestad perecieron cuatro tripulantes: uno que cayó al mar desde la arboladura, su hermano que se lanzó al agua para salvarlo y dos marineros que, en bote, trataron de salvar a aquéllos.

“SEINE”. — Barca francesa, un temporal le causó graves averías en la arboladura al Sur del Cabo de Hornos, el 14 de Agosto de 1900.

“BURSLEM”. — Vapor de la matrícula de Punta Arenas, 224 toneladas, encalló el 27 de Marzo de 1901 en las rocas San Pedro y San Pablo, al Oeste de la isla Dawson. Pérdida total.

“ASTREE”. — Barca francesa, se incendió cerca de la isla de los Estados el 13 de Noviembre de 1901.

“COSMOPOLITA”. — Cúter de la matrícula de Punta Arenas, se volcó el 4 de Agosto de 1901 en su fondeadero de la bahía de Punta Arenas, pereciendo dos de los tripulantes.

“CONDOR” y “HUEMUL”. — Escampavías de la Armada, perdieron ambos sus hélices navegando, el primero, cerca de la isla Gordon y el segundo cerca de la isla Magdalena, el 11 de Octubre y el 19 de Noviembre de 1901, respectivamente.

“ATHENA”. — Vapor inglés, 2,190 toneladas, encalló el 22 de Marzo de 1902 en una roca cerca del cabo Montague, de la isla Campana. Pérdida total. En el siniestro perecieron 20 de los tripulantes.

“ALEJANDRO”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas, 55 toneladas, chocó en una roca y se fué a pique al entrar al puerto Alert, canal Trinidad, el 27 de Agosto de 1902, salvando los tripulantes.

“LORETO”. — Barca rusa, 1,000 toneladas, naufragó, en Agosto de 1902, cerca del Cabo de Hornos. Los náufragos fueron recogidos por la fragata inglesa “Killmory”.

“TORINO”. — De la matrícula de Punta Arenas, 148 toneladas, se sentó sobre su ancla estando fondeada en caleta Policarpo, el 9 de Setiembre de 1902. Pérdida total.

“**ISIS**”. — Vapor alemán, 1,628 toneladas, chocó en una roca en la Angostura Inglesa el 25 de Mayo de 1902, por falsa maniobra causada por una fuerte corriente de marea. En Punta Arenas reparó las averías que recibió en el casco.

“**LADY JOICEY**”. — Vapor inglés, 2,406 toneladas, chocó con una piedra frente a la isla Isabel, el 4 de Junio de 1902, sufriendo leve avería

“**GLEENERIFF**”. — Barca inglesa, 468 toneladas, empujada por una fuerte corriente, encalló en Bahía Felipe, entre las puntas Remo y Baja, donde se despedazó. Los tripulantes lograron salvarse. Este siniestro ocurrió el 9 de Marzo de 1903.

“**TWO BROTHERS**”. — Cúter nacional, 10 toneladas, fué echado a la costa a principios de Abril de 1903 por viento y marejada, 5 millas al Sur de Punta Baja, entre los cascos del vapor “Corocoro” y de la barca “Gleneriff”. Perecieron sus cinco tripulantes.

“**VICHUQUEN**”. — Vapor de la matrícula de Punta Arenas, 27 toneladas, hallándose varado en la playa de Punta Delgada, para cargar cueros y pieles de ovejas, le sorprendió el 13 de Agosto de 1903 un temporal de N.N.O. que lo echó nuevamente al agua y lo hizo vararse en un sitio pedregoso, donde se hizo pedazos. Perecieron tres de sus tripulantes.

“**LAUREL BRANCH**”. — Vapor inglés de 2,140 toneladas, encalló el 27 de Agosto de 1903 en punta Pringles, entre las bahías Stewart y San Esteban. No llevaba más pasajeros que cuatro niñas de un contador de la Compañía, dos de las cuales perecieron al volcarse un bote al abordar la costa. Los sobrevivientes fueron después recogidos por el transporte nacional “Casma”.

“**THEBEN**”. — Vapor alemán, 2,960 toneladas, chocó el 17 de Julio de 1903 en una roca cerca de la isla Hoskyn, canal Gray. El capitán, para evitar que el barco se fuera a pique, lo varó con todo acierto en puerto Otter, 10 millas al Sur, de donde despachó un bote a Punta Arenas en busca de auxilios. El buque fué reparado primero en el lugar del accidente y después en Punta Arenas. Parte del cargamento se perdió.

“**ANITA**”. — Remolcador de la P. S. N. C., 10 toneladas, se perdió el 23 de Mayo de 1904 en la rada de Punta Arenas, pereciendo sus tres tripulantes.

“**UNION**”. — Cúter, 8 toneladas, en viaje de Porvenir a Punta Arenas, fué abordado y partido en dos el 10 de Setiembre de 1904 por el vapor “Ultimama Esperanza”. Los tripulantes fueron salvados.

“**ELVIUM**”. — Barca inglesa, 1,200 toneladas, fué abandonada por sus tripulantes al Sur del Cabo de Hornos el 3 de Octubre de 1904, a causa de un incendio que ya no se podía combatir. Los náufragos fueron recogidos por la fragata “Lonsdale”.

“**MARTA ALE**”. — Barca de la matrícula de Punta Arenas, 400 toneladas, naufragó en Diciembre de 1904, en Punta Carrera, durante una tempestad. Pérdida total.

“**BRITANIC**”. — Draga, varó el 20 de Junio de 1904 en punta York y fué reflatada tres días después.

“**TYMERIC**”. — Vapor inglés, 2,160 toneladas, encalló en la bahía Galliano, al Sur de la isla Carlos III, el 15 de Agosto de 1904. Fué puesto a flote el 7 de Setiembre, después de sufrir grandes pérdidas en su cargamento.

“**ALBUERA**”. — Vapor inglés, 2,260 toneladas, varó en el bajo a la entrada de bahía Tuesday, el 4 de Setiembre de 1904. De Punta Arenas se enviaron los auxilios necesarios.

“**CUMBAL**”. — Vapor inglés, 3,190 toneladas, varó en un bajo próximo a la isla Sheal, el 4 de Diciembre de 1904. El buque fué puesto a flote cuatro meses después por armadores de Punta Arenas, recibiendo las reparaciones necesarias.

“**ABYDOS**”. — Vapor alemán, 1,956 toneladas, encalló el 27 de Diciembre de 1904 cerca de uno de los islotes Osorno, en la entrada de la bahía del mismo nombre. Un bote fué enviado a Punta Arenas en busca de Auxilios. El salvamento del casco fué ajustado en 15,000 libras esterlinas y en 60 chelines por tonelada la descarga del cargamento, consistente principalmente en salitre y azúcar, gran parte de los cuales se perdió.

VOLADOR. — Goleta nacional, naufragó el 24 de Febrero de 1905 en isla Morton, salvando la tripulación.

“**FLORENCE M. MURSIE**”. — Goleta inglesa, varó, el 24 de Marzo de

1905, en la bahía de Cabo Posesión. Más tarde fué reflotada y fué adquirida por un armador de Punta Arenas.

“**HERRIETTE**”. — Goleta nacional, naufragó, totalmente, el 13 de Junio de 1905, en el puerto de Cuarenta Días. No hubo desgracias personales.

“**LUISE**”. — Vapor alemán, chocó en una piedra en Isthmus Bay, el 6 de Febrero de 1906, resultando sólo con pequeñas averías.

“**OLYMPIA**”. — Pontón norteamericano, llevado a remolque por el vapor “Zeelandia”, naufragó, en Marzo de 1906, a tres millas al N.O. del faro Posesión.

“**ELENA**”. — Vapor de la matrícula de Punta Arenas, se incendió, perdiéndose totalmente, en puerto Wagner, isla Picton, el 25 de Abril de 1906.

“**HUGIN**”. — Vapor noruego, se hundió en canal Sarmiento, entre las islas Lucis y Esperanza, el 21 de Mayo de 1906, salvando los tripulantes.

“**SAINT REGULUS**”. — Vapor inglés, varó en la costa occidental de la isla Long, canal Mayne, en Junio de 1906. Fué remolcado a Punta Arenas, donde reparó las averías.

“**BELLE OF ISLAND**”. — Varó en la Pirámide (Punta Arenas) el 14 de Agosto de 1906. Zafó cuatro días después sin ninguna avería.

“**ALBEY HOLM**”. — Vapor inglés, varó en el bajo de isla Marta, Primera Angostura, el 1.º de Setiembre de 1906. En Punta Arenas recibió las reparaciones del caso.

“**HYNDFORD**”. — Vapor inglés, navegando el 11 de Setiembre de 1906 frente a Cabo Pilar, perdió la hélice. El capitán despachó un bote con el primer piloto y cuatro marineros en busca de auxilio a Punta Arenas, perdiéndose. El vapor fué arrastrado al Sur de Cabo de Hornos.

“**SBATHEAM**”. — Vapor inglés, sufrió la descompostura de la hélice a la altura de Cabo Tamar, el 26 de Febrero de 1907, siendo después remolcado a Punta Arenas.

“POLYMNIA”. — Barca alemana, encalló y se perdió totalmente, el 9 de Marzo de 1907, a la altura de Cabo de Hornos, en la isla Bayly, bahía Beaufort. Los náufragos llegaron días después a Punta Arenas.

“CAPRERA”. — Vapor inglés, chocó en la Primera Angostura el 12 de Abril de 1907, recibiendo reparaciones en Punta Arenas.

“ORTEGA”. — Vapor correo inglés, el 8 de Junio de 1907 varó en el bajo Triton, entre la Primera y Segunda Angostura. Horas más tarde pudo zafar sin avería alguna.

“PIEDRABUENA”. — Escampavía argentina, el 27 de Julio de 1907 encalló en canal Brenock, al Sur de la isla London. No hubo víctimas.

Reflotado, se perdió totalmente años después.

“SAN PEDRO”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas, naufragó y se perdió totalmente en Punta Loyola, costa de Río Gallegos. La tripulación salvó.

“FLECHA”. — Goleta nacional, salió de Punta Arenas con destino a San Sebastián (Tierra del Fuego) a fines de Enero de 1907, desapareciendo con sus cuatro tripulantes. Probablemente la sorprendió el fuerte temporal del 2 de Febrero.

“GLEN CAIRN”. — Barca inglesa, naufragó, perdiéndose totalmente, cerca de Cabo San Pablo (Tierra del Fuego argentina) el 23 de Julio de 1907. En el siniestro perecieron dos tripulantes. Los 25 náufragos sobrevivientes fueron recogidos por un vapor de la matrícula de Punta Arenas.

“PRUSSIA”. — Barca norteamericana, el 19 de Junio de 1907 naufragó en la isla de los Estados. Los náufragos fueron recogidos y traídos a Punta Arenas por el vaporcito “Oreste”, de don Oreste Grandi, que tan importantes servicios cúpole prestar en diversos siniestros marítimos.

“INDORE”. — Barca inglesa, naufragó en la isla de los Estados, el 2 de Julio de 1907, pereciendo cuatro de los tripulantes. Los sobrevivientes fueron salvados por el “Oreste”.

“KING ARENDAL”. — Buque a vela, naufragó y se despedazó completamente, a 20 millas al S. O. de canal Bárbara, en isla Noir, en Agosto de 1907. Los náufragos salvaron, a excepción del capitán y su esposa, que perecieron.

“**CONSORT**”. — Goleta de la matrícula de Punta Arenas, se fué a pique en los canales Smith, el 1.º de Octubre de 1907.

“**ELENA**”. — Vapor de Punta Arenas, en Octubre de 1907 se perdió totalmente en canal Concepción, sin pérdida de vidas.

“**RAPHAEL**”. — Vapor inglés, el 29 de Setiembre de 1907 chocó en English Narrows. El capitán varó la nave en bahía Simpson, resultando con algunas averías.

“**HAZEL BRANCH**”. — Vapor inglés, el 12 de Noviembre de 1907 naufragó totalmente en isla Shoal. Los tripulantes salvaron y llegaron a Punta Arenas.

“**TERCIA**”. — Barca noruega de 1,195 toneladas de registro, naufragó el 11 de Marzo de 1908, perdiéndose totalmente a inmediaciones de Punta Dungeness. Conducía un cargamento de maderas para Punta Arenas.

“**GUDNY**”. — Barca noruega, el 22 de Marzo de 1908 varó en la Primera Angostura, siendo auxiliada y remolcada a este puerto por el vapor “Alejandro”.

“**PALMIRA**”. — Fragata alemana, conduciendo un cargamento general con destino a Valparaíso, naufragó y se perdió totalmente el 2 de Julio de 1908, en la costa de la isla Wellington, a 270 millas al Norte de Evangelistas. En el siniestro perecieron 21 tripulantes, logrando salvarse solamente el capitán y el primer oficial.

“**VENDEE**”. — Barca francesa, en la noche del 1.º de Setiembre de 1908 encalló en la isla Wollaston (a inmediaciones del Cabo de Hornos). No hubo desgracias personales. La barca fué después remolcada a Punta Arenas.

“**VOLTURNO**”. — Barca italiano, conduciendo un cargamento de carbón, naufragó el 3 de Setiembre de 1908 entre las rocas del cabo Island, al Noroeste de la isla Stewart. La tripulación salvó en los botes, a excepción del contra maestre, que rehusó embarcarse y pereció junto con la barca cuando ésta se hundió.

“**TELEFON**”. — Vapor noruego, encalló en South Shetland el 26 de Diciembre de 1908. Auxiliado por vapores balleneros de Punta Arenas, fué remolcado a isla Desolación.

“**OAK BRANCH**”. — Vapor inglés, en la noche del 2 de Abril de 1909 nau-

fragó yéndose a pique, entre las islas Westminster y Cabo Pilar. Los náufragos salvaron.

“**UTGARD**”. — Vapor alemán, encalló en 1909 en Baxa Point, cerca de Punta Delgada. Pérdida total. No hubo desgracias personales.

“**DECAN**”. — Fragata inglesa, chocó en una roca y se fué a pique frente a cabo Fate, isla de Santa Inés, en el año 1909. Los náufragos llegaron a Punta Arenas.

“**SCHULAN**”. — Barca alemana, 1,597 toneladas, encalló en isla Nueva el 27 de Agosto de 1910.

“**DELMIRA**”. — Vapor inglés, 2,210 toneladas, encalló el 5 de Setiembre de 1910 en Crooked Reach.

“**ULTIMA ESPERANZA**”. — Vapor nacional, varó en Cabo Vírgenes el 20 de Octubre de 1910.

“**AUGUSTO**”. — Vapor austriaco, 1,716 toneladas, varó en Agua Fresca en Octubre de 1910. Alivianado de parte de la carga, reflató sin novedad al día siguiente.

“**BELLAGIO**”. — Vapor inglés, varó el 25 de Mayo de 1911 en Bajo Nuevo. Alivianado de la carga, zafó sin averías, llegando a Punta Arenas.

“**RIOL**”. — Vapor alemán, varó el 26 de Mayo de 1911 en Punta York, frente a la isla Carlos III. Arrojada al mar parte de la carga pesada y con la ayuda de bareos de Punta Arenas, reflató sin mayores averías.

“**TEKLA**”. — Bareo alemán, naufragó perdiéndose totalmente el 9 de Julio de 1911, al Oeste del Estrecho Le Maire. En el siniestro perecieron 10 de los tripulantes. Los sobrevivientes fueron recogidos por un vapor de Punta Arenas.

“**ORESTE**”. — Vapor nacional, varó el 26 de Agosto de 1911 en la roca Cordillera, frente al faro San Isidro. ..

“**ELM BRANCH**”. — Vapor inglés, chocó al salir de Mayne Harbour. Resultó con averías de poca consideración.

“**BERENGAR**”. — Vapor alemán, varó el 2 de Febrero de 1912 en el banco Punta Arenas, zafando sin novedad con la pleamar.

“**CORN EXCHANGE**”. — Vapor inglés, varó el 4 de Febrero de 1912 frente a Punta Baja, Primera Angostura, resultando con leves averías.

“**WILHELMINE**”. — Velero nacional, adquirido en Europa, en su primer viaje a nuestras costas, varó en Wallis Shoal, recibiendo pequeñas averías. Remolcado días después por el ballenero de la matrícula de Punta Arenas “Almirante Goñi”, un fuerte temporal le sorprendió en el Golfo de Penas y se cortó el remolque, yéndose a la costa de la isla Stuvan, donde se despedazó el 24 de Marzo de 1912. En este siniestro perecieron el capitán, la señora del capitán, dos hijas, dos pilotos y 7 tripulantes del “Wilhelmine”.

“**INDIAN EMPIRE**”. — Barca inglesa, naufragó el 9 de Marzo de 1912, perdiéndose totalmente, al Norte de la isla Hermite, a inmediaciones del Cabo de Hornos. Los naufragos fueron recogidos y conducidos a Punta Arenas.

“**THODE FAGELUND**”. — Vapor noruego, chocó en una roca en la Angostura Inglesa, el 3 de Abril de 1912, recibiendo averías de escasa importancia.

“**FOXLEY**”. — Vapor inglés, naufragó totalmente en las islas Narborough el 18 de Abril de 1912. Se salvaron el capitán, el piloto y dos ingenieros. Los 30 tripulantes restantes, que se habían embareado en dos botes, perecieron.

“**USHUAIA**”. — Transporte argentino, chocó el 15 de Mayo de 1912 al N. O. de la isla Cóndor, canal Beagle, perdiéndose totalmente. Los naufragos fueron conducidos a Punta Arenas.

“**ALEXANDRIA**”. — Vapor alemán, el 12 de Julio de 1912 varó en el bajo del Río de las Minas (Punta Arenas), sin sufrir averías.

“**SULTAN**”. — Goleta noruega, el 27 de Junio de 1912 varó en Punta Delgada. No sufrió daños.

“**KANGUROO**”. — Vapor francés, en viaje al Callao, para cuyo puerto conducía un submarino, navegando en el Estrecho sufrió la descompostura de sus calderas, lo que le obligó a recalar en Paso Pelicano el 28 de Setiembre de 1912, donde permaneció varios días en reparaciones.

“CEDAR BRANCH”. — Vapor inglés, chocó el 29 de Octubre de 1912 en la roca Rupert. Al día siguiente fondeó en Punta Arenas con pequeñas averías.

“VIRGINIA”. — Barca norteamericana, se le dió por perdida en Cabo de Hornos en Mayo de 1912. Igualmente se cree que en la misma fecha hayan naufragado también en Cabo de Hornos las barcas inglesas ‘Beaconfield’ y ‘Queen Victoria’.

“WYNERICK”. — Vapor inglés, en viaje del Atlántico al Pacífico, había zarpado de Punta Arenas en Junio de 1913; se fué a pique a inmediaciones de Cabo Pilar, pereciendo todos los tripulantes. Tres meses más tarde fueron encontradas en las playas de las islas Parker, dos chalupas pertenecientes a dicho barco.

“VALLY”. — Vapor noruego, varó el 27 de Febrero de 1913 en la roca Cordillera. Fué reparado y dos meses después siguió viaje.

“VALDIVIA”. — Vapor nacional, encalló en 10 de Setiembre de 1913 en el canal Wide, frente al Golfo Trinidad. Con los elementos de salvataje enviados de Punta Arenas, fué refltado y conducido a Punta Arenas. Sufrió averías de consideración.

“CLEVERLEY”. — Vapor inglés, varó el 28 de Octubre de 1913 en canal Bannen. Fué refltado por vapores de Punta Arenas y conducido a este puerto para sus reparaciones.

“RIVER CLYDE”. — Vapor inglés, varó cerca de bahía Fostecue, a 80 millas de Punta Arenas, en Noviembre de 1913. Fué remoleado y conducido a Punta Arenas.

“BRUNELL”. — Barca noruega, chocó el 24 de Abril de 1913 en cabo Wembley, sufriendo algunas averías.

“ANTARTICO”. — Vapor nacional, varó el 31 de Mayo de 1913 en la isla Picton.

“ACILIA”. — Vapor alemán, salido de Corral el 28 de Octubre de 1913 con destino a Punta Arenas, se hundió totalmente en el Golfo Sarmiento, pere-

ciendo todos los tripulantes. Meses después fueron encontrados algunos cadáveres en las playas próximas al sitio del siniestro.

“**BREEZE**”. — Vapor de la matrícula de Punta Arenas, 132 toneladas, varó en Punta Ainaí el 7 de Febrero de 1914. Fué reflatado.

“**CHIMU**”. — Vapor inglés, 2,781 toneladas, varó en la Segunda Angostura, zafando en pleamar el 29 de Junio de 1914.

“**CRASTER HALL**”. — 3,758 toneladas, chocó en roca desconocida, isla Cohorn, sufriendo averías de consideración el 1.º de Agosto de 1914.

“**EPSOM**”. — Vapor inglés, 2,970 toneladas, varó el 6 de Agosto de 1914 en los arrecifes Georgía, resultando con averías de consideración.

“**ANDREA**”. — Velero noruego, 1,114 toneladas, se incendió el 15 de Enero de 1914 en bahía San Gregorio. Pérdida total. No hubo víctimas.

“**TRANKLY**”. — Vapor inglés de 2,618 toneladas de registro, en viaje a Valparaíso con carga surtida, varó durante un temporal por los 53° 8' 45" de latitud Sur y 70° 50' 10" de longitud Oeste, reflatando poco después con la marea, sin mayores consecuencias.

Este accidente ocurrió el 22 de Diciembre de 1925.

“**SANTA CLARA**”. — Vapor norteamericano de 4,026 toneladas, en viaje a Valparaíso con carga surtida, el 30 de Diciembre de 1915 varó por los 48° 57' de latitud Sur y 74° 23' de longitud Oeste, Angostura Inglesa, sufriendo diversas averías de importancia.

“**TRANQUEBAR**”. — Vapor dinamarqués a petróleo, de 2,227 toneladas de registro, en viaje de Coronel a Copenhague conduciendo un cargamento de salitre, chocó con una roca en Punta Wallace, canal de los Inocentes, sufriendo averías de consideración, en el año 1916.

“**LOVART**”. — Vapor nacional de la matrícula de Punta Arenas, perteneciente a la firma Braun y Blanchard, conduciendo materias inflamables y carga surtida, se incendió el 5 de Junio de 1916 por los 53° 09' 10" de latitud Sur y 70° 53' de longitud Oeste, resultando con grandes averías. La tripulación se salvó en los botes.

“**POPLAR BRANCH**”. — Vapor inglés en viaje a Valparaíso, con carga surtida, el 14 de Noviembre de 1916 chocó con el vapor nacional “**Tamar**”, a las 7

de la noche, por los 53° 10' 30'' de latitud Sur y 70° 51' 30'' de longitud Oeste; ambos buques sufrieron grandes desperfectos.

“**TAMAR**”. — Vapor nacional de 101 toneladas, de la firma Braun y Blanchard, en viaje de Porvenir a Punta Arenas, chocó el 14 de Noviembre de 1916 con el “Poplar Branch”, sufriendo averías de consideración. La tripulación se embarcó en los botes.

“**CASMA**”. — Vapor de la Armada Nacional, de 2,300 toneladas de registro, en viaje de Punta Arenas a Valparaíso, el 2 de Enero de 1917 chocó con una roca desconocida en el canal Pieton, por los 49° 24' 30'' de latitud Sur y 75° 25' 25'' de longitud Oeste, perdiéndose totalmente. La tripulación, compuesta de 105 personas, se salvó en los botes.

“**VESTLAND**”. — Vapor noruego de 1,259 toneladas, en viaje de Coronel a Montevideo, conduciendo 2,208 toneladas de salitre, chocó en roca Capac, cerca de Angostura Inglesa, el 19 de Setiembre de 1917, sufriendo algunas averías de escasa importancia.

“**METEORO**”. — Escampavía de la Armada Nacional en viaje de Punta Arenas a los faros de la parte oriental del Estrecho, sorprendido por un huracán el 19 de Mayo de 1918, se fué a pique en Punta Dungenes. En este siniestro perecieron 17 tripulantes y dos pasajeros (1 mujer y un niño). El resto de la tripulación se salvó en tierra.

“**ALFONSO**”. — Vapor nacional perteneciente a la firma Menéndez Behe-ty, 109 toneladas, en viaje de Puerto Natales a Punta Arenas, chocó el 24 de Abril de 1919 con el vapor “Fortuna” frente al puerto San Miguel, hundiéndose rápidamente. Trece tripulantes y diez y seis pasajeros perecieron en este naufragio. Los sobrevivientes fueron recogidos por los botes del “Fortuna”.

“**SARA**”. — Goleta a vela con motor de 40 H. P., 265 toneladas, sufrió un grave accidente en Puerto Harris, isla Dawson, el 17 de Setiembre de 1920, a causa de haber hecho explosión el motor, resultando con averías de consideración en el departamento de máquinas.

Este mismo barco a motor se incendió el 17 de Febrero de 1922 a la salida de la bahía de Santa Cruz, conduciendo un cargamento de lana para Punta Arenas. La pérdida fué total. No hubo desgracias personales.

Había sido construída en 1919 en los astilleros de Puerto Harris para la Sociedad Ganadera Gente Grande.

“**PINTA**”. — Goleta nacional que se fué a pique en bahía Asashwaia, isla Cole, el 9 de Setiembre de 1920 a consecuencias del choque con una roca. La pérdida de esta nave fué total, pereciendo en el hundimiento dos hombres de la tripulación y dos pasajeros. Los sobrevivientes se salvaron en un bote.

“**LIMA**”. — Buque sueco a motor, de 2,254.30 toneladas de registro, con cargamento de salitre y mercaderías surtidas, el 22 de Octubre de 1921 encalló sobre una roca en el canal de los Inocentes, roca Edwards, debido a un error de ruta. El “Lima” fué reflotado poco después y conducido a Punta Delgada, donde se le practicaron las reparaciones necesarias.

“**ALMIRANTE SEÑORET**”. — Vapor nacional que el 19 de Mayo de 1921 varó sobre una roca en la isla Terán, canal Jerónimo, resultando con averías.

“**TEXAS**”. — Vapor danés. El 18 de Setiembre de 1922 varó en Georgia Reef, Punta Carrera, arrastrado por corrientes desconocidas. El “Texas” fué reflotado más tarde con los auxilios que se le enviaron de Punta Arenas.

“**ROMA**”. — Vapor inglés que, estando fondeado en Puerto Field, se fué contra la costa a consecuencias de haber garreado, sufriendo ligeras averías. El “Roma” regresó por sus propias máquinas a Punta Arenas, donde fué reparado.

“**KEEL ROW**”. — Vapor nacional. Chocó con la goleta “Puerto Natales” frente a Río Seco en la noche del 21 de Mayo de 1923, sufriendo este último averías de poca consideración.

“**VALPARAISO**”. — El 22 de Junio de 1923 chocaron en la bahía los vapores “Valparaíso” y “Duendes”, por haber garreado el primero, abordando al segundo, sin averías de importancia.

“**POTRERILLOS**”. — Vapor nacional; chocó el 8 de Julio de 1923 en la Angostura Kirke, Seno de Ultima Esperanza, sin averías.

“**CHILOE**”. — Vapor nacional de la firma Braun y Blanchard, en la noche del 13 de Diciembre de 1923 chocó con el pontón N.º 3 de la Armada al fondear en la bahía, sufriendo averías en el puente, botes y arboladura, y el pontón solamente la pérdida del bauprés.

“**HESPEROS**”. — Vapor noruego, varó en bahía Tom el 9 de Junio de 1924, siendo remolcado por el vapor “Magallanes” a la caleta de la Pesca, donde se le hicieron las reparaciones provisorias, las que se completaron en Punta Arenas.