

nio de 1886. La fragata de los Estados Unidos de América, MARRIS recojió a los náufragos en número de 16 i los condujo a Valparaiso.

No hubo pérdida de vidas; pero desconocemos las causas del siniestro.

«VALPARAISO.»

Barca chilena, procedente de la rada de Antofagasta i con destino a la bahía de Ancud, en lastre, se fué a pique el día 26 de junio de 1886, a 150 millas al SSO. de la isla de Mas-a-Fuera de Juan Fernandez.

La VALPARAISO desde su salida de Antofagasta habia comenzado a hacer mucha agua, la que fué aumentando hasta que, por último, no dando abasto las bombas, i hallándose el agua sobre el entrepuente, se tumbó el buque sobre el costado de estribor, corriéndose el lastre hácia la banda. En tal situacion, se arriaron los botes, en los cuales se embarcó el capitan i la tripulacion, arribando sin novedad a la isla de Mas-a-Fuera i despues a Mas-a-Tierra.

El vapor chileno URCOS, que salia del puerto de San Juan Bautista, llevó a Valparaiso al piloto del buque náufrago, quedando el capitan i la tripulacion en la isla, esperando órdenes.

«FRIDA SEHMENT.»

Barca alemana, del porte de 400 toneladas de registro, con un cargamento de trigo, en viaje de la rada de Buchupureo para Europa. El día 25 de julio de 1886, hallándose por los 56° 30' de lat. S. i 78° de lonj. O., navegando al E. con solo las gávias, el buque dió a la banda sobre estribor, i no cediendo a las maniobras, hubo necesidad de picar los palos trinquete i mayor para adrizarlo, quedando el cavo muy

El día 25 de julio de 1886 a las 11 horas de la mañana se hundió el buque FRIDA SEHMENT.

Peterson, quien se mantuvo cerca hasta el 28, día en que el mar permitió tomar a bordo a los tripulantes de la FRIDA SEHMENT, i los condujo a Talcaguano.

La FRIDA SEHMENT pertenecía a don Augusto Burchard, de Rostock, i el cargamento a los señores Gunston Edmonson de Valparaiso. El capitán Mr. I. Evers estaba acompañado por su señora. La tripulación se componía de 10 hombres.

«VILLE DE METZ.»

Vapor francés, del porte de 1,503 toneladas de registro, construido en Sunderland en 1883, con material de fierro, propiedad de la Compagnie Maritime du Pacifique, capitán M. G. Geporc. Este vapor procedía de los puertos del norte en el Pacífico i su destino era Europa, con valioso cargamento de azúcar i algodón, tomado en los puertos del norte del Perú, lanas, algodón i diversas mercaderías de los de Pisco i Mollendo, i en Arica cerca de 32,000 bultos transportados a lomo de mula del interior de Bolivia, consistentes en minerales de plata, orchilla, cascarilla, etc., avaluado en cuatrocientos mil pesos fuertes.

El VILLE DE METZ encalló a la 1 h. a. m. del 29 de agosto de 1886 en punta Leones, al N. de Coquimbo, entre los puertos de Sarco i Totoralillo, a consecuencia de una densa neblina que cubría la costa en esos momentos, perdiéndose totalmente. Pasajeros i tripulantes salvaron en los botes de la nave, i en seguida una corta parte del cargamento, que se estimó entre 150,000 i 200,000 pesos, siendo que el total estaba avaluado en 3.000,000 de pesos. El vapor quedó sentado sobre rocas.

La esposición relativa al naufragio hecho por el capitán, es la siguiente, que tomamos de *El Mercurio* de Valparaiso, correspondiente al número del día 31 de agosto de 1886:

«A la 1 h. p. m. del día 28 de agosto, tomé los dos arribamientos siguientes: la punta Morro, al N 34° E., e Isla Gran-

La pérdida fué total i motivada por la calma i la accion de la corriente. Los náufragos salvaron en un bote de la nave.

«ORION.»

Barca alemana del porte de 958 toneladas de registro, en viaje de Montevideo para el puerto de Valparaiso, naufragó el 30 de mayo de 1887 en el cabo Gloucester, isla Carlos, por los 54°06' de latitud S. i 73° 29' de lonj. O. perdiéndose totalmente.

La tripulacion, compuesta de 16 hombres, salvó en los botes de la nave, dirijiéndose en seguida a Punta Arenas de Magallanes, donde llegaron en la tarde del 27 de junio, despues de 28 dias de viaje. Los náufragos fueron recojidos por el crucero chileno ANGAMOS, donde fueron auxiliados.

«TALTAL.»

Pequeño vapor chileno, al ancla en la rada de Paposó, cerca de tierra i del desembarcadero de Guanillo. Le faltó la cadena del ancla por efecto de la intensidad de la corriente que orilla la costa, corriendo de S. a N., i se fué a tierra el dia 10 de julio de 1887, naufragando totalmente. La tripulacion salvó mediante el auxilio de la autoridad marítima. El tiempo era de calma i el mar estaba tranquilo, lo que pone en evidencia la intensidad de la corriente costanera en esa parte del litoral, en algunas ocasiones.

El vapor TALTAL hacia el cabotaje en el litoral de Atacama; pero no lo vemos figurar en la Matrícula de los buques mercantes nacionales que se publica en la *Memoria de Marina* de aquel año, manifestando la incorreccion de ese documento oficial.

«GUADALATE.»

Barca portuguesa en viaje de Talcahuano para el Callao. Segun la informacion de su capitán don J. Miguel Angelo,

1887, a las 5 p. m., hallándose por los 21° 44' de lat. S. i 71° 20' de lonj. O., vió flotando el casco de un buque como de 500 toneladas, recostado sobre babor i dejando ver tan solo una parte de la borda de estribor. Su casco se veía constantemente batido por el mar.

La proa de la nave se hallaba completamente destrozada, lo que hacia suponer que el naufragio debió haber tenido por causa la colision o choque con otro buque. No se tuvo noticia de los tripulantes.

«ANDREA EMILIA.»

El capitan del vapor nacional CACHAPOAL encontró en la mañana del 13 de noviembre de 1887, a la altura de las islas Pájaros, un buque tumbado sobre babor. Mandó reconocerlo, sin hallar persona a su bordo. Intentó darle remolque, pero no lo pudo verificar porque luego se fué a pique.

El buque habia sido abandonado por habérsele corrido el lastre a la banda.

«ARTIST.»

Barca británica del porte de 1.371 toneladas de registro, de construccion de fierro, ida a pique en las inmediaciones del cabo de Hornos, por habérsele incendiado el cargamento de carbon de piedra, el dia 3 de noviembre de 1887. La barca ARET de la misma nacionalidad recojió a los náufragos, en número de veintitres personas, que habian salvado en dos botes.

UNA BARCA.

Este buque, probablemente chileno, habia salido de Lliuco (Chiloé) con un cargamento de maderas i destinado al norte de la República, tripulado por seis hombres i llevando cinco mujeres por pasajeras.

En la noche del 17 de junio de 1887 embarrancó en la cos-

causa de un fuerte temporal del NO. Pereció el capitán i dos marineros. El resto de la tripulación salvó en un bote.

Las crónicas de la época no adelantan nada respecto a las evidencias del siniestro.

«ADAMANT.»

Barca alemana en viaje de Hamburgo a Valparaíso e Iquique. Después de haber doblado el cabo de Hornos, naufragó en la costa de la isla de la Desolación, por causas que nos son desconocidas.

La goleta pescadora HENRIET, que había salido de Punta Arenas de Magallanes el día 18 de agosto de 1890, halló en la isla Latitud i como a 14 millas al NNE. de ella, varios cajones con velas de composición que flotaban, i sospechando un naufragio, comisionó a su piloto H. Battenberg para que inspeccionase la comarca, poniendo a sus órdenes los cinco botes de que podía disponer la HENRIET. Después de mes i medio de rebusque, corriendo más de 100 millas de costa, no hallaron naufrago alguno.

En seguida salió la goleta en busca del buque i los naufragos i hallaron en la isla Latitud, perdida entre sargazos, una parte de la cubierta de un buque de madera con baos de fierro, pintados de colorado encima i de blanco por debajo; i algunos días más tarde se hallaron también un salvavida circular i un balde de madera, ambos con esta leyenda: ADAMANT—HAMBURGO.

En el canal Seachell, en una isla no señalada en las cartas hidrográficas, llamada Lamirrei por los loberos, hallaron, por último, el timón de un buque grande, al E. de la isla. Los cinco botes recojieron como 800 cajones de velas de composición, marcados: W. M. VALPARAISO E IQUIQUE.

«YSCA.»

Barca, cuya nacionalidad no consignan las crónicas, que varó en la bahía Posesión (estrecho de Magallanes) el 27 de

«MAGELLAN.»

Fragata de los Estados Unidos de América en viaje al océano Pacífico, que naufragó el día 4 de agosto, mas o menos, por los 56° 24' de lat. S. i 64° 01' de lonj. O. El buque desarboló por completo por la fuerza de un temporal del ONO. al SSO., i fué abandonado por la tripulación.

El capitán de la barca alemana FREIA, en viaje de Parana-guá para Valparaíso, la vió desarbolada i juguete de las olas, leyendo en su proa el nombre MAGELLAN. De su tripulación nada se ha sabido i se creyó habria perecido.

«ST. MARY.»

Una correspondencia de Punta Arenas de Magallanes, que publica *El Mercurio* de Valparaíso del 6 de noviembre de 1890, dice: «ST. MARY fué completamente destrozada por un fuerte temporal del sur que comenzó el 27 de agosto. Se partió en el medio de proa a popa; la mitad del casco se fué a tierra i el resto quedó sobre la roca. La playa estaba sembrada con la carga, pero la mayor parte destrozada en las peñas.

No hallamos mas antecedentes sobre las evidencias de este siniestro, i nos inclinamos a suponer haya ocurrido al S. de la Tierra del Fuego. El buque, de nacionalidad inglesa (?) debia proceder de Europa con un cargamento surtido.

«EDUVIJIS B.»

Barca chilena, del porte de 489.10 toneladas de registro, construida en Sestri (Italia) con material de madera en 1865, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1888, dedicándola al cabotaje, su dueño don Antonio Bafico, de Valparaíso. Este buque fué abandono al N. de la isla Santa Maria el 19 de julio de 1890, por haberse llenado de agua a

NEREID, que habia fondeado en Valparaiso el dia 6 del mismo mes, procedente de Apolichicola (E.E. U.U. de A.) con un cargamento de madera de pino consignado a los señores Brown Beache i C.^a i al mando del capitán Mr. Joas Dayli.

La pérdida se debió a que le faltaron las amarras unas tras otras, a consecuencia probablemente a no ser ellas de buena calidad; pues ni el viento ni la mar habian tenido el carácter de mal tiempo. La tripulacion del buque fué salvada por un bote de la barca KAISSAW, a escepcion de un marinero que se fué a la playa en un bote del mismo buque, varando en ella sin novedad.

La NEREID habia sido construida en Boston en 1866, con material de madera i carenada en 1889. Era de propiedad de los señores J. H. Fliterer i C.^a de Boston. El buque, con la varada, se quebrantó enteramente i fué dado por escluido, vendiéndose sus escombros para leña.

«WAMPHEAY.»

Fragata británica de 4 palos, capitán Mc-Connell, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Inglaterra para las costas del Pacifico. Tuvo un viaje feliz hasta la altura del cabo de Hornos; pero salvado éste, sufrió un gran temporal del cuarto cuadrante, con mar tan gruesa que le imprimió balances tan violentos que le hicieron tocar el mar con los penoles; i en uno de estos se le corrió la carga i dió a la banda. Los tripulantes apenas pudieron cojer los botes i salvar en ellos, sin viveres ni aguada, ni ropas, por haber ocurrido el siniestro a las 8 h. 30 m. p. m. del dia 19 de octubre de 1891.

Los náufragos, en número de 31, fueron recojidos al dia siguiente por la fragata alemana FRITZ-REUTER, capitán H. T. Longhirichs, que los condujo al puerto de Iquique, donde fueron atendidos. Uno de los tripulantes cayó al agua en el momento de abandonar la WAMPHEAY i no pudo ser salvado.

dose de agua con tanta rapidez, que la tripulacion apénas tuvo tiempo para echar al agua un bote i embarcarse con lo encapillado i algunas provisiones i agua. Veinte minutos despues perdieron el buque de vista, i no cabe duda que se fué a pique. Esto ocurrió 60 millas al OSO. del puerto de Valparaiso.

Las condiciones del bote i del temporal que soplabá, solo permitieron a los náufragos correr el viento i la mar en popa hasta la média noche del domingo que, amainando un tanto el tiempo, les permitió hacer rumbo al E. Desde el abandono de la nave, los náufragos tuvieron mucho que trabajar para sostener a flote la embarcacion, porque las olas la llenaban de agua constantemente.

A medio día del lunes, el bote arribó a la costa llamada Molino Grande, donde permanecieron los náufragos durante el resto del día. En la mañana del 16 volvieron a echar el bote al agua e hicieron rumbo al N. en demanda del puerto de Coquimbo, despues de proveerse de un poco de pan, queso i agua, únicos recursos que proporcionaba la localidad.

El miércoles a las 11 a. m. recalaron en la caleta Guanaquero, por haberles comenzado a soplar viento del N., contrario a la derrota. En este lugar fueron auxiliados los náufragos por el subdelegado marítimo de Tongoi, i al día siguiente tomaron el vapor ECUADOR, que los condujo a Valparaiso.

«CROWN OF ITALY.»

El 23 de setiembre de 1891, pasada la madrugada, entre las restingas del cabo San Diego, parte NE. de la Tierra del Fuego, sobre el estrecho de Le Maire, encalló la barca inglesa CROWN OF ITALY, de la Matricula de Liverpool, con 33 personas a su bordo entre tripulantes i pasajeros. Este buque venía para el Pacífico con un valioso cargamento de mercaderías jenerales.

La oscuridad de la noche i la incorreccion de los cronómetros ha sido, a no dudarlo, la causa que motivara el naufr-

jio; pues el buque navegaba con viento frésco, a un largo que le permitia embocar perfectamente el estrecho.

El vapor GOLONDRINA de la sub-prefectura de la isla los Estados, que se hallaba fondeado en la bahia Thetis, a unas 6 millas de San Diego, vió a la CROWN OF ITALY cuando acababa de embicar, pero no se atrevió a adoptar ninguna medida en beneficio de los tripulantes, por prudencia sin duda, pues el viento i el mar arreciaban.

Personas del GOLONDRINA comunicaron que esa misma madrugada, envuelto en la penumbra del estrecho, apareció otro buque que se mantenía a la capa, con intenciones, al parecer, de ausiliar a los náufragos; pero nadie trató de inquirir la verdad de esto.

Dos dias despues el GOLONDRINA zarpaba de Thetis i pasaba junto a la barca, la que aún se mantenía con la cubierta fuera del agua, un bote en los pescantes i el velámen tendido. El subprefecto del puerto de Buenos Aires, don Julio Fiques, se hallaba ya a su bordo con varios marineros desalojando las bodegas, aprovechando la baja marea.

Algunos indios de la raza ona, que merodean por la bahia Thetis, fueron los que llevaron por tierra la noticia del siniestro a la Sub-prefectura, distante pocas millas de allí.

La rejion fueguina, desde que las naves del comercio universal hacen por el S. su travesía interoceánica, ha sido teatro de horrendas escenas motivadas por naufragios cuyos secretos yacen sepultados en el misterioso seno de los mares; pero cuando por casualidad alguna víctima ha escapado con vida de estos siniestros, ha divulgado por el mundo la historia de sus tristes aventuras rayanas en fantásticas leyendas, que se hacen conmovedoras.

Así es que no hai marino, por avezado que sea, que no mire con mal seño las costas inhospitalarias de Tierra del Fuego, donde aun muchos creen que el ojo del salvaje antropófago está siempre fijo en la vela que aparece en el horizonte, esperando que la tempestad o las corrientes en calma estrellen la nave en las rocas, para arrojarse hambrientos sobre los despojos que salgan a flote.

El capitán de la CROWN OF ITALY en esta creencia, confirmada con la aparición en la costa de algunos indios envueltos en *quillangos* de guanacos (gran manto confeccionado con pequeñas pieles), que les dan un aspecto siniestro, capaz, en semejantes lances, de hacer recelar al corazón más bien templado, prefirió lanzarse en dos chalupas al centro del estrecho embravecido, en lugar de tomar la orilla.

Fácil es de presumir cuán tremendos habrán sido los padecimientos de los pobres náufragos durante más de 30 días que anduvieron vagando, juguete de las olas i de los vientos huracanados en las inmediaciones de la isla de los Estados, hasta que el 27 de enero se guarecieron en el puerto de Cook, el más hermoso i abrigado de toda la isla.

Algunos pasajeros del vapor USHUAIA que entró el 19 de marzo a dicho puerto, fueron por tierra a Van Gouwer, puerto que queda al S. de la isla, i atravesando la garganta que los une en el fondo, encontraron varias inscripciones hechas sobre despojos de naves que el mar había arrojado en esas playas.

Una de las inscripciones decía literalmente traducida: «*Buque perdido en el estrecho de Le Maire.—Diciembre 27 de 1891.—CROWN OF ITALY.—Liverpool.—Tripulación se fué de Cook para San Juan del Salvamento el 27 de enero de 1892.—Rogad por ella.*»

I efectivamente arribaron a San Juan, donde las autoridades nacionales (argentinas) hospedaron debidamente a los náufragos hasta el 12 de marzo.

Durante la estadía en la sub-prefectura, parece que los víveres escasearon, viéndose obligados los náufragos a comer carne de lobos marinos.

La fragata CLEOPATRA, con la insignia de buque jefe de la escuadrilla de S. M. B. en los mares australes de América, al mando del capitán de navío Mr. Long, entró por casualidad el día 7 de marzo al puerto de San Juan i se encontró con 33 compatriotas náufragos, a los que dejó víveres suficientes para varios días, comprometiéndose a pasar más tar-

de i recojerlos, miéntras hacia un viaje de estudio por el canal Beagle hasta Ushuaia.

A este puerto entró el dia 9 i salió el siguiente; llegó a San Juan el 12 i salió el mismo dia, despues de haber embarcado a los náufragos, que condujo a las islas Malvinas, de donde fueron repatriados mas tarde, segun su destino.

UN BUQUE.

Frente a la caleta Navidad, costa de la provincia de Colchagua, naufragó un buque cuyo nombre quedó ignorado, i se creyó que sus tripulantes habian perecido, pues nunca se supo de ellos.

Este siniestro ocurrió a fines de 1891.

«CARPATHIAN.»

Barca británica ida a pique a 1,500 millas al O. de Valparaiso. El escampavia chileno HUEMUL salió de Valparaiso el 18 de noviembre de 1891 en busca de los náufragos, recorriendo las islas de Juan Fernandez, sin hallarlos.

1892

«NIKAIA.»

Barca británica, del porte de 1,083 toneladas de registro, propiedad de los señores Johns i Robins de Falmouth, Nueva Escocia. En viaje del puerto de Carrizal Bajo para Europa, con un cargamento de manganeso, se fué a pique inopinadamente el dia 15 de febrero de 1892 por los 26° 01' de lat. S. i 75° 10' de lonj. O.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave i despues de 6 dias de penurias arribaron a Antofagasta, sin haber podido salvar mas que sus personas.

1894

«POLLY.»

Goleta nacional del porte de 83.95 toneladas de registro, construida en Constitucion con material de madera en 1888, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en el mismo año, propiedad de don Fernando Court, de Constitucion.

La POLLY procedia de la rada de Mollendo i su destino era la ría de Constitucion. Embarrancó en la costa entre el rio Reloca i punta Carranza, el dia 10 de febrero de 1894.

Los náufragos salvaron en tierra, pero la embarcacion sufrió pérdida total. De las publicaciones hechas por la prensa diaria, nada se deduce respecto a las evidencias de este siniestro.

UNA FRAGATA.

El capitán de la fragata CAPELLA, llegada a Valparaiso el 11 de marzo de 1894, procedente de Shields, comunicó que el dia 12 de febrero, al pasar próximo a la Tierra del Fuego, por el lado N., vió un buque encallado al pié N. del monte Oral Orosco. El buque tenía aparejo de fragata, su casco era de fierro i pintado de bateria.

Se hallaba por los 54° 54' de lat. S. i 64° 04' de lonj. O. A su bordo no se divisó persona alguna, i presume el capitán de la CAPELLA que el buque debía ser frances.

Las publicaciones posteriores no adelantan noticia alguna sobre este siniestro.

«FORTUNA.»

Barca chilena, del porte de 314.35 toneladas de registro, construida en Redford, con material de madera, en 1850, que

ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante chilena en 1884, propiedad de don Pedro E. Almeida, de Valparaíso, quien la destinó a la navegación jeneral.

La FORTUNA procedía de Totalillo i su destino era Quicavi (Chiloé), su capitán Inch, en lastre; naufragó en Parga (41° 14' de lat. S.) el 19 de abril de 1894, con motivo de una fuerte racha de viento del O. i encontrarla muy aterrada. Parte de los tripulantes arribaron en un bote al río Maullín, 3 hombres salvaron en un palo de la barca, pereciendo ahogado el capitán.

La FORTUNA al fenecer frisaba en los 44 años de edad.

UNA FRAGATA.

El capitán de la fragata inglesa KNIGHT OF THE GARTER, que arribó a Valparaíso el 24 de abril de 1894, procedente de Cardiff, comunicó a la autoridad marítima que el día 7 del mismo mes vió una fragata encallada sobre una roca, cerca de tierra, en 54° 36' de lat. S., al O. del cabo San Diego, en el estrecho de Le Maire. El buque era del porte de 1,600 toneladas de registro, i supuso que no harían muchos días que estaba encallado. La arboladura se hallaba completa, ménos los masteleros de velacho i de sobremesana, que estaban rotos. El buque estaba pintado de negro, pero no se dice cual fuera su nacionalidad, ni el nombre de la nave, que tal es todavía el descuido con que se mira la estadística de los siniestros marítimos entre nosotros.

«ATLANTIQUE.»

Vapor francés de la Compagnie Maritime du Pacifique del porte de 1917 toneladas de registro i un cargamento de 2950 toneladas, su capitán M. Louis Aillet Lelian. Es el buque habia recorrido las costas occidentales de Sud-América desde Guayaquil al sur, recojiendo carga con destino al Havre i Li-

ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1892, propiedad de los señores Brownell, Levis i C.ª de Valparaiso, dedicándola a la navegacion jeneral.

La KENT se perdió totalmente por los 35° de lat. S. a causa del fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que sufrió el 13 de agosto de 1894. Descubrió una via de agua que no pudiendo contenerla las bombas, fué abandonada por los tripulantes, salvándose éstos en los botes, en número de 13, que fueron recojidos 18 horas mas tarde por el vapor MILTON, que los condujo a Valparaiso.

La barca KENT procedia del puerto de Coronel i su destino era Coquimbo, con un cargamento de carbon de piedra.

«ESTER.»

Barca chilena del porte de 833.58 toneladas de registro, construida en Savonia en 1874 con materiales de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1887, propiedad de don Fructuoso Sanchez, de Valparaiso, dedicándola al cabotaje.

La ESTER, en viaje de Penco para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, se fué a pique en el mes de agosto de 1894, por los 36° 20' de lat. S. i 73° 18' de lonj. O., despues de haber experimentado un fuerte viento del N. Por hacer mucha agua fué abandonada por sus tripulantes a 22 millas distante de la costa, salvando en los botes de la nave. Los náufragos fueron recojidos por el vapor chileno ISIDORA, en viaje de Valparaiso a Lota.

Por las informaciones que se han publicado, la pérdida de la ESTER fué atribuida a la falta de carena de la nave, pues se le habia tenido abandonada durante diez años.

«AMY.»

Barca dinamarquesa que naufragó en la bahía Crosby, cerca del cabo de Hornos, en el mes de agosto de 1894. Habia

salido de Southampton con destino al puerto de Iquique, donde debia tomar un cargamento de salitre.

El transporte VILLARINO, del Gobierno arjentino, recojió a los náufragos i los condujo a Buenos Aires.

«LUISA.»

Barca chilena, del porte de 547.35 toneladas de rejistro, construida en Quebec, con material de madera, en 1863, que ingresó a la Matricula de la Marina Mercante nacional en 1890, su dueño don Carlos Fonck, de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

La LUISA habia salido del puerto de San Juan Bautista, isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, con un cargamento de langostas en latas i destino a Lebu, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. Al ancla en la rada de Lebu el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el 13 de setiembre de 1894, la echó a la costa. El capitan i los 10 tripulantes que la marinaban salvaron en tierra.

La LUISA sufrió pérdida total.

«EUROPA.»

Barca noruega, en viaje de Europa para las costas del Pacifico, se incendió en alta mar por los 39° 23' de lat. S. i 77° 59' de lonj. O., i el dia 11 de setiembre de 1894 fué trasbordada su tripulacion, en número de 18, incluso el capitan, a la fragata inglesa KIRKEUDBRIGHTSHIRE, i arribó a Valparaiso 6 dias despues.

«GUAR.»

Barca chilena, del porte de 581.14 toneladas de rejistro, construida en la Roque, con material de madera, en 1872, que ingresó a la Matricula de la Marina mercante de Chile en

fuera como lo aconsejan los derroteros a los buques que, sorprendidos por la noche a inmediaciones de este puerto, i tanto mas debió hacerlo el capitan Webb, cuanto que venia a este puerto por primera vez.

“La *ÁRDENCLUTHA* fué avistada por la tarde momentos ántes de oscurecer, pero no se le vió la señal de práctico; nada hacia presumir que pretendiera tomar el puerto, cuando jeneralmente toman la vuelta de fuera al venir la noche. Habiendo calmado el viento ya dentro de la zona de sombra del faro, fué arrastrada por la corriente hácia las rompientes nombradas i la marejada, que esa noche se hacía sentir con fuerza, echó todavia mas a tierra a la nave encallada...”

UN BUQUE.

En el mes de febrero de 1895 se hallaron en la costa de la isla Mas-a-Tierra de Juan Fernandez los restos de un buque desconocido, un bote i algunos víveres; pero ninguna jente. Se supuso por entónces fuesen los de algun buque ballenero.

«ARABIA.»

Fragata de los Estados Unidos de América, capitan Mac-Loan, perteneciente a los señores Homton Hermanos, en viaje de Nueva York para San Francisco de California, con un cargamento surtido, se fué a pique en la noche del 25 de mayo de 1895, sesenta millas al S. de las islas de Diego Ramirez.

Ese dia la *ARABIA* fué asaltada por una horrible tormenta de nieve que duró seis horas consecutivas, envolviendo al buque completamente i haciendo imposible toda maniobra: arrancadas primero todas las velas i en seguida toda la arboladura, abriéndose tres rumbos por los cuales hacia agua en abundancia.

En esta forma corrió el tiempo; pero a las 7 h. de la noche,

no habiendo ya esperanza de salvar la nave, capitan i tripulantes resolvieron abandonarla, i média hora despues la ARABIA se sumerjia en el Océano.

El capitan, su señora i un niño de 7 años, con los 28 tripulantes se embarcaron en tres botes bien aprovisionados, llegaron en la mañana del dia siguiente (26) a la isla desierta de Diego Ramirez, que se halla al SO. del cabo de Hornos. Allí encontraron los náufragos un edificio de madera que el capitan Howard habia construido en 1885 como albergue para sus escursiones i caza de lobos marinos.

Permanecieron los náufragos 6 dias a la espera de una nave que los sacara de su aislamiento, hasta que a las 5 h. p. m. del 1.º de junio los recojió la barca inglesa ACHILES, capitan Dumbar, en viaje de Iquique para Hamburgo. Este capitan los trató con toda consideracion i los condujo a Montevideo, donde llegaron el 28 del mismo mes.

El capitan Mac-Loan al abandonar la isla de Diego Ramirez, dejó en la casa que lo habia hospedado todas las provisiones que le sobraban, para que pudiesen servir mas tarde «a sus sucesores,» que suelen frecuentar esta isla todos los años; hermosa accion que solo pueden apreciar los que conocen las desgracias i los infortunios de mar en rejiones tan procelosas como el cabo de Hornos.

«SAN CARLOS.»

Goleta chilena que servia de depósito para el vapor que acarrea el agua potable de Arica.

Una gran braveza de mar ocurrida en la bahia de Iquique el día 1.º de junio de 1895, le hizo cortar su rejera, i garrando en seguida fué a varar en la playa del Colorado, donde se perdió totalmente.

«TARAPACÁ.»

Balandra chilena del tráfico de la costa de su nombre, fué destruida completamente en Guanillo el 1.º de junio de 1895,

«BRON CARLO.»

Barca italiana en viaje de Europa para el Pacífico, que chocó con la barca inglesa *CÓNDOR*, a la altura del cabo de Hornos durante la noche (a fines de agosto o principios de setiembre de 1895), yéndose a pique la *BRON CARLO* instantáneamente, por haberse abierto con la colision. La *CÓNDOR* arrió sus botes para recojer a los náufragos; pero solo pudo salvar tres de sus tripulantes, pereciendo ahogados 16 hombres.

Durante toda la noche permanecion en el agua los botes procurando el salvamento; pero al amanecer del dia siguiente no vieron en la superficie del mar resto alguno de la *BRON CARLO*. La *CÓNDOR* siguió su viaje, con la proa destrozada, dejando a los tres náufragos en Punta Arenas, donde fueron atendidos.

«EUROPA.»

Barca alemana, capitan M. Yepsen, en viaje de Leith para San Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió el dia 7 de setiembre de 1895, hallándose por los 57° 38' de lat. S. i 75° 30' de lonj. O.

La barca inglesa *FERFARSHIRE*, capitan C. Evans, recojió a los náufragos i los condujo al puerto de Talcaguano, donde arribó el dia 1.º de octubre, sin mas objeto que desembarcar la tripulacion de la *EUROPA*.

La tripulacion salvó toda i se componia del capitan ántes nombrado, del primer oficial Leith, del segundo E. Catocil, del carpintero C. Yepsen, del cocinero N. P. Anderson, del herrero A. Muller i de 12 marineros, sumando todos 18 personas.

UNA BALANDRA.

Comunicaciones del puerto de Tomé hicieron saber, por personas llegadas de Vega Itata, el naufragio de una balandra

agua en tanta abundancia que corria sério peligro de irse a pique de un momento a otro.

El capitán de la ERNEST, Mr. C. L. Albrecht, una vez cerciorado de que era materialmente imposible salvar el buque, hizo señal de auxilio al remolcador, el que llegó a colocarse al costado del buque en peligro. En él se embarcó el capitán i toda la tripulación sin que el primero alcanzase a poner en salvo sus papeles i equipaje. I procedió, dicen las noticias, con mucha prudencia; pues un instante despues el buque se tumbaba sobre babor i se hundía en el mar.

La ERNEST era de material de fierro i construida en 1867. El cargamento de salitre pertenecía a Vorwerk i C.^a de Valparaíso i la nave a J. H. Nicolai, residente en Brocke. Tanto la nave como el cargamento estaban asegurados.

Mas tarde los capitanes de algunos buques surtos en el puerto de Iquique, opinaron que la abertura del rumbo que causó el anegamiento de la ERNEST pudo haber sido ocasionado por un fuerte temblor de tierra que se habia experimentado dias ántes de la salida de la barca, por la vetustez de la nave, que ya frisaba en 28 años de edad, i no seria extraño por la trepidación que sufre una nave al ancla, con los grandes temblores de tierra.

«CALCUTA.»

Barca inglesa del porte de 750 toneladas de registro, en viaje de las costas del Pacífico i destino a Europa, hallándose a la altura del cabo de Hornos comenzó a hacer agua inopinadamente, viéndose sus tripulantes obligados a abandonar el buque en el mes de setiembre de 1895.

Uno de los botes, tripulado por el capitán i 10 marineros, recaló al puerto de San Juan del Salvamento, en la isla de los Estados.

Los naufragos fueron recojidos por el trasporte argentino I.^o DE MAYO, que los condujo a Buenos Aires el 19 de noviembre. Del bote que comandaba el primer oficial i demas naufragos no se ha tenido noticia.

«JULIA ROSALIA.»

Pailebot chileno del porte de 42.54 toneladas de registro, construido en Lebu con material de madera en 1882, que fué matriculado en la Marina mercante chilena en 1888, propiedad de los señores Burgos Hermanos, armadores de Lebu, quienes lo dedicaron al cabotaje.

Salió del Tomé con destino a Lebu, con un cargamento de víveres i barriles de vino, al mando de su capitán don Manuel Andrade, naufragando el día 4 de abril de 1896 a cosa de 12 millas al S. del puerto de su destino, por frente a la punta Ronquillo. La pérdida fué total, pereciendo ahogados dos de sus tripulantes, salvando los demas en un bote.

Las informaciones que se han tenido a la vista no hacen conocer las evidencias del siniestro.

«BANKWILLE.»

Barca inglesa con un cargamento de trigo, procedente de Talcaguano i destino a Europa, se fué a pique cerca del cabo de Hornos en el mes de abril de 1896. El capitán i sus 17 tripulantes fueron recojidos por el buque inglés PASS OF BALHANA, que los condujo a las islas Malvinas por arribada forzosa, a causa de tener el velámen destrozado i corrido el cargamento de trigo que conducia.

Los náufragos de la BANKWILLE fueron conducidos mas tarde al puerto de Montevideo por el vapor alemán TAMES.

«TALAVERA.»

Barca inglesa de cuatro palos, del porte de 1,659 toneladas de registro, propiedad de Mr. J. Hardy, de Glasgow, en viaje del puerto de Valparaiso para el de Talcaguano, propasándose del puerto del destino a causa de una densa neblina, con

sar bien franca de la isla Santa Maria, pues al rumbo gobernado se le promedió el abatimiento necesario i lo que podia ser influenciado por la corriente ordinaria.

«Tomando en consideracion la larga experiencia de su capitan, continuado servicio de mar i la disciplina desplegada miéntras la nave se encontró entre las rompientes i lo arriba espuesto, hemos decidido no tocar ni suspender el certificado o título del capitan; por lo tanto, que le sea devuelto.

«La Corte se permitió recomendar i rogar a las autoridades marítimas de Chile, que se tome en consideracion la colocacion de una boya valiza, tipo campana, a fin de evitar siniestros análogos con motivo de los peligros que ofrece la isla Santa Maria por el norte, en atencion a los distintos accidentes que han ocurrido en estas vecindades.

«Dado en Coronel a 15 de mayo de 1896.—(*Firmado*).—*N. J. Franklin*, vice-cónsul de S. M. B. presidente de la Corte. *A. Gordon*, capitan de la fragata británica KNIGHT OF THE GARTER, el capitan del vapor ingles COYA, M. Meuner, secretario del Consulado.

«COMANDANTE.»

Fragata inglesa con 30 hombres de tripulacion, procedente de Inglaterra i destino a Iquique, con un cargamento de carbón de piedra. Se fué a pique en las cercanias del cabo de Hornos a mediados del mes de mayo de 1896.

Las investigaciones que se han tenido a la vista no dan mas luz sobre este siniestro, que tomamos de la *Memoria de Marino correspondiente a 1897, cuadro C.*

«PLEAD.»

Barca inglesa del porte de 593 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Valparaiso i destino al Corral, en lastre, con motivo de una espesa neblina varó al S. de Tres Cuevas, isla de Santa Maria, perdiéndose totalmente, en mediados del

Totalillo, por quienes se tuvo la primera noticia de la pérdida del VALDIVIA.

«La torpedera CONDELL, que salió del puerto de Coquimbo el domingo en la tarde, llegó al lugar del desastre con o a las 12 de la noche, haciéndose anunciar por medio de señales de luces: pero por efecto del mal tiempo i ser de noche, no pudo prestar los auxilios sinó hasta el lunes a la 8 h. de la mañana, mas o ménos.

«En sus operaciones de salvar a los náufragos i en estraer lo que pudo del vapor, demoró mas de dos horas, dirijiéndose en seguida al puerto de Totalillo para tomar a las personas que habian sido despachadas en comision; pero no habiéndolas encontrado, por haberse ido a la Serena, se dirijió inmediatamente al puerto de Coquimbo, donde llegó a las 6 h. 30 minutos, desembarcando a los náufragos.

«El comandante de la CONDELL i sus oficiales prestaron a los náufragos toda clase de atenciones, por lo que los pasajeros les quedaron sumamente agradecidos.

«Los naufragos elojian tambien la conducta del 2.º i 3.º pilotos del VALDIVIA, quienes se condujeron con enerjia i actividad.»

UNA FRAGATA

El capitan Greve de la fragata ACONCAGUA, que entró al puerto de Tocopilla el dia 3 de julio de 1897, comunicó haber avistado el dia 2 de junio del mismo año, a las 11 h. a. m., un buque encallado a tres millas al O. de la bahia Policarpo. Estaba pintado de negro, tenía su arboladura casi intacta; sus palos pintados de castaño claro i de blanco las estremidades de la cubierta.

La fragata parecia de construccion moderna, por tener el baupres de una sola pieza, i se hallaba del todo abandonada, por no verse un solo ser humano. En la playa i frente a la nave se divisaban algunos despojos de tiendas de campaña con velas de buques.

Parecia que los tripulantes de la fragata hubiesen abandonado el lugar del naufragio en sus propias embarcaciones; pues todo aparecia desolado.

«MARIA KASINCA.»

Cúter chileno de la Matricula de Punta de Arenas, del porte de 35 toneladas de registro. En viaje de Punta Arenas para los lavaderos de oro de las islas australes, naufragó en la restinga de piedras de Punta Carrera en los primeros dias de agosto de 1897, perdiéndose totalmente a causa del embate de las olas.

Tripulacion i pasajeros salvaron en un bote de la nave i regresaron al punto de partida.

El MARIA KASINCA, no obstante su tonelaje, no figura en la Matricula de la Marina Mercante nacional, segun la *Memoria de la Marina* correspondiente a ese año, manifestando asi una incorreccion en los documentos oficiales, i, en consecuencia, una dificultad para la estadística de los siniestros marítimos. Duro es insistir sobre este tema, pero es necesario; pues nos quedamos sin saber dónde fué construido el cutter MARIA KASINCA, i en descubierto respecto a la seriedad de documentos oficiales.

«COROCORO.»

Vapor de los Estados Unidos de América, de la Merchants Line de Nueva York, propiedad de W. R. Grace i C.^ª, yendo del Pacifico para el Atlántico, con un cargamento de 100,000 quintales españoles de salitre, gran cantidad de metales procedentes del Perú i no corto número de sacos de café, varó, por motivo de una densa neblina en la parte de Punta Baja, al embocar la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes, el dia 12 de agosto de 1897, sentándose con marea llena sobre unos bajos que destaca aquella punta.

Comunicado el siniestro a Punta Arenas, salió la Autoridad

La tripulación, compuesta de 20 hombres, de capitán a paje, se salvó toda desembarcando en tierra.

El *CARAHUE* había sido construido en Glasgow en 1886 e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1895, siendo destinado al cabotaje i al acarreo de los ríos.

1898

«MATANZA.»

Barca inglesa, que naufragó en las cercanías del cabo Pillares en la boca occidental del estrecho de Magallanes en el mes de enero de 1898.

Los naufragos salvaron en tierra i fueron recojidos por el escampavía del Gobierno de Chile *CÓNDOR*, al comando del teniente de la Armada don T. C. Green, quien los condujo a Punta Arenas.

La conducta correcta del teniente Green le valió una recomendación del Gobierno de S. M. B., en estos términos:

«El Gobierno de S. M. B. tomando en consideración los esfuerzos del señor Green para salvar a los naufragos de la *MATANZA* manifiesta en nota al Gobierno de Chile que esa noble acción será siempre recordada con profunda gratitud por el Gobierno i pueblo británicos.»

«MATAURA.»

Vapor inglés, del porte de 3,600 toneladas de registro, capitán Mr. C. A. Milward (de la Royal Navy Reserve), con 69 hombres de equipaje i tres pasajeros.

Había salido de Nueva Zelanda con destino a Inglaterra i conduciendo un cargamento de 8,500 fardos dobles de lana, 4,000 barriles de grasa, 4,000 cajones mantequilla i quesos, 40,000 capones helados.

El capitán Mr. Milward quiso cruzar del Pacífico al Atlán-

De esta tripulacion perecieron ahogados el piloto 1.º George Thomassen i el mayordomo John Boge.

El marinero John Alberhaussen se quedó voluntariamente como tripulante de la barca COMLIEBANK.

La barca ALIDA habia sido construida en Glasgow en 1868 con material de fierro i en los astilleros de los señores Aitken i Mansel, i media 858 toneladas de rejistro.

La COMLIEBANK, que hizo el salvamento, iba en viaje de Cardiff para Santa Rosalia (Méjico) con un cargamento de carbon de piedra.

«UNA BARCA.»

El capitan Schmidt de la barca alemana de cuatro palos PLACILLA, que fondeó en Valparaiso el 10 de setiembre de 1900, procedente de Hamburgo, con 86 dias de navegacion, comunicó al gobernador marítimo que el dia 23 de agosto del mismo año, por los 57° 24' de lat. S. i 69° 58' de lonj. O, pasó a la distancia de 4 millas de una barca desarbolada que estimó como de 1,200 a 1,300 toneladas.

La barca tenia el baupres i el botalon de foque quebrados, i asimismo el trinquete rendido como a 2 metros mas arriba de la cofa.

Al palo mayor le faltaban los masteleros i las vergas, i el palo mesana se veia roto en la encapilladura de las jarcias.

Portaba algunas velas de estai entre el palo mayor i el trinquete i una en el de mesana.

A popa del palo trinquete habia una cámara grande i a popa del mayor otra mas chica. El palo de mesana parecia que pasaba por la cámara de cartas.

Se notaba la tripulacion a bordo de la barca; pero al saludarla por medio del Código internacional de señales i ofrecerle su auxilio, dado el estado de destrozo de su aparejo, no recibió contestacion alguna, por lo que la PLACILLA se supuso habia perdido las señales i aun el mismo código. 1

1. *El Mercurio* de Valparaiso de los dias 11 i 12 del mes de setiembre de 1900.

Se presume haya sido abandonada mas tarde o naufragado a impulso de los fuertes temporales que han reinado en este año al S. del cabo de Hornos.

«JENERAL CLARETTE.»

Barca francesa, del porte de 1,710 toneladas de registro, procedente de Swansea i con destino a San Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra, capitan M. Henry Réhel.

Despues de un viaje feliz, el 31 de agosto de 1900 se hallaba embocando el estrecho de Le Maire i en espera de un tiempo apropiado para dirigirse al cabo de Hornos; pero la completa calma por una parte i las fuertes corrientes por otra, arrastraron a la JENERAL CLARETTE sobre las rocas del cabo Buen Suceso, el dia 3 de setiembre de 1900 a las 4 h. 20 m. a. m., en medio de una tempestad de nieve, gran cerrazon i fuertes rachas de viento del O.

Al ver el capitan que la pérdida del buque era inevitable, trató de poner a salvo la tripulacion, ordenando embarcar un bote miéntras se acumulaban los víveres en los demas. Durante esta operacion ocurrió la muerte del primer oficial M. Alfred Lechoux, que falleció réventado o molido por un fuerte golpe del bote en que se pretendia embarcar. Al mismo tiempo se perdió el segundo bote i una ola arrebató al marinero José Kerdreho. El tercer bote fué roto por el mar, no quedando mas que el chinchorro, miéntras la popa de la barca se hacia inhabitable.

Despues de muchos esfuerzos se consiguió comunicar con tierra, estableciendo un andarivel mediante la única embarcacion salvada, pudiendo de este modo escapar los 24 sobrevivientes del naufragio. Los víveres alistados en el primer momento fueron barridos por el mar junto con los botes, alcanzando a salvar dos cochinitos i 22 gallinas. No se pudieron salvar víveres ni efectos, papeles o valores. Se abandonó la barca i la tripulacion resolvió dirigirse a Punta Arenas de Magallanes.

La marcha se emprendió al principio a través del bosque cubierto de nieve, sepultándose los viajeros hasta el muslo en repetidas ocasiones, hiriéndose los pies, conjelándose algunos i produciéndoles inflamaciones en las piernas, viéndose, además, obligados a limpiar el lugar donde debían reposar durante la noche.

Como la marcha en tales condiciones era irrealizable, acordaron hacerla costeando la playa aprovechando la baja marea. Intertanto, las provisiones se agotaron i se vieron obligados a mantenerse con mariscos i de carne de lobos marinos que por casualidad i sin elementos se pudieron proporcionar.

Así con esa penosísima marcha de siete días, llegaron el 10 a la bahía Thetis, instalándose en las casas abandonadas de la sub-prefectura argentina, pasando en ellas la noche. Salieron nuevamente en la mañana del 11 i llegaron al cabo San Vicente. Allí encontraron a un indio que les aconsejó volver a bahía Thetis para que descansaran durante algunos días, haciendo esfuerzos porque le dieran una carta que él, decía, entregaría en un depósito que estaba en la costa. Los naufragos volvieron atrás i se alojaron en Thetis.

Mientras esto ocurría a los naufragos de la JENERAL CLARETTE, el vapor chileno ELENA había fondeado en caleta Falsa, Tierra del Fuego, i el día 11 el capitán señor J. Leoni, acompañado del contador don Tobias Adams i del marinero H. Ovesgord, emprendieron por tierra un viaje de paseo o caza, internándose en la montaña, i después de algunas andanzas i tropiezos, resolvieron ir a la bahía Thetis, i poco antes de llegar a ese lugar, los excursionistas divisaron unos humos, los mismos que hacían los naufragos para confeccionar su alimento. Este feliz encuentro ocurrió a las 7 h. 30 m. p. m. del día 11 de setiembre.

Los excursionistas pusieron a disposición de los naufragos los escasos víveres que habían preparado para su cacería, aumentando así la frugal comida de los naufragos, que era compuesta de sopa de mariscos i de algunos escasos restos de carne de lobo marino que se disponían a comer en ese momento.

Impuesto del naufragio de la JENERAL CLARETTE, el capitán Leoní del vapor ELENA les ofreció llevarlos en su buque al puerto chileno de Punta Arenas. En efecto, el día 12 regresaron a caleta Falsa i fueron atendidos i alojados a bordo.

El 14 zarpó el ELENA con destino al Magallanes. En Ushuaia el gobernador argentino atendió a los náufragos obsequiándoles algunos objetos i el 19 a las 2 h. a. m. fondeaban en nuestra colonia. Ese mismo día se hizo cargo de los náufragos el agente consular francés Mr. Juan Blanchard, quien les proporcionó ropa i hospedaje.

Los sobrevivientes del naufragio fueron: Henry Réhel, capitán; Louis Joasson, 2.º capitán; Louis Pierre Chalimel, teniente segundo; Marin Le Bars, contra maestre; Laurent Urvai, guardian; Leon Gourdin, mecánico; Olivier Coto, cocinero; Garrec Pierre, carpintero, i 16 marineros.

Los muertos fueron: Alfred Lechaux, teniente primero, i José Kedreho, marinero.

Un telegrama de Montevideo, del 9 de octubre, nos hizo saber que en ese día pasaron por aquel puerto los náufragos de la JENERAL CLARETTE a bordo del vapor inglés ORISSA con destino a Francia, mui agradecidos del tratamiento que habían recibido de las autoridades chilenas de Magallanes.

«JOSEFA.»

Barca chilena, del porte de 838.35 toneladas de registro, construida en Sestri (Italia) con material de madera, en 1873, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1896, propiedad de don Alejo Ibarra, armador de Ancud, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

En viaje del puerto de Iquique para el de Melinka (Islas Guaitecas), donde debia tomar un cargamento de maderas, naufragó el día 5 de setiembre de 1900 en la costa NE. de la isla Guaiteca Grande, entre puerto Low i Melinka, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la JOSEFA, siguiendo viaje a Melinka, puerto de su destino.

La GUINEVERE conducía un cargamento completo de durmientes para ferrocarril, destinado al puerto de Valparaiso o a los de mas al N. de la República, que se salvó mas tarde en gran parte; pero no hubo pérdida de vidas.

«P. N. BLANCHARD.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 1,582 toneladas de registro, que habia sido construida con material de madera en 1876. Habia salido de Baltimore el 4 de mayo de 1900 con un cargamento de carbon de piedra i destino a San Francisco de California, donde residian sus armadores.

Desde su entrada al hemisferio sur el tiempo le fué contrario, alternándose entre calma i temporales desenfrenados, opuestos siempre a su derrota, que alargaban su viaje, causando a sus tripulantes sufrimientos i a la nave diversas averias.

Habia llegado lo mas crudo del invierno: el sol alumbraba de lleno las tierras boreales, apénas si enviaba algun rayo que llegaba pálido al traves de las brumas frias del hemisferio glacial, que habia alcanzado la fragata en el paralelo de 58° de lat. S.

Los vientos tempestuosos del O. empezaron a tomar ese carácter que los hace terribles.

La P. N. BLANCHARD se mantuvo varios dias a la capa; el capitán Courtney luchó miéntras pudo con la aquel viento tan fijo i aquella mar borrascosa, que poco a poco iba abriendo las costuras del buque i formando grandes vias de agua.

Las averias iban en aumento i fué necesario arribar a algun paraje para remediarlas. Port Stanley, en las islas Malvinas, fué elegido como el puerto de refugio, porque es el único que por allá se encuentra.

Una vez allí, el capitán Courtney i su jente se dedicaron a reparar la fragata de la mejor manera posible, i cuando esto se hubo conseguido, salieron de nuevo a la mar i navegaron

al SO., dispuestos otra vez a montar el cabo de Hornos; pero cuando ya se hallaban cerca de él, azotados por un récio temporal, una ola tremenda le llevó un marinero, quebrando las piernas de otro, muriendo en seguida el piloto a consecuencia de las privaciones i fatigas.

El agua habia penetrado lentamente en la masa del carbon, descomponiendo sus gases i elevando la temperatura hasta el grado de la ignicion.

Dos mil toneladas de combustible sienten en las entrañas la accion del fuego, i éste revienta despiadado por las escotillas.

No hai tiempo que perder: el capitan Courtney se ha dado cuenta del peligro, su buque se ha trasformado en un infierno de fuego que flota sobre otro de agua, ajitado por el viento helado.

Llama a su jente, la divide en tres grupos, les da rápidas instrucciones, se aprovisionan tres botes, i luego se arrian, embarcándose en ellos tres divisiones de tripulantes, que ya quedan desamparados en el mar.

El capitan Courtney pudo llegar con su jente a la bahia Cynet i enviar noticias de su situacion a Port Stanley.

El 18 del mes de setiembre se enteraba de ellas el cónsul norte-americano de aquel puerto, i ese mismo dia envió una goleta en socorro de los náufragos.

La P. N. BLANCHARD se perdió totalmente; pero no han llegado mas datos hasta nosotros. 1

«KLONDYKE.»

Barca chilena del porte de 485.11 toneladas de registro, construida con material de madera, en 1862, en Sunderland (Inglaterra) i en los astilleros de A. P. Austin and Sons. Fué matriculada en 1882 en la Marina Mercante nacional, por su dueño don Tomas Pigatt, armador de Calbuco, quien la destinó a la navegacion del cabotaje.

1. *El Mercurio* de Valparaiso del 29 de octubre de 1900.

82 en 2to b