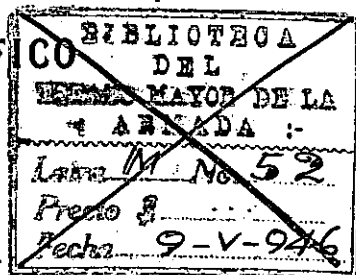


ANUARIO HIDROGRAFICO



DE LA

# MARINA DE CHILE.

TOMO 22

VALPARAISO

TALLERES TIPOGRÁFICOS DE LA ARMADA.

1900.

---

---

# Viaje de reconocimiento

## ENTRE CHILOE I EL ESTRECHO

### Por la cañonera «Magallanes».

NOTA AL COMANDANTE JENERAL DE MARINA.

Tengo el honor de comunicar a US. que a las 3 pm. del 28 de agosto pasado fondeamos en este puerto sin novedad, despues de haber recorrido los canales de Chiloé, Guaitecas, Chonos i Patagonia.

De acuerdo con las últimas instrucciones verbales que recibí de US. en Talcahuano, el 16 de julio dejé aquel puerto, en con-voi con el escampavía *Toro*.

A medio dia del 18 fondeamos en la bahía de Ancud, tanto para esperar al escampavía, que no pudo seguir nuestro andar de ocho millas, como para rellenar carboneras, hacer aguada i víveres.

La falta de un muelle apropiado en el depósito de carbon de Punta Arenas (golfete de Quetalmahue) i la distancia a que se ven obligados a fondear los buques en el puerto de Ancud, motivaron que las diversas faenas de embarques se prolongasen más de lo necesario, por lo cual solo el 24 quedamos en aptitud de seguir viaje al sur.

El 25, con marea favorable, tomamos el canal de Chacao, con el objeto de reanudar la navegacion por los canales interiores de Chiloé.

Con barómetro mui bajo el tiempo se presentaba completamente claro i dejaba ver la costa hasta en sus menores detalles. Circunstancia fué ésta que aprovecharon los oficiales para conocer i dibujar las tierras. Atravesamos el canal oriental del banco Inglés, siguiendo las instrucciones de los derroteros existentes.

es decir, conservando el buque en la enfilacion de las tetas de Huechupulli con la punta de Carelmapu.

Una vez abierta la boca oriental del canal de Chacao, se gobernó al este, acercando poco a poco la costa de la isla de Chiloé, para pasar al sur de la roca Remolinos o Petucura. Claro del canal de Chacao, seguimos viaje al sur por el golfo de Ancud. Aunque no existe valiza alguna en la roca Lilecura, del canal Quicavi, atravesamos éste sin novedad, siguiendo las instrucciones de los derroteros. Avanzada la tarde i no creyendo apropiado el fondeadero de Tenau, resolví pernoctar en el abrigado aunque pequeño puerto de Quicavi, donde largamos el ancla a las 5 pm. en fondo de arena.

El 26 amaneció con mal cariz: barómetro mui bajo i viento duro del norte. Como consecuencia de este último, la costa se presentaba completamente velada, por lo cual resolví postergar el viaje. El 27 continuó el mal tiempo. Falleció el marinero 1.º señalero José Ramon Vera, de un ataque cerebral. El 28 fueron sepultados sus restos con los honores respectivos.

Por fin, el 30 mejoró el tiempo, i seguimos viaje al sur por el canal de Quinchao. Ordené al *Toro* adelantarse su camino para esperarme en puerto Americano o Tangbac, del canal Moraleda, en las islas Guaitecas.

Atravesamos el canal de Dalcahue, favorecidos por la pleamar, i siguiendo las indicaciones de un plano inédito de la cañonera *Pilcomayo*, recorrimos un canal hondable que en ningun caso tuvo ménos de 9 metros. La publicacion del referido plano dará puerta franca a la navegacion en este canal, que se hace innavigable por no ser conocido.

A las 5 pm. alcanzamos el puerto de Castro, con el objeto de rellenar nuestras carboneras, pues los malos tiempos nos obligaban a tener constantemente encendidos los fuegos, i por otra parte, el escampavía *Toro* tenia que surtir sus carboneras mediante nuestro auxilio.

El 3 de agosto abandonamos el puerto de Castro i continuamos al sur por el canal occidental de la isla de Lemui. En Castro tuvimos noticia del alambre telegráfico que atravesaba este canal, a una altura de 25 metros próximamente. Por este motivo nos acercamos a la isla de Lemui, buscando el menor seno del

alambre, a fin de pasar claros, lo que se consiguió realizar por llevar calados los masteleros del buque.

Tan pronto hubimos dejado al oeste los islotes de Yal, hicimos rumbo al golfo Corcovado, con el auxilio de un plano inédito del archipiélago de Chiloé, i que hoy día se graba en los talleres de nuestra Oficina Hidrográfica.

Las manchas de sargazos que se ve flotar a cada momento en el golfo Corcovado contribuyen a aumentar la confusión de los bajos de posición dudosa que aparecen en las cartas existentes de navegación. Todos estos inconvenientes desaparecerán con el nuevo plano que se construye en la oficina, ya citada.

A las 5 pm. fondeamos en el puerto de San Pedro, o sea al norte de la isla de su nombre, favorecidos por el buen tiempo.

El 4 de agosto dejamos este puerto i atravesamos el canal de Gnafo, es decir, el brazo de mar que separa los archipiélagos de Chiloé i Guaitecas. A las 11 am. navegábamos en el canal Moraleda, sin novedad, aunque con la costa completamente cerrada. La navegación por este canal se hace un tanto mas fácil, por cuanto todos los peligros están visibles, al contrario de lo que sucede en el archipiélago de Chiloé.

Luego que aclaró recorrimos las diversas inflexiones de la costa oriental e islas del archipiélago de Guaitecas, teniendo a la vista las cartas chilenas que construyó la corbeta *Chacabuco* en los años 1870 a 72. Continuamos al sur por el Moraleda hasta alcanzar el puerto Ballena, donde largamos el ancla a las 4 pm., en 31 metros de agua.

Puerto Ballena, segun los derroteros actuales, posee un fondeadero bueno, abrigado i espacioso; sin embargo, no deben tomarse en absoluto estas noticias, puesto que la *Magallanes* acaba de experimentar en Ballenas un fuerte temporal del NO, que obligó a fondear una segunda ancla i a mantenerse con las máquinas adelante poco a poco.

La isla Mulchey, vista desde el fondeadero de Ballena, deja hacia el NO una depresión por la cual penetra de lleno el viento i con la violencia del mas duro temporal.

Por esta contrariedad del mal tiempo, solo el 7 dejamos el puerto Ballena, con tiempo regular. Navegando siempre al sur por el canal Moraleda, alcanzamos a las 4 pm. el puerto Americano o Tangbac, *rendez-vous* que le habia dado al escam-

pavía *Toro*. Encontramos a éste sin novedad, fondeado en la poza interior del puerto, o sea en lo que se denomina «la Dársena». En nuestra ausencia había cortado una buena cantidad de leña de tepú, con el objeto de economizar carbon.

Este recurso i la abundancia de marisco que existe en las playas, hacen que el puerto Americano sea muy concurrido por todas las embarcaciones que trafican aquellos canales, especialmente por los pescadores.

El 8 de agosto entregué al *Toro* diez toneladas de carbon i le di órden de continuar al sur hasta puerto Gray, del canal Messier, donde debía esperarnos nuevamente. El 9 siguió viaje al sur el escampavía, i el 10 quisimos hacer otro tanto con la *Magallanes*, a fin de alcanzar al *Toro* en la entrada del canal Messier; pero hubo de cambiarse nuestro programa por el mal tiempo que nos anunció el barómetro. Bajó mas allá de la presión media correspondiente a aquella latitud, i a la vez las nubes corrian con toda velocidad del NO, lo que nos indujo a pronosticar temporal del 4° cuadrante en el océano. Mas tarde se descargó la lluvia i la costa se cerró por completo, incluso el cerro Americano, que parece ser un buen indicador del tiempo, segun pudimos observar en nuestra corta estadía. Esta emergencia hizo postergar nuestra salida al océano por el canal Darwin i ordené que los guardia-marinas de 1.ª clase, bajo la dirección del oficial piloto, hicieran un sondaje prolijo del puerto Americano. El resultado de dicho trabajo podrá juzgarlo US. en el plano que acompaño orijinal.

Los días 11 i 12 fueron de mal tiempo, el barómetro continuó bajando hasta 734 milímetros, presión inferior a la que observó la corbeta *Chacabuco* en 1873. Los chubascos de agua i viento del NO se sucedían a cada momento i a la puesta del sol notamos en el cielo, entre el O i el SO, la claridad que los españoles llaman «cojo de buci», fenómeno que nos presajaba que el viento rondaría pronto al O o SO.

En la noche del 12 principió a subir lentamente el barómetro i el tiempo a componerse, circunstancia que nos permitió salir de puerto Americano en la mañana del 13. Atravesamos el canal Darwin sin novedad, salvo en las dos angosturas, en que las corrientes extraordinarias de las mareas de sizijias hicieron redoblar el manejo del timon; por un momento la proa describía círculos hasta de 90°.

A las 3 pm. salimos al océano con tiempo cerrado. Claros de puntas el barómetro descendió repentinamente de una manera alarmante i el viento se pronunció del NO con mal cariz. Nos preparamos para recibir un temporal de esa dirección. Nuestra derrota hubo de alterarse, por lo cual pusimos proa al O; con las máquinas poco a poco, porque los golpes recios de mar principiaban a inundarnos.

En la noche recrudesció el viento del NO. El buque se mantuvo bien a la capa con tres millas de andar. No hubo mas novedad que la ruptura de los guardines en dos ocasiones; pero todo se subsanó con el manejo inmediato de las máquinas.

El 14 amainó el mal tiempo, el viento rondó un tanto al oeste i se notó que la mar disminuía, lo que nos permitió gobernar al OSO i avanzar un poco en el rumbo de nuestra derrota. En la tarde se pudo navegar al SSE, rumbo mui favorable para tomar el golfo de Penas, pues el mal tiempo nos habia echado demasiado al oeste.

El 15 se entabló el viento del SO con chubascos de agua i viento intermitentes. A medio día un claro de cielo permitió observar la altura meridiana del sol, dándonos por paralelo de la nave  $46^{\circ} 48'$  de latitud sur. Seguros de esta observacion astronómica, se puso proa al este magnético para reconocer la costa, logrando nuestro objeto a las 3 pm. Avistamos simultáneamente a cabo Gallegos, Raper i Tres Montes, i seguimos rumbo hácia este último, con la esperanza de tomar temprano el puerto Otway. Desgraciadamente nos sorprendió la noche en sus vecindades i resolvimos cruzar en el golfo de Penas, a fin de tomar al siguiente día el canal Messier. El tiempo se nos presentó con circunstancias mui favorables: barómetro alto, viento flojo del SO i claridad completa de luna, que nos permitia juzgar, aunque someramente, de las primeras alturas que divisábamos.

Al amanecer del 16 notamos que la corriente nos habia arrastrado demasiado al oeste; enmendamos nuestro rumbo, i despues de reconocidas las islas e inflexiones características de la costa occidental de la Patagonia, pusimos proa al canal Messier. Nos ayudaron muchísimo en este reconocimiento los cuadernos de vistas panorámicas dibujadas por dos distinguidos oficiales de guerra de la marina francesa, los señores Pierre i Billard.

Navegamos sin novedad en este canal hasta las 3 pm., en que resolví pernoctar en caleta Hale, que se encuentra en la isla Orlebar, del grupo Baker. Entramos a ella con un tiempo espléndido, circunstancia que nos permitió juzgarla i conocerla hasta en sus menores detalles. Es muy frecuentada por los vapores del cabotaje i sirve de punto de espera, cuando los sorprende un mal tiempo a la salida del canal Messier. Tiene excelente aguada a un cable del fondeadero i leña de topú en abundancia.

El 17 amaneció el tiempo con mal aspecto: costa cerrada i viento duro del norte, por lo cual se postergó el viaje. Hice que los guardia-marinas de 2.<sup>a</sup> clase practicasen un sondaje prolijo de toda la caleta i a la vez que se completase la aguada del buque. Adjunto encontrará US. el trabajo efectuado por los guardia-marinas Costa i Cabello.

El 18 continuamos viaje al sur, fondeando a las 3.30 pm. en puerto Gray, donde nos esperaba el escampavía *Toro*. Antes de alcanzar este puerto reconocimos la boya que marca la roca Cotopaxi, encontrándola en perfecto estado.

En Gray comisioné al teniente 2.<sup>o</sup> señor Ignacio Valdés para que con el escampavía *Toro* salvase la angostura Inglesa i fuese a reconocer en seguida la roca en que encalló el vapor ingles *Capac*, al norte de la isla Harwood.

Los dias 19 i 20 tuvimos mal tiempo, con viento duro del NO i costa cerrada. Nos ocupamos en cortar leña para los fogones de ámbos buques i en hacer aguada.

El 21 zarpó temprano el *Toro* para el sur, a fin de desempeñar su comision. A medio dia hizo otro tanto la *Magallanes*, cruzando la angostura Inglesa con buenas circunstancias de tiempo i marea. Siguiendo con toda atencion las noticias de los derroteros, logramos fondear sin novedad en puerto Grappler a las 4 pm., con un tiempo amenazador.

El 22 continuamos al sur por el paso Escape, con tiempo achubascado, que nos hacia redoblar la vijilancia de nuestra derrota. Por fin, a las 4 pm. fondeamos en puerto Molyneux: nuevo punto de reunion que le habiamos fijado al *Toro*.

A la entrada de Molyneux notamos que la boya de punta Miguel estaba en su puesto i que la de la roca Fawn no existia.

El 24 fondeó en Molyneux el escampavía *Toro*. Del reconocimiento que hizo el teniente Valdés al norte i este de la isla Harwood, resulta que la roca en que encalló el *Capac* se encuentra a 180 metros al N 10° O magnético de la isla Harwood i que en ella se sondan 2 metros 7 decímetros en la baja mar. Dicha roca se encuentra fuera del derrotero jeneral de los vapores, i por consiguiente no merece valizarse.

En la minuta orijinal que tengo el honor de acompañar con la memoria respectiva, aparece la situacion de la roca i el fondo que existe en el canal entre la isla Harwood i la costa firme.

El 25 dejamos a Puerto Molyneux. El *Toro* recibió orden de continuar a puerto Bueno, para recojer un carbon que se decia existía allí, i en seguida debia avanzar hasta Punta Arenas, último punto de reunion.

En la tarde del 55 fondeamos en caleta Ocasión, que los derroteros recomiendan usar con mucho tino i precauciones. Felizmente tuvimos durante la noche un tiempo que no nos dió que hacer.

El 26 seguimos al sur con tiempo cerrado, a intervalos i con viento fresco del SE. A las 2.50 pm. entramos en el estrecho de Magallanes i a las 5.30 pm. fondeamos, sin contratiempo, en puerto Churraca, fondeadero de la Nassau.

El 27 alcanzamos hasta Fortescue, i el 28 a las 3 pm. largamos el ancla en Punta Arenas de Magallanes.

Luego me puse al habla con el comandante del *Casma* i encargado del apostadero naval de Magallanes, comunicándole las instrucciones verbales de US., i más tarde, por medio de un oficio que US. tuvo a bien enviar a esta comandancia, con fecha 28 de junio del presente año.

El 30 de agosto fondeó el *Toro* en este puerto, logrando recojer solo cuatro sacos de carbon en puerto Bueno. Realizó su navegacion cortando leña en las caletas en que pernoctó.

Durante el viaje de Talcahuano a Punta Arenas de Magallanes, se ha seguido constantemente en todas sus partes el régimen interior, adiestrándose la tripulacion en cuanto ha sido posible.

Los oficiales han sacado el mayor provecho de la navegacion en los canales, tomando repetidas vistas panorámicas, conociendo con prolijidad los pasos difíciles, apreciando a la vez las



corrientes y las distancias mas estremas, hasta donde le es permitido a un buque acercarse a la costa.

Para la realizacion del programa que teniamos trazado para este viaje, he contado incesantemente con la intelijencia, enerjia i espíritu militar del oficial del detall, teniente 1.º señor Alfredo Gomez C.

El servicio de máquinas, durante toda la navegacion, ha sido mui correcto, por lo cual debo reconocer la contraccion i especial cuidado que ha tenido con ellas el ingeniero mayor, señor Antonio Romero Rodriguez.

ROBERTO MALDONADO C.

