

Pub. SHOA 3004

DERROTERO DE LA COSTA DE CHILE

VOLUMEN IV

ESTRECHO DE MAGALLANES Y AGUAS ADYACENTES

10ª EDICIÓN

2010

Corregido hasta el Boletín de Noticias a los Navegantes

Nº 11 noviembre de 2010

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO
DE LA ARMADA DE CHILE

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Sin Edición, 1891.
1ª Edición, 1908.
2ª Edición, 1926.
3ª Edición, 1943.
4ª Edición, 1956.
5ª Edición, 1968.
6ª Edición, 1972.
7ª Edición, 1985.
8ª Edición, 1991.
9ª Edición, 2007.
10ª Edición, 2010.

© SHOA, 2010.

Publicado por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.
Errázuriz 254, Playa Ancha.
Casilla 324. Valparaíso.
Código Postal: 236-0167.
Teléfono: 56 - 32 - 2266666. Fax: 56 - 32 - 2266542.
Correo electrónico: *shoa@shoa.cl*
www.shoa.cl

Derechos de Propiedad
© 2021, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile. Todos los derechos reservados. Queda prohibido copiar, reproducir, distribuir, publicar, transmitir, difundir, o en cualquier modo explotar cualquier parte de esta publicación digital sin la autorización previa por escrito del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).
El contenido de esta publicación digital está sujeto a los Derechos de Propiedad protegidos por las Leyes de Derechos de Autor y demás leyes de convenios internacionales. La infracción a lo señalado se encuentra sancionada como delito contra la propiedad intelectual por la Ley de la República de Chile Nº 17336 y sus modificaciones.

Copyright
© 2021, Hydrographic and Oceanographic Service of the Chilean Navy.
All rights reserved. It is strictly prohibited to copy, reproduce, distribute, publish, broadcast, disseminate, or exploit in any way any part of this digital publication without the prior written authorization of the Hydrographic and Oceanographic Service of the Chilean Navy (SHOA).
The content of this digital publication is subject to Property Rights protected by Copyright Laws and other laws of international conventions. The infringement of the aforementioned is sanctioned as a crime against intellectual property by the Law of the Republic of Chile No. 17336 and its amendments.

Derechos de uso
El comprador podrá descargar, posterior al pago correspondiente, la publicación SHOA en formato digital (PDF), directamente a su dispositivo electrónico (PC, teléfono o similar), para su uso exclusivamente personal (Usuario Individual) o para la embarcación a la cual esté destinada (Usuario Empresa).
Una vez descargada la publicación, será de responsabilidad del comprador, actualizarla mensualmente, ingresando a su cuenta de usuario en la Plataforma de Publicaciones Náuticas Digitales del SHOA, y descargar la versión disponible, limitada siempre a una única copia. Cada página contiene el respectivo registro con la identificación del usuario y la fecha de la última actualización del contenido. El comprador no podrá comercializar ni remover o alterar de la descarga, ninguna leyenda de Derechos de Propiedad, actualización, licenciamiento o la que manifieste la autoría del material.

Usage rights
After completing payment, the buyer will be entitled to download the SHOA publication in digital format (PDF) directly to their electronic device (PC, smart phone or similar). The publication is for their exclusive personal use (Individual user) or for the vessel for which it has been intended (Company user).
Once the publication has been downloaded, it will be the buyer's responsibility to update it monthly, logging into their user's account on the SHOA Digital Nautical Publications Platform, and downloading the available version, always limited to a single copy. Each page contains the respective record with the user's identification and the date of the last content update. The buyer may not commercialize nor remove or alter any notices for Property Rights, updating, licensing or notices stating the authorship of the material.

ÍNDICE DE MATERIAS

3004

Páginas

Prefacio ..... A-1 a la A-17

Sistema de balizamiento marítimo nacional ..... B-1 a la B-15

Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional ..... C-1 a la C-15

Reseña histórica ..... D-1 a la D-8

Áreas de Acuicultura ..... E-1 a la E-5

Informaciones generales sobre la región: geología, climatología, marea y corrientes ..... F-1 a la F-12

Áreas de cobertura de las cartas ..... G-1 a la G-3

Régimen de navegación para buques argentinos entre el Estrecho de Magallanes y puertos argentinos en el Canal Beagle y viceversa ..... I-1 e I-2

CAPÍTULO XI

ESTRECHO DE MAGALLANES Y AGUAS ADYACENTES

PRIMERA PARTE

Boca occidental del Estrecho de Magallanes y paso del Mar - costa N - del cabo Victoria a las islas Santa Ana - costa S - del cabo Pilar a la isla Córdova ..... **XI**-*1*-1 a **XI**-*1*-28

SEGUNDA PARTE

Golfos y bahías en la costa N de la boca occidental del Estrecho de Magallanes y paso del Mar - bahía Beaufort y canales adyacentes - paso Roda - canales Sylvia y Cripples - golfo Xaultegua y canal Gajardo ..... **XI**-*2*-1 a **XI**-*2*-27

TERCERA PARTE

Área occidental del Estrecho de Magallanes - costa N - de la punta Havannah al cabo Gallant - costa S - de la isla Centinela a las islas Charles - pasos Largo, Tortuoso e Inglés - islas Carlos III y Charles - canal David ..... **XI**-*3*-1 a **XI**-*3*-29

Cambio Nº 4, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CUARTA PARTE

Senos en la costa N del área occidental del Estrecho de Magallanes - Canal Jerónimo y seno Otway - canal Fitz Roy y seno Skyring ..... **XI**-*4*-1 a **XI**-*4*-43

QUINTA PARTE

Área occidental del Estrecho de Magallanes - costa N - del cabo Gallant a punta Carreras - costa S - de la isla Cayetano al cabo Boquerón - seno Magdalena, paso Froward y paso del Hambre ..... **XI**-*5*-1 a **XI**-*5*-21

SEXTA PARTE

Bahía Inútil - canal Whiteside - seno Almirantazgo - canal Gabriel..... **XI**-*6*-1 a **XI**-*6*-24

SÉPTIMA PARTE

Instrucciones para la navegación y direcciones para la derrota en la región occidental del Estrecho de Magallanes..... **XI**-*7*-1 a **XI**-*7*-11

OCTAVA PARTE

Área oriental del Estrecho de Magallanes - costa oeste - de la punta Carreras a la punta Gracia - costa este - del cabo Boquerón al cabo San Vicente - pasos Ancho y Nuevo, pasos Pelícano y Real, paso Reina - bahías Gente Grande y Lee. ..... **XI**-*8*-1 a **XI**-*8*-46

NOVENA PARTE

Área oriental del Estrecho de Magallanes - costa norte - de la punta Gracia a la punta Barranca - costa sur - del cabo San Vicente a la punta Baxa - Segunda Angostura, bahías Gregorio, Santiago y Felipe..... **XI**-*9*-1 a **XI**-*9*-10

DÉCIMA PARTE

Boca oriental del Estrecho de Magallanes - costa norte - de la punta Barranca a la punta Dungeness - costa S - de la punta Baxa al cabo Espíritu Santo - Primera Angostura - bahías Posesión y Lomas..... **XI**-*10*-1 a **XI***10*-15

UNDÉCIMA PARTE

Instrucciones para la navegación y direcciones para la derrota en la región oriental del Estrecho de Magallanes - Sistema especial de ayuda a la navegación..... **XI**-*11*-1 a **XI**-*11*-11

Índice geográfico alfabético..... **IGA**-1 a **IGA**-11

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

D E R R O T E R O V O L U M E N I V

ESTRECHO DE MAGALLANES Y AGUAS ADYACENTES

P R E F A C I O

1.- INFORMACIONES GENERALES.- La presente obra se ha basado en la edición anterior del Derrotero de la Costa de Chile, Volumen IV, Estrecho de Magallanes y aguas adyacentes, 9ª edición, año 2007, ampliada por los ultimos trabajos hidrográficos, informaciones y documentos recibidos en el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

Este derrotero contiene el capítulo XI, con la descripción de la ruta del Estrecho de Magallanes, incluyendo también las aguas adyacentes, entre las que cabe destacar los senos Otway y Skyring, los canales Whiteside y Gabriel y el seno Almirantazgo. Zonas que corresponden a la carta Nº 11000.

En la primera página del libro se deja constancia del número y fecha de la última Noticia a los Navegantes tomada en cuenta en la obra, hasta la fecha de su impresión.

La redacción y compilación de esta nueva edición, han sido llevadas a cabo por el SHOA.

2.- ADVERTENCIAS.- Los datos náuticos se expresan conforme con las siguientes normas generales:

a.- Las demoras, marcaciones o arrumbamientos, son verdaderos y se cuentan de 000º a 360º a partir del N, en el sentido del movimiento de las agujas de un reloj. Las demoras referentes a la visibilidad de los faros, son tomadas desde el mar hacia el faro, es decir, desde el buque.

b.- Las coordenadas geográficas son aproximadas, y sólo tienen por objeto facilitar su referencia a las cartas. Las longitudes se cuentan a partir del meridiano de Greenwich.

c.- Las distancias se expresan en millas náuticas, 60 de las cuales equivalen a un grado de latitud. La milla náutica tiene 1.852 metros. El cable es la décima parte de una milla, o sea, 185,2 metros, magnitud sensiblemente igual a 200 yardas, el valor del cable británico.

d.- Las elevaciones se indican en metros y se refieren al nivel medio del mar en la localidad. La altura dada para una luz, corresponde a la de su plano focal sobre el nivel medio del mar; las alturas de las balizas y construcciones de importancia, se dan también referidas a dicho nivel.

e.- Las sondas se dan en metros y reducidas al nivel de la mayor de las bajamares de sicigias, estando la luna en el perigeo.

f.- El alcance dado para las luces es el nominal, con tiempo claro, para un observador situado a 5 metros sobre el nivel del mar; la luz se entenderá que es fija cuando no se añada otro dato. Las características de cada luz no se indican especialmente en este libro, pues, para ese objeto debe consultarse SHOA Pub. Nº 3007 Lista de Faros.

g.- En caso de desacuerdo entre las instrucciones de este Derrotero y las Cartas, se dará crédito a estas últimas.

3.- PUBLICACIONES NECESARIAS PARA EL SERVICIO DE LA NAVEGACIÓN.- Las cartas, los derroteros, la Lista de Faros y el Radioayu-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

das a la Navegación son las publicaciones que sirven para la navegación; como las afectan los cambios que continuamente se producen, deben mantenerse cuidadosamente corregidas y al día. En todos los casos en que la información contenida en ellas difiera, prevalecerá lo indicado en la carta náutica de mayor escala y de más reciente edición, y en los Radioavisos de Noticias Urgentes a la Navegación.

4.- CARTAS NÁUTICAS

a.- Definición.- El SHOA da la denominación genérica de "Cartas" tanto a las cartas náuticas, como a las cartas especiales y de reglamentos. La carta náutica reúne las informaciones necesarias para permitir, con seguridad, la navegación marítima, fluvial y lacustre. Cuando ésta abarca una pequeña extensión, como un puerto, caleta, etc., se le denomina plano. Las cartas especiales o de reglamentos entregan al navegante información gráfica específica, por ejemplo: variación magnética, zonas horarias, etc., datos para la resolución de problemas particulares.

b.- Numeración de cartas y publicaciones náuticas.- Desde el año 1993, la cartografía de papel y electrónica editada por el SHOA se clasifica con nueva numeración, la cual está de acuerdo con la SHOA Pub. Nº 3000 Catálogo de Cartas y Publicaciones Náuticas, vigente, y que el usuario puede descargar directamente del sitio web: www.shoa.mil.cl/ (cartas y publicaciones náuticas).

Conforme con lo anterior, el cartapacio actual fue ordenado de la siguiente manera:

1) Cartas especiales, didácticas y de reglamentos, fueron numeradas en forma correlativa y encasilladas de la Nº 1 a la Nº 499.

2) Cartas oceánicas o de travesía (escalas 1 : 1.000.000 a 1 : 10.000.000), fueron numeradas en forma correlativa de N a S, de la Nº 500 a la Nº 910.

3) Cartas de navegación costera (escala 1 : 500.000), fueron numeradas en múltiplos de mil, de N a S, de la Nº 1.000 a la Nº 16.000.

4) Cartas de puertos, aproximación a puertos, canales, lacustres y fluviales (escalas 1 : 3.000 a 1 : 300.000), fueron numeradas de modo que estén contenidas entre la numeración de dos cartas de navegación costera consecutiva, de N a S y de W a E, de la Nº 1100 a la Nº 13711.

5) Cartas de la Antártica (escalas 1 : 4.000 a 1: 500.000), fueron numeradas de modo que estén contenidas entre la numeración de dos cartas de navegación costera consecutiva, de N a S y de W a E, de la Nº 14000 a la Nº 16411.

6) Cartas insulares (escalas 1 : 5.000 a 1 : 150.000), fueron numeradas en forma correlativa de N a S, de la Nº 2311 a la Nº 5413.

En general, toda carta a escala mayor de 1 : 500.000 lleva el número de orden que le corresponde dentro de la respectiva carta a escala 1 : 500.000 en la cual se encuentra incluida. Así, por ejemplo, la Carta Nº 11200 está comprendida dentro de la Carta Nº 11000.

El litoral chileno, desde Arica hasta el Territorio Antártico, se ha dividido en 15 cartas náuticas a escala 1 : 500.000, las que se han numerado de 1000 en 1000, empezando con el Nº 1000 y finalizando con el Nº 16000.

Los derroteros, Lista de Faros, Tablas de Marea y demás publicaciones náuticas llevan un número característico correlativo a partir del 3000.

c.- Cartas internacionales.- La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) ha establecido dos series de cartas que abarcan todo el mundo llamadas cartas internacionales, se identifican con el prefijo INT y tienen por el objeto mantener un mínimo de cartas náuticas convenientemente elaboradas para satisfacer los requerimientos de la navegación internacional.

Las cartas internacionales establecidas comprenden una serie de 19 cartas a escala 1 : 10.000.000 y otra serie de 60 cartas a escala 1 : 3.500.000.

Llámese "nación productora" al estado miembro de la OHI que aceptó la responsabilidad de producir una carta internacional, y "naciones impresoras" a los estados miembros que emplean el material proporcionado por la nación productora, para imprimir cartas internacionales similares.

Chile, a través del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, es nación productora de cartas internacionales.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

d.- Mantención y corrección de las cartas náuticas.- Las actualizaciones indicadas en los avisos de carácter definitivo, que se publican mensualmente en el boletín de Noticias a los Navegantes, se corrigen con lápiz color violeta. Para su control, el número y año de cada aviso, que da origen a una actualización definitiva, se insertará a la izquierda del margen inferior de la carta afectada, anotando el año una sola vez y a continuación en forma sucesiva los números de los avisos, con lápiz color violeta. Ejemplo: 2010: 29-40 / 2011: 03-16.

Las actualizaciones de carácter preliminar (P) y temporal (T), publicadas en el mismo boletín, se corrigen con lápiz grafito. Para el control de los avisos de carácter (P) y (T), se anota el año una sola vez y a continuación en forma sucesiva los números de los avisos seguido de la letra "P" o "T", en el margen inferior de la carta afectada, bajo la línea de los avisos definitivos, con lápiz grafito. Estos se borraran cuando se anule el respectivo aviso. Ejemplo: 2010: 56T-57P / 2011: 4P- 47T-50T.

Las noticias urgentes a los navegantes (NURNAV), deben figurar en las cartas, con lápiz grafito, en un lugar cercano al accidente geográfico, con la descripción de la anormalidad, y el número del NURNAV. Estos se borrarán cuando se cancele el NURNAV.

En las actualizaciones que deban efectuarse se emplearán solamente los símbolos y abreviaturas convencionales indicados en la Carta SHOA Nº 1, y se tendrá especial cuidado de no obstruir otras informaciones que figuren en la carta.

No se debe olvidar que la carta de navegación constituye uno de los elementos más importantes que emplea una nave en la determinación de rumbos, distancias, situaciones, etc.; por lo que será preocupación primordial del navegante mantener la cartografía siempre al día y en condiciones de uso inmediato.

5.- DETALLES EN LAS CARTAS.- En las cartas de escala menor de 1 : 500.000, están suprimidos todos los faros cuyo alcance luminoso es inferior a 15 millas; y para los de alcance superior a esta distancia, se inserta solamente el nombre, color y características de la luz, y la indicación "con personal" (CP) cuando tiene dotación permanente encargada de su mantención y cuidado.

En cartas de escalas comprendidas entre 1 : 500.000 y 1 : 150.000, según el espacio disponible, se suprimen datos en el orden siguiente: detalles complementarios, altura del plano focal de las luces de los faros, períodos de la luz, número de grupos de destellos u ocultaciones, alcance luminoso, etc.

A las cartas de escalas comprendidas entre 1 : 150.000 a 1 : 50.000, se les ha impreso en determinadas ocasiones la red de paralelos y meridianos. Estas cartas llevan en general las informaciones que corresponden a planos de escala 1 : 50.000 o mayor.

En las cartas de escala 1 : 50.000 o mayor, se inscribirán los factores de las mareas, objetos notables, faros y balizas luminosas y ciegas, de acuerdo con las abreviaturas respectivas. Así, por ejemplo, la leyenda completa de un faro podría ser, como sigue: D. 10 s 32 m 21 M. Luz de Sector F 28 m 6 M, sobre roca Nassau: lo que traducido significa: Luz principal blanca destello cada 10 segundos, altura 32 metros sobre el nivel medio del mar; visibilidad 21 millas. Sector de luz blanca fija, altura 28 metros; alcance 6 millas sobre la roca Nassau. Los planos o cartas de mayor escala de un lugar, cualquiera que sea este, contendrán todas las señales marítimas de acuerdo con los símbolos convencionales.

6.- LÍNEAS ISOBÁTICAS.- Las cartas que no llevan trazadas las líneas isobáticas o veriles, merecen menos confianza, salvo que tengan muchas sondas y estén uniformemente distribuidas, pues ello indica que las sondas no fueron suficientes para trazarlas.

Con excepción de los casos en que se poseen cartas o planos de puertos que han sido levantados con todo detalle, el veril de 10 metros debe ser considerado como el límite extremo de aproximación a la costa o bancos, a causa de posibles irregularidades que solo un plano detallado podría revelar; este exige para su ejecución un espacio de tiempo y elementos que se dedican solamente a los fondeaderos frecuentados. Lo dicho no rige para los ríos o puertos de bajo fondo. En las costas rocosas deben tomarse como límite de aproximación, la línea del veril de 20 metros.

7.- DEFORMACIONES DE LAS CARTAS.- Las deformaciones que se producen en las cartas al imprimirlas, y que dependen principalmente de las dimensiones del papel, de la clase de este y del grado de humedad, si bien no llega a afectar la seguridad de la navegación, deben considerarse cuando se toman sobre las cartas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ángulos a puntos muy distantes. Mientras más grande sea la dimensión de la carta, mayor será también la cantidad de la deformación o distorsión. Por consiguiente, no siempre se deberá esperar que todos los arrumbamientos o ángulos a diferentes puntos —aunque aquellos hayan sido tomados con mucho cuidado— estén de acuerdo exactamente, sobre todo si fueren de objetos situados a alguna distancia.

8.- GRADO DE CONFIANZA DE UNA CARTA.- La confiabilidad de una carta náutica se sustenta principalmente en la exactitud con que se haya efectuado el levantamiento y la acuciosidad de como posteriormente fueron representadas las entidades hidrográficas en la carta.

Existen diferentes factores que reflejan el nivel de confiabilidad de una carta. La fecha de ejecución del levantamiento, así como las demás informaciones contenidas en el diagrama de origen de datos, estos constituyen para el usuario la mejor forma de conocer la calidad de la carta. Es así como las cartas elaboradas a partir de fotografías aéreas y/o imágenes satelitales, con sondajes recientes y dátum geodésico reconocido internacionalmente, son de mayor confiabilidad que aquellas construidas a partir de levantamientos antiguos y dátum local.

La abundancia o escasez de sondas existentes en una determinada área, así como también la uniformidad con que estas se distribuyen, son sólidos indicios acerca de la calidad del levantamiento hidrográfico efectuado.

Dependiendo de la cobertura del sondaje, será posible conocer la composición morfológica del fondo marino. Para levantar un área, se planifican corridas de sondaje sobre líneas determinadas. Lo anterior, es llevado a cabo tanto para los sondajes de monohaz (un solo pulso) como los de multihaz (grupo de pulsos).

Las normas técnicas de la OHI S-44, que estandarizan la ejecución de los levantamientos hidrográficos, norman el espaciamiento mínimo que se debe cumplir entre líneas de sondaje al momento de obtener la data batimétrica. Es por ello, que para un sondaje existirán distintas clasificaciones de orden, las cuales se otorgarán tomando en cuenta el uso que tendrá una determinada carta.

Solamente para sondajes especiales, donde sea necesario conocer en detalle la configuración del fondo, se considerará un 100% de cobertura. En este caso se encuentran clasificados los puertos, áreas de atraque y canales críticos asociados con márgenes mínimos bajo la quilla. El resto de los órdenes consideran un espaciamiento en las corridas de sondaje, que estará asociado principalmente a un valor de profundidad promedio existente en el área a ser levantada.

Lo anterior, implica que para una carta levantada tanto con tecnología monohaz como multihaz, que no haya sido definida de orden especial, siempre existirán separaciones entre las líneas de sondaje.

Por consiguiente, las cartas no deben ser consideradas como infalibles, y solo un detenido examen de las profundidades, considerando además las descripciones del derrotero, podrán dar una idea aproximada acerca de la existencia de posibles peligros.

Tal como fue enunciado anteriormente, el diagrama de origen de datos de las actuales cartas náuticas, permite conocer el tipo de sondaje efectuado en un área específica. Esta herramienta deberá ser utilizada por el navegante en forma apropiada, consciente de los espaciamientos existentes y, por ende, procurando navegar sobre las derrotas recomendadas o sobre las líneas de sondas.

Además de lo anterior, se deberá prestar atención al acercarse a sectores de arrecifes, sargazos o roqueríos que podrían evidenciar la existencia de aguas someras. Normalmente, estos sectores son destacados cartográficamente con veriles aproximados, insidiosos o de aguas somera con cinta azul.

9.- CARTA A EMPLEAR.- Debe emplearse siempre la carta de mayor escala por su mayor profusión de detalles, por su mayor precisión y porque ciertas actualizaciones solamente pueden hacerse en ellas. Especialmente al aproximarse a tierra o a parajes peligrosos, debe tenerse en cuenta la escala de la carta en uso; un pequeño error al fijar la posición del buque en un plano, implica solo algunos metros, mientras que en una carta de punto menor puede significar grandes distancias.

Por esta misma razón, deben preferirse para demarcar los objetos más próximos, aun cuando los lejanos sean más prominentes. Al referirse a situa-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ciones geográficas deducidas de una carta, debe indicarse el número de la misma, para poder tomar en cuenta los errores debidos a la imperfección que puede haber en sus graduaciones.

Al aproximarse a tierra o a bancos peligrosos, el navegante deberá cambiar de la carta general a la de mayor escala disponible, con el fin de trazar lo mejor posible la derrota y situar exactamente el buque.

10.- CARTAS QUE SE DEBEN EMPLEAR PARA NAVEGAR EN NUESTRAS COSTAS.- Todos los buques que naveguen en nuestras costas, tanto nacionales como extranjeros, deben hacerlo empleando las cartas publicadas por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile. Ver Catálogo de Cartas y Publicaciones Náuticas, Pub. SHOA Nº 3000.

11.- CARTAS NÁUTICAS ELECTRÓNICAS.- La Carta Náutica Electrónica (CNE) es una base de datos estandarizada en su estructura, contenido y formato (S-57 de la OHI), confeccionada o autorizada por una oficina hidrográfica gubernamental asociada a la OHI. La CNE debe contener toda la información de la carta náutica tradicional necesaria para una navegación segura y además ser complementada con información adicional extraída de Derroteros, Lista de Faros, Radioayudas y todo lo necesario para entregar una mayor seguridad a la navegación.

Identificación de la CNE.- Las CNE, según la norma S-57 que las rige, se identifican por ocho caracteres, los que se dividen en tres campos de información según el siguiente detalle:

1.- Código del país productor: Dos caracteres alfanuméricos que identifican a la Oficina Hidrográfica productora de la CNE. En el caso de Chile, las CNE producidas por el SHOA llevan el prefijo CL.

2.- Finalidad de navegación: Un carácter numérico que identifica el tipo de uso para navegación, definidos por rangos de escala de las celdas afectadas y concordante con la Tabla I.

3.- El cuarto y quinto espacio corresponden a la referencia geográfica en base a los cuarterones y los tres caracteres restantes son números complementarios para el nombre de la celda.

Venta y actualización de la cartografía electrónica.- La venta de la Cartografía Náutica Electrónica se efectúa bajo la modalidad de celdas encriptadas, de acuerdo a la norma S-63 “Esquema de Protección de Datos de la OHI”, orientado a la protección de datos contenidos en la CNE.

Por ello es necesario contar con un sistema de navegación de CNE (ECDIS o ECS) que permita desplegar cartografía electrónica protegida bajo la norma OHI S-63. Como requisito de venta, el cliente debe identificar apropiadamente el sistema de navegación a utilizar, con el objeto de otorgarle los permisos correspondientes de uso y actualización por el período de un año.

Las actualizaciones de las celdas son dadas a conocer mensualmente a través del Boletín de Noticias a los Navegantes y quedan disponibles en la web SHOA, para ser descargadas por los usuarios, *www.shoa.cl* (Productos/Cartas Náuticas Electrónicas/Descarga de Celdas y actualizaciones).

Tabla I
Usos Determinados por Rangos de Escala

Nº	Propósito de Navegación	Rangos de Escala
1	Visión General	> 1.449.999
2	Oceánica	180.000 –1.499.999
3	Costera	45.000 – 179.999
4	Aproximación	22.000 – 44.999
5	Puerto	4.000 – 21.999
6	Atraque	< 4.000

12.- DERROTEROS.- Son libros que contienen descripciones del litoral o tramos de costa de diferentes naciones marítimas, situación de los peligros, datos sobre los vientos, mareas y corrientes de la localidad, instrucciones para aproximarse y entrar a los principales puertos y varias otras informaciones de interés general para el navegante que no pueden darse por completo en las cartas y publicaciones.

~~Por lo general, los vientos se describen en los derroteros con graduación cuadrantal, es decir, 1er cuadrante de 000° a 090°, 2º cuadrante de 90° a 180°, 3er cuadrante de 180° a 270° y 4to cuadrante de 270° a 360°.~~

En la portada de este libro se menciona el número y fecha del último boletín de Noticias a los Navegantes, cuyas correcciones contiene el texto hasta la fecha de su impresión.

13.- PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN LOS DERROTEROS.- Para facilitar la consulta de los usuarios, el Derrotero dispone de un Índice Geográfico Alfabético al final de la publicación,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

tomando como elemento básico de referencia el topónimo o nombre propio del accidente buscado.

Además, todas las páginas indican en sus encabezamientos los accidentes geográficos más característicos tratados en ellas, lo cual facilita la consulta rápida por áreas.

Finalmente, al pie de cada página se indican las cartas que cubren las áreas tratadas en ellas, ordenadas de menor a mayor escala.

El folio de cada página se colocará en el margen superior derecho e incluirá el número del capítulo con caracteres romanos en negrita, luego el número de la parte de ese capítulo con caracteres arábigos en cursiva y por último el número de página de esa parte con caracteres arábigos normales, separados con guiones entre ellos. Así por ejemplo, la página numerada como **XI**-*2*-21 significa que corresponde a la número 21 de la segunda parte del capítulo XI. Asimismo debe quedar expresado en el Índice Geográfico Alfabético de cada publicación.

Además, en el margen superior izquierdo de cada página se colocará la palabra **"Cap."** seguida del número romano del capítulo a que pertenece, todo en negrita.

Todo lo anterior, para permitir que cada parte pueda ser corregida independientemente y susceptible de agregarle más páginas, sin afectar la numeración de la publicación en su conjunto.

14.- CORRECCIONES AL DERROTERO.- Las correcciones se efectuarán sustituyendo la página o las páginas afectadas por las correspondientes nuevas, las que se informarán a través del Boletín de Noticias a los Navegantes. Una vez publicado, el Boletín con las páginas de recambio correspondientes quedan disponibles para su descarga directa en el sitio web del SHOA (*www.shoa.cl*).

Para mejor comprensión del usuario marítimo, las actualizaciones que afectan a las páginas de recambio van destacadas en color violeta, de igual modo que la leyenda que identifica el número de cambio (Cambio Nº, mes, año), ubicado en el extremo inferior de la página. Como regla general, las actualizaciones identificadas con color violeta NO son acumulables. Por lo tanto, cuando una página afectada con cambios sufra nuevas modificaciones, los textos en violeta del primer cambio pasan a texto negro, aplicándose las nuevas modificaciones con violeta al último cambio declarado al pie de página. Asimismo, mientras no sufra nuevas modificaciones, la página mantiene sus cambios en violeta, aunque deba ser impresa nuevamente, por ser reverso o anverso de una página afectada con cambios.

Se debe mantener un registro de los avisos que afectan a la publicación de recambio, conforme al formulario que se encuentra en sus primeras páginas.

15.- LISTA DE FAROS.- El SHOA suministra también a los buques de la Armada y mercantes, la Pub. SHOA Nº 3007 Lista de Faros, la que debe consultarse de preferencia cuando se necesite conocer los detalles o características de una luz o señal luminosa. La citada publicación debe mantenerse al día por medio de los Avisos a los Navegantes, procediendo en igual forma que con los derroteros.

16.- ALCANCE DE LOS FAROS Y BALIZAS LUMINOSAS.- El alcance en millas náuticas, incluido en las características de los faros y balizas luminosas insertados en las cartas náuticas, es el nominal.

El poder luminoso de una luz debe tenerse particularmente en cuenta cuando se trata de avistarlo con tiempo cerrado, pues, el alcance óptico con esta condición de tiempo es algo menor que la mitad del asignado de tiempo claro. Una luz débil es fácilmente invisible.

Conviene no confiarse demasiado en los colores de los sectores, pues en algunas condiciones de la atmósfera, la luz blanca puede parecer rojiza, por lo que hay que verificar tomando demarcaciones. La separación de los sectores de diferente color, nunca es nítida, dando lugar a ángulos de indecisión de 3° y 4°, según la fuente luminosa y el poder del aparato óptico.

Los arcos trazados alrededor de una luz que aparecen en algunas cartas, no indican el alcance de la misma, sino la amplitud de los sectores iluminados.

Con el objeto de esclarecer la forma de dibujar los sectores luminosos de las luces en las cartas, ellos se trazarán como sigue:

a.- Cuando un faro o baliza luminosa tenga un sector luminoso de 360°, no se dibujará el sector en la carta.

b.- Solamente se señalará en la carta el "Sector Oscuro" de los faros o balizas luminosas, con el objeto de no entorpecer la lectura de la carta en su zona navegable o de sondas, ya que el sector oscuro da generalmente en tierra.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

El sector oscuro será dibujado por una línea segmentada en pequeños trazos; los que en ningún caso indicarán la característica de los destellos o el alcance de la luz.

c.- Cuando se trate de un faro o baliza luminosa con varios sectores, todos ellos serán dibujados en la carta, especificando sus colores.

17.- SEÑALES DE NIEBLA.- Hay poca seguridad en el alcance y dirección en que se propaga el sonido, pues se hace en forma irregular; aparte del efecto causado por el viento, se han encontrado, aun con tiempo claro, grandes áreas de silencio en diferentes direcciones y distancias de la estación de señales, y en algunos casos aun cerca de ella. Debido a que la niebla en ocasiones es imperceptible desde tierra, puede un buque haber estado durante mucho tiempo rodeado de ella, aproximándose a tierra sin oír señal alguna.

Cuando el sonido debe avanzar contra el viento, sucede que se desvía hacia arriba, en cuyo caso un vigía desde el tope podría oírlo, cuando no se oye desde el puente. En ciertas condiciones de la atmósfera, una señal compuesta por combinaciones de notas altas y bajas, puede ser oída solamente en parte.

En general, con tiempo nublado, el navegante no debe confiar ciegamente en las señales de neblina y aceptar las conjeturas siguientes:

a.- Que por no oír el sonido de la señal, se encuentra fuera de distancia de audición;

b.- Que por oír débilmente una señal de niebla, se encuentra a gran distancia de ella;

c.- Que por oír el sonido plenamente, se esté próximo a la señal;

d.- Que por no oírla, aun cuando se esté en su proximidad, haya dejado de sonar la señal;

e.- Que la intensidad del sonido escuchado en alguna oportunidad, a cierta distancia, pueda servir de guía para cualquier otro caso futuro.

Estas reglas, en conjunto, aconsejan observar la mayor precaución al aproximarse a tierra con niebla, disminuyendo convenientemente la velocidad y recordando que la guía más segura es siempre la sonda.

18.- RADIOAYUDAS A LA NAVEGACIÓN.- La Pub. SHOA Nº 3008 tiene por objeto dar al navegante una información más completa sobre radioayudas a la navegación, que las que figuran en cartas y derroteros, debe consultarse de preferencia cuando se necesite conocer las características de las radioestaciones costeras que atienden el servicio público marítimo, de los radiofaros y de toda información de ayuda a la navegación que se transmita por radio.

Su texto está dividido en las siguientes secciones, cada una de las cuales contiene una información general del servicio, forma de utilizarlo y una lista de estaciones en orden geográfico de N a S:

I.- Generalidades.
II.- Señales Horarias.
III.- Boletines Meteorológicos.
IV.- Radioavisos Náuticos.
V.- Radioestaciones Marítimas.
VI.- Servicio de Seguridad y Emergencia.
VII.- Respondedores de Radar (Racon).
VIII.- Sistema de Identificación Automática para ayudas a la navegación (AIS-AtoN).
IX.- Sala de Control de Tráfico Marítimo (SCTM).

19.- BOYAS.- Debido a la posibilidad de que no mantengan la posición que indica la carta, deben considerarse solo como señales de advertencia, sobre todo si están fondeadas en lugares abiertos, correntosos o en mal tenedero. Se exceptúan las boyas pilares las cuales no tienen radio de borneo. Un buque debe, siempre que sea posible, navegar refiriéndose a puntos fijos de tierra, y cuando no disponga de estos, verificar cuidadosamente los rumbos entre boyas. En las boyas luminosas tampoco debe confiarse demasiado, por las posibles descomposturas del aparato de iluminación u ocultación.

Se hace presente que las boyas de amarre no se insertarán en las cartas, en atención a que están sujetas a cambios de ubicación sin previo aviso, lo que imposibilita proporcionar oportunamente la información correspondiente.

20.- NOTICIAS A LOS NAVEGANTES.- El SHOA publica mensualmente el Boletín de Noticias a los Navegantes, el cual contiene todas las informaciones útiles a la navegación y que afectan a las cartas, derroteros, Radioayudas y Lista de Faros. Cuando la importancia de un aviso lo justifique, el SHOA lo dará a conocer lo más pronto posible por un radioaviso, sin perjuicio de su publicación en el próximo boletín.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Atendiendo a su naturaleza, los avisos se clasifican en preliminares, temporarios y definitivos.

Cuando llevan la abreviatura “P”, indican que se va a verificar y completar la información que se da o que se va a ejecutar lo que especifica, dando en su oportunidad el aviso definitivo. Cuando se le añade la letra “T”, indica que el accidente a que se refiere va a ser subsanado próximamente. Por último, si el aviso no lleva ninguna indicación, debe considerarse como definitivo, y se efectuarán enseguida las correcciones de la manera ya establecida.

A partir de enero de 1999, los navegantes tienen una versión disponible de este boletín en Internet, los que pueden ser descargados por el usuario directamente del sitio web:*www.shoa.cl.*

21.- NOTICIAS URGENTES A LOS NAVEGANTES (NURNAV).- El SHOA informa diariamente por radio las novedades de importancia para la seguridad de la navegación de carácter urgente, tales como alteraciones o fallas en la señalización marítima, denuncias de existencia de rocas o peligros o cualquiera otra información que sea necesaria dar a conocer de inmediato a los buques en la mar.

Las noticias de carácter urgente para la navegación que se identifican por la sigla “NURNAV”, son diariamente transmitidas por radio por las estaciones costeras de Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas.

Este servicio de Noticias Urgentes a los Navegantes está integrado al “Sistema Internacional de Radio Advertencias a la Navegación”, en el que a nuestro país se le ha asignado la responsabilidad de la difusión de los “NAVAREAS” correspondientes al Área XV, área que cubre su litoral y la parte del océano Pacífico colindante hasta el meridiano 120° por el W y hasta el paralelo 60° de latitud S.

Los usuarios además de recepcionar los NURNAV, por los servicios NAVTEX y SAFETY NET, los pueden descargar directamente del sitio web: *www.shoa.cl.*

Los Radioavisos Náuticos con una vigencia superior a seis semanas se dejarán de difundir por sistema NAVTEX y serán publicados en la página web: *www.shoa.cl (Radioavisos)*, la cual es actualizada en forma permanente.

22.- NOTICIAS ESPECIALES.- Solamente en las cartas de mayor escala se pondrá al lado del símbolo y respectiva leyenda, el año entre paréntesis de la denuncia, la que debe referirse solo a datos de importancia, como ser: profundidad de un canal en servicio, variaciones de un banco, alteraciones de profundidad en canales, etc. Así por ejemplo: profundidad en el canal dragado 10 metros (1969); banco extendiéndose (1947); canal cegándose (1971). Estas anotaciones como también las instrucciones y advertencias sobre anomalías de la marea y corrientes, balizamientos y marcaciones o enfilaciones útiles para tomar un puerto, canal o paso, se pondrán en lugar visible, preferentemente en el paraje afectado, cuidando de no entorpecer la lectura de dichas cartas. De no ser esto posible, las anotaciones se harán en la parte de tierra más próximo al referido paraje, o cerca del título de la carta.

23.- GRÁFICOS.- Cuando la leyenda de una corrección sea demasiado extensa para darla en una noticia, o su dibujo muy complicado para efectuarlo a mano en la carta, se agregará al aviso un gráfico (“pelure”), o sea, una representación de la parte de la carta afectada.

Los gráficos facilitan el trabajo de corrección de cartas, para lo cual se pegarán en ellas cubriendo el lugar afectado, para cuyo fin se tendrá presente lo que sigue:

a.- Debe leerse con atención el texto del aviso al que se inserta el gráfico. Esta reproducción no solo indica las correcciones que afectan a la carta, sino que también puede suprimir indicaciones existentes en la misma, por el hecho de no figurar en el gráfico.

b.- Los gráficos no siempre coinciden en todas sus partes, debido a la deformación del papel. Esto podrá remediarse recortando el gráfico en dos o más fracciones, que se pegarán en forma que concuerden perfectamente con la carta.

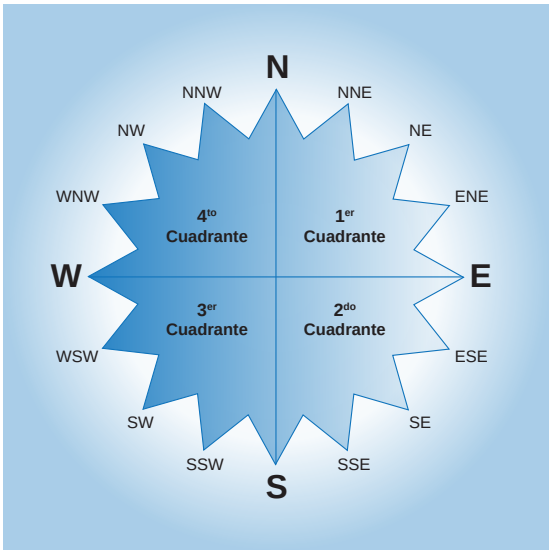
24.- VIENTO.- El viento es el movimiento o traslación de las masas de aire, en el plano horizontal, con respecto a la superficie de la tierra. Se identifica mediante dos variables, dirección e intensidad.

La dirección indica la componente horizontal del viento, es decir, de dónde viene. Se mide en grados desde 0º hasta 360º, girando en el sentido de las agujas del reloj en el plano horizontal,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

visto desde arriba. Su intensidad es la velocidad a la que se trasladan las partículas de la masa de aire; se mide en nudos, equivalente a una milla náutica por hora o bien en metros por segundo, dependiendo del instrumento de medición.

Además, para facilitar su descripción en cuanto a su dirección, se ocupa el concepto de Cuadrantes, es decir, rangos de direcciones agrupadas por cuadrantes de 90°. El Primer Cuadrante, entre el Norte (0°) y el Este (90°); el Segundo Cuadrante, entre el Este (90°) y el Sur (180°); el Tercer Cuadrante, entre el Sur (180°) y el Weste (270°); y finalmente, el Cuarto Cuadrante, entre el Weste (270°) y el Norte (0°). Entre estos valores se encuentran los puntos cardinales e inter-cardinales dentro de los cuadrantes: N, NNE, NE, ENE, E, ESE, SE, SSE, S, SSW, SW, WSW, W, WNW, NW y NNW.



Para un mejor entendimiento del efecto del viento en el mar, verificar la Carta SHOA Nº 3 “Estado de Mar y Escala Beaufort”; como también la Pub. SHOA Nº 3030 “Manual de Navegación”; ambas del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

25.- MAREA Y CORRIENTES DE MAREA.- Navegando cerca de la costa deberá considerarse la marea. Se recordará que en las bahías y golfos existen corrientes transversales a la dirección de la costa, aunque la carta indique para la corriente una dirección general paralela a la ribera.

Sobre la costa, el cambio de la corriente coincide generalmente con los momentos de la plea y bajamar, y las horas de su mayor intensidad son aproximadamente las de media marea.

Fuera de la costa, rara vez coinciden la plea o la bajamar con el cambio de la corriente y a suficiente distancia de ella, la inversión se produce a media marea; las horas de plea y bajamar son las de máxima corriente.

Para cruzar un bajo o una barra, será necesario conocer previamente y con exactitud el estado de la marea; lo cual se obtendrá en la Pub. SHOA Nº 3009 “Tablas de Marea de la Costa de Chile”, atendiendo siempre a las indicaciones de la sonda.

26.- DIRECCIÓN Y FUERZA DE LAS CORRIENTES.- La dirección de las corrientes oceánicas y las que produce la marea, se indican en las cartas por medio de flechas, y sus velocidades por cifras que representan millas por hora; a veces en las cartas generales, las velocidades se dan en millas por día.

Sin embargo, nunca debe suponerse que la dirección de la corriente que se experimente en determinado paraje, paso o canal, haya de ser invariablemente la señalada por la carta, lo mismo que su intensidad; pues, los valores de este y aquel dato suministrado en las cartas son, en realidad, los promedios de los encontrados en los períodos de observaciones. En muchos casos, los datos que figuran en las cartas han sido deducidos solo aproximadamente, por el traslado de un determinado buque entre puntos conocidos, siendo los efectos distintos según el tipo de la nave.

27.- CARTAS DE VALORES MAGNÉTICOS Y PERTURBACIONES LOCALES.- La Carta Nº 9 muestra las líneas de igual declinación magnética (isogónicas) de la región del Pacífico SE y de los países de la costa occidental de Sudamérica. En algunas cartas generales, además de las rosas grabadas, se suele trazar una o dos líneas isogónicas con el fin de determinar prontamente la declinación en las partes de aquellas que no estén próximas a las rosas impresas.

La variación anual del valor de la declinación, debe tenerse presente al tomar la declinación para

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

cualquier operación en que esta deba intervenir; pues, su corrección, sobre todo al usar cartas algo antiguas, puede llegar a más de 1°.

Las perturbaciones magnéticas locales son los efectos ejercidos sobre el compás por masas de naturaleza similar y extrañas al buque.

Estas perturbaciones son debidas a minerales magnéticos que se encuentran en el lecho del mar, y que cuando su fuerza es grande y la profundidad pequeña, pueden momentáneamente desviar el compás de una nave que pasa por encima de ellos.

De acuerdo con las leyes del magnetismo no es posible suponer que sea la tierra visible la causa de tales perturbaciones, pues, el efecto de la fuerza magnética disminuye en proporción tan rápida con el aumento de la distancia, que sería necesario un centro local de dicha fuerza de potencia hasta ahora desconocida para que pudiera llegar a afectar un campo distante media milla.

Salvo en el caso de existir muchos centros magnéticos próximos, el área de perturbaciones será pequeña, y cada vez que alguna nave pase por alguno de esos parajes debe situarse y anotar con la mayor exactitud posible las irregularidades observadas para dar cuenta.

28.- DETERMINACIÓN DE UN PUNTO.- Navegando a la vista de costa y siempre que se requiera determinar la situación de un punto para fijar peligros, posiciones de balizas y boyas, situaciones de los extremos de las líneas de sondas, etc., debe preferirse hacerlo por ángulos absolutos tomados a sextante.

Conviene que los puntos a elegir, estén próximos a la costa y no lejanos, puesto que un error en la demarcación está en razón directa de su distancia.

Para situarse por demarcaciones se recomienda tomar a lo menos tres, la tercera demarcación servirá para rectificar los posibles errores cometidos al tomar o trazar las dos primeras.

29.- ENFILACIONES.- Las enfilaciones determinadas por balizas merecen confianza absoluta; aquellas que pueden deducirse de la topografía, podrán emplearse como referencia aproximada siempre y cuando la carta sea aerofotogramétrica.

Al gobernar sobre una enfilación, no siempre se debe pretender su navegación exacta porque, a veces, el terreno u otras circunstancias no permiten dar a las balizas la separación necesaria, de acuerdo con el ancho del canal o paso. El error que se comete apartándose de ella, puede apreciarse fácilmente, conociendo las dimensiones de las balizas, su separación y situación del buque.

30.- ÁNGULO DE PELIGRO.- El empleo de este recurso es de bastante utilidad, y se le recomienda al pasar entre o en las inmediaciones de rocas destacadas de la costa; no debe olvidarse, sin embargo, que su uso exige levantamientos exactos, pues en caso contrario, el ángulo determinado no serviría para el objeto. Por consiguiente, este método no debe emplearse cuando el levantamiento es anticuado.

Antes de navegar entre escollos o bancos, se recomienda determinar la hora en que la luz del sol estará por la popa, pues, en estas circunstancias y desde un punto cercano a la proa de la nave, situado a conveniente altura, se podrá ver claramente la línea de separación de los bajos de las aguas profundas.

31.- ALGUNOS DEBERES GENERALES DEL OFICIAL DE NAVEGACIÓN.- Es obligación personal de los oficiales de navegación de los buques, efectuar en las cartas y publicaciones náuticas todas las correcciones indicadas en el boletín de Noticias a los Navegantes, tan luego como se reciban a bordo.

Al proceder a efectuar una corrección, se debe tener presente las advertencias con que se encabeza el boletín, y además las siguientes recomendaciones:

a.- Todas las correcciones, agregados o supresiones, deben hacerse prolijamente con tinta violeta, excepto los cambios o construcciones en proyecto, los cuales deben escribirse con lápiz grafito. A aquellos (los cambios en proyecto), se les pasará tinta violeta cuando se reciba la confirmación de la noticia;

b.- Cuando se efectúe una corrección debe tenerse cuidado de no obstruir ninguna otra información que figure en la carta.

c.- Cuando se inserten notas como precauciones, particularidades de algunas corrientes, etc., deben ser escritas en un lugar bien visible, donde no hayan otros detalles.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

d.- Las supresiones o enmendaduras, cuando son necesarias, deben consistir en una simple línea, raya hecha con tinta o lápiz grafito según el carácter de la noticia.

e.- En todos los casos mencionados deben usarse solamente los símbolos convencionales y abreviaturas reglamentarias indicadas en la Carta Nº 1.

f.- Al recibirse del cargo, el oficial de navegación dará gran importancia a las correcciones de cartas, derroteros y publicaciones náuticas ya mencionadas, pues el oficial en funciones será siempre el responsable de cualquier error que se observare o cometiere a causa de la omisión de estas prescripciones. De las circunstancias concernientes al caso, se dejará constancia en las actas de entrega del cargo.

g.- El oficial navegante tendrá además la obligación de comunicar al SHOA, con el visto bueno del Comandante o Capitán de su buque, todas las novedades encontradas en la travesía que la nave efectúe y que se refieran a errores o falta de datos que puedan existir en las cartas o derroteros; preparando una información precisa para el Servicio con el fin de que este pueda dar el aviso correspondiente.

Estas informaciones se darán al SHOA, de preferencia en todo lo concerniente a bajos y peligros en general, corrientes, boyas fuera de su sitio o desaparecidas, estados de las balizas, faros y luces apagadas o funcionando en forma anormal, etc., con indicación de la carta respectiva, enviando también si fuere necesario un croquis o calco de la parte afectada con sus detalles, y marcando a dichos escollos, boyas u objetos en su situación actual.

Asimismo, toda información relacionada con la señalización marítima, debe comunicarse, además, a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, autoridad de quien depende ese servicio.

32.- DIRECTRICES DE LA OMI RELACIONADAS CON LA PLANIFICACIÓN DE LA DERROTA QUE DEBEN SER CUMPLIDAS POR LOS OFICIALES DE NAVEGACIÓN.- Es obligación de los oficiales de navegación la elaboración de un plan de viaje, así como la estrecha vigilancia del desarrollo de la travesía, dada la alta importancia que dicho plan reviste para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino.

Conforme a las directrices de la Organización Marítima Internacional, en su resolución A.893 (21), de fecha 04-Feb-2000, dicha planificación, entraña cuatro etapas (Evaluación, Planificación, Ejecución y Vigilancia), a partir de las cuales se definen las obligaciones que ha continuación se detallan:

1. Objetivos

1.1. La elaboración de un plan de viaje o de la travesía así como la estrecha y continua vigilancia de la progresión y situación del buque durante la ejecución de dicho plan revisten una importancia decisiva para la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino.

1.2. La necesidad de planificar el viaje o la travesía se aplica a todos los buques. Son varios los factores que pueden entorpecer la seguridad de la navegación de todos los buques, y hay factores adicionales que pueden afectar a los buques de gran tamaño o a los buques que transportan cargas peligrosas. Habrá que tener en cuenta tales factores al preparar el plan y al vigilar la ejecución del mismo.

1.3. La planificación del viaje o de la travesía entraña una evaluación, o sea el acopio de toda la información relacionada con el viaje o la travesía previstos, la planificación detallada de la totalidad del viaje o de la travesía de puesto de atraque a puesto de atraque, incluidas las zonas que requieren presencia de un práctico, la ejecución del plan y la vigilancia de la progresión del buque durante la ejecución del plan. A continuación se analizan estos elementos del plan para el viaje o la travesía.

2. Evaluación

2.1. Se examinará toda la información relacionada con el viaje o la travesía previstos. Para la planificación del viaje se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

2.1.1. La condición y el estado del buque, su estabilidad y su equipo, las posibles limitaciones de explotación, su calado autorizado en la mar, en los canales de navegación y en los puertos, y los datos sobre maniobra, incluidas las posibles restricciones.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

2.1.2. Cualquier característica especial de carga (sobre todo tratándose de cargas potencialmente peligrosas) y su distribución, estiba y sujeción a bordo.

2.1.3. La disponibilidad de tripulantes competentes y suficientemente descansados para emprender el viaje o travesía.

2.1.4. Los certificados y documentos actualizados prescritos para el buque, su equipo, la tripulación, los pasajeros y la carga.

2.1.5. Las cartas náuticas exactas y actualizadas en la escala adecuada, que se requieren para el viaje o la travesía previstos, así como los pertinentes avisos a los navegantes, ya sean permanentes o temporales, y los radioavisos náuticos que se hayan difundido.

2.1.6. Los derroteros, Listas de Faros y las listas de ayudas radioeléctricas a la navegación exactos y debidamente actualizados.

2.1.7. Toda la información adicional pertinente y actualizada como:

a.- Guías de organización de tráfico marítimo y cartas náuticas para la planificación de la travesía publicadas por las autoridades competentes.

b.- Tablas de mareas y corrientes.

c.- Datos climatológicos, hidrográficos y oceanográficos y demás información meteorológica pertinente.

d.- Servicios meteorológicos de organización de tráfico disponibles (servicios de radiodifusión vía faros habitados), tanto para la actualización de datos meteorológicos como para servicios de tráfico marítimo y medidas de protección del medio marino.

e.- Sistemas existentes de organización del tráfico marítimo y de notificación para buques, así como de tráfico marítimo y medidas de protección del medio marino.

f.- Volumen de tráfico probable que se encontrará el buque durante el viaje o la travesía.

g.- Si se prevén los servicios de un práctico, la información relativa al practicaje, y al embarco y desembarco del mismo, así como al intercambio de información entre el capitán y el práctico.

h.- Información disponible sobre el puerto, incluida la posible disponibilidad de medios y equipo en tierra para intervenir en situaciones de emergencia.

i.- Cualquier otra información adicional que guarde relación con el tipo de buque o su carga, las zonas específicas por las que navegará el buque, y el tipo de viaje o travesía que va a realizar.

2.2. Partiendo de la información anterior, el Oficial de Navegación debe llevar a cabo una evaluación general del viaje o travesía previstos. Esta evaluación dará una indicación de todas las zonas peligrosas, las zonas donde será posible navegar en condiciones de seguridad, incluidos los sistemas de organización de tráfico marítimo o de notificación para los buques, así como los servicios de tráfico marítimo, y cualquiera otra zona en la que se deban aplicarse medidas de protección ambiental.

3. Planificación

3.1. Basándose en una evaluación lo más completa posible, se debe elaborar un plan general del viaje o travesía, de puerto de atraque a puerto de atraque, incluidas las zonas en que se vayan a utilizar los servicios de un práctico.

3.2. Dicho plan detallado deberá incluir los siguientes elementos:

3.2.1 Trazado de la ruta prevista, en cartas a la escala adecuada. En tal trazado deberán indicarse los rumbos verdaderos del track, así como todas las zonas de peligro, los sistemas existentes de organización del tráfico y de notificación para los buques, los servicios de tráfico marítimo y cualquier otra zona en la que deban aplicarse medidas de protección ambiental.

3.2.2 Los principales elementos que permiten garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y la eficacia de la navegación y la protección del medio marino durante el viaje o travesía proyectados, entre los que deben contarse, sin que la enumeración sea exhaustiva, lo siguiente:

a.- La velocidad de seguridad, teniendo en cuenta la proximidad de riesgos para la navegación a lo largo de la ruta prevista, las características de maniobra del buque y su calado, en relación con la profundidad del agua.

b.- Las modificaciones de velocidad que es necesario hacer en la ruta, por ejemplo, en lugares donde pueden existir limitaciones para la navegación nocturna, restricciones en razón de las mareas, o margen para el aumento de calado (efecto squat) y al efecto de escora en las caídas.

c.- La profundidad mínima de agua bajo la quilla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

que se requiere en zonas críticas, con profundidad de agua reducida.

d.- Situaciones en las cuales es necesario cambiar el régimen de funcionamiento de las máquinas.

e.- Puntos de cambio de rumbo, teniendo en cuenta las curvas evolutivas del buque a la velocidad prevista y cualquier efecto previsible de las corrientes de marea y otras corrientes.

f.- El método y la frecuencia de determinación de la situación del buque, incluidas las opciones principal y secundaria, e indicación de las zonas en las que es esencial determinar con exactitud la posición del buque, y en las que debe obtenerse la máxima fiabilidad.

g.- Empleo de los sistemas de organización de tráfico marítimo y de notificación para buques.

h.- Consideraciones relativas a la protección del medio marino y,

i.- Planes de emergencia que prevean las medidas alternativas con el objeto de llevar el buque a aguas profundas o dirigirlo a puerto o fondeadero seguro en el caso de que surja alguna situación de emergencia que obligue a abandonar el plan original, teniendo en cuenta los medios humanos y materiales existentes en tierra para hacer frente a imprevistos, así como el equipo, la naturaleza de la carga y de la emergencia misma.

3.3. Los pormenores del plan deberán marcarse claramente en el puente de mando y registrarse oportunamente en las cartas náuticas y en un cuaderno del plan de viaje, o en un medio magnético de fácil acceso.

3.4. Todo el plan de viaje, así como los pormenores del mismo, deberán ser aprobados por el Capitán del buque antes de iniciar el viaje o travesía.

4. Ejecución

4.1. Una vez elaborado el plan del viaje o travesía, y tan pronto como se pueda saber la hora de salida y hora estimada de llegada con una precisión razonable, el viaje o la travesía se efectuará con arreglo al plan o a los cambios que en él se hayan introducido.

4.2. Los factores que deberán tenerse en cuenta al ejecutar el plan o al decidir qué hay que apartarse del mismo son los siguientes:

a.- La fiabilidad y el estado del equipo náutico de a bordo;

b.- La hora estimada de llegada a los puntos críticos de alturas y corrientes de mareas.

c.- Las condiciones meteorológicas (particularmente en zonas caracterizadas por períodos frecuentes de escasa visibilidad) y la información relativa a la derrota recomendada por los servicios meteorológicos.

d.- El paso por los puntos de peligro durante el día o la noche, y los efectos que esto puede tener en la precisión con la que se determine la situación.

e.- La situación del tráfico, especialmente en los puntos de convergencia de la navegación.

4.3. Es importante que el Capitán considere si alguna circunstancia particular, como la predicción de visibilidad restringida en una zona en la que la determinación de la situación por medios visuales en un punto crítico sea una característica esencial del plan del viaje o de la travesía, constituye un peligro inaceptable para la seguridad; y en tal caso, si esa parte de la travesía debe emprenderse en las condiciones imperantes o suceptibles de prevalecer. El Capitán deberá considerar también en qué puntos específicos del viaje o de la travesía podrá ser necesario reforzar el personal de cubierta o de la cámara de máquinas.

5. Vigilancia

5.1. El plan habrá de estar disponible en el puente en todo momento, con el fin de que los oficiales encargados de navegación puedan obtener y consultar de inmediato los pormenores del mismo.

5.2. La progresión del buque, de acuerdo con el plan del viaje o de la travesía, deberá vigilarse atenta y continuamente. Todo cambio que se introduzca en el plan deberá ajustarse a las presentes directrices y quedar claramente marcado y registrado.

33.- INSPECCIÓN DEL CARGO.- El servicio de inspección de naves es la oficina encargada de fiscalizar en los buques de la Marina Mercante Nacional, el cumplimiento de las disposiciones enumeradas en este prefacio, y en particular de todo asunto relacionado con el servicio de cartas, derroteros, compases, cronómetros e instrumentos y libros del cargo de navegación.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Para este efecto, se pasará revista de inspección al cargo de navegación, anualmente a los buques modernos, y cada seis meses a los que tengan más de 20 años, con el objeto de conceder el Certificado de Navegabilidad.

34.- FONDEADEROS.- Los fondeaderos indicados en las cartas náuticas con el símbolo pertinente, constituyen una recomendación basada en experiencias anteriores. El Oficial Navegante seleccionará el fondeadero apropiado, teniendo en consideración el tamaño y calado de su buque, las profundidades existentes y el área de borneo disponible.

35.- ADVERTENCIA SOBRE MAREA ROJA.- La multiplicación explosiva y concentrada de algunas algas microscópicas del fitoplancton producen toxinas que al ser consumidas por el hombre, a través de mariscos bivalvos, en cualquiera de sus formas —tales como: cholgas, choros, choritos, almejas, ostiones y otras especies susceptibles de contaminación— pueden producir serios problemas de intoxicación e inclusive la muerte. Este fenómeno conocido como Marea Roja, se caracteriza por el cambio de color en aguas oceánicas y continentales, que varían de pardo-amarillo a un rojo intenso, y ha afectado con frecuencia a las regiones de Aysén y Magallanes y de la Antártica Chilena.

Por lo tanto, los navegantes deben estar atentos a los Radioavisos Náuticos emitidos diariamente por las Radioestaciones de los Centros Navales, donde se especifican las coordenadas de las áreas afectadas y exentas por estos episodios de Marea Roja.

36.- HORA OFICIAL DE CHILE.- Por D.S. Nº 8.777 del 17 de mayo de 1947, se dispuso que la hora oficial de Chile Continental y Antártica Chilena, sea la correspondiente al huso horario +4, es decir la del meridiano 60° W.

Por D.S. Nº 1.489 del 6 de octubre de 1970, se dispone que, en cada año la Hora Oficial se adelantará en 60 minutos, a contar desde las 24 horas del segundo sábado del mes de octubre, por un período comprendido entre tal fecha y las 24 horas del segundo sábado del mes de marzo inmediatamente siguiente. Durante este período regirá el huso horario +3 (45° W).

Por D.S. Nº 61 del 19 de enero de 1982, que modifica al D.S. Nº 1.142 del 20 de octubre de 1980, se dispone que la Hora Oficial de Chile Insular Occidental (Islas de Pascua y Salas y Gómez), sea la correspondiente al huso horario +6 (90° W).

Los territorios insulares mencionados tendrán una diferencia de 2 horas con el continente.

Se deberá tener presente que el período en que se adelanta o atrasa la Hora Oficial de Chile Continental, Insular Occidental y la Antártica Chilena, puede ser modificado excepcionalmente por el Gobierno mediante Decreto Supremo.

Toda modificación que afecte a la Hora Oficial de Chile, se publicará en el Boletín de Noticias a los Navegantes, disponible en el sitio web del SHOA (*www.shoa.cl*).

37.- SEÑAL HORARIA.- El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, por intermedio de su Estación Horaria, mantiene en servicio las señales horarias radiotelegráficas y radiotelefónicas que se indican en el texto Radioayudas a la Navegación, de acuerdo a sus horarios y frecuencias establecidos para cada caso.

38.- TSUNAMI.- Los tsunamis (en japonés: tsu "puerto o bahía", nami "ola") o maremotos son ondas mecánicas que se propagan a través de una superficie líquida, producto de una perturbación de esta, debido principalmente a terremotos producidos por el movimiento de las placas tectónicas. Otras fuentes de generación de tsunamis, pero en una menor probabilidad, son los deslizamientos terrestres y submarinos, las erupciones volcánicas submarinas y la caída de meteoritos.

La mayoría de los tsunamis son originados por terremotos de subducción de gran magnitud. Para que se origine un Tsunami, el fondo marino debe moverse abruptamente en sentido vertical, de modo que una gran masa de agua sea impulsada fuera de su equilibrio normal. Cuando esta masa de agua trata de recuperar su equilibrio, se generan trenes de ondas que se propagarán por el océano. La generación de un Tsunami, estará determinada por las características de la ruptura del fondo marino y sus parámetros asociados.

~~Se comete el error de pensar que no se puede generar un tsunami cuando el epicentro del sismo es en tierra. El epicentro es solamente el lugar pro-~~

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

yectado en superficie donde se origina la ruptura, lo que no indica hasta donde llega dicha ruptura en su ancho y largo. Lo que sí es mandatorio para generar un tsunami, es que parte de la ruptura sea en el mar, transfiriendo así su energía a la columna de agua.

Los tsunamis viajan a grandes velocidades en aguas profundas (cercanas a los 800 kilómetros por hora en profundidades mayores a los 4000 metros), con una muy pequeña amplitud. En aguas poco profundas, la onda de tsunami disminuye su velocidad y aumenta su altura a medida que se aproxima a la costa.

Es recurrente creer que un tsunami es una sola onda. Un tsunami se manifiesta con una serie de trenes de ondas, que se pueden presentar por horas, ya que existe una compleja interacción entre las ondas que llegan a la costa debido a fenómenos de propagación (refracción, difracción, asomeramiento y reflexión). Además se debe considerar que la primera onda del tsunami no será necesariamente la mayor y se producirá una sucesión de ondas, que alcanzarán diferentes alturas, las que irán disminuyendo en la medida que la energía del tsunami se disipe.

En aguas profundas, las ondas pueden medir más de 100 millas de largo y menos de 1 metro de elevación y se propagan a una enorme velocidad, alcanzando de 300 a 500 nudos. Al irrumpir en aguas someras, las ondas se acortan y se elevan. Estas ondas en aguas profundas, pueden ser detectadas a través de instrumentos como los sistemas DART, localizados por lo general a 4000 metros de profundidad, aproximadamente. En costas con gran desplaye de aguas someras y aguas oceánicas profundas en su inmediación y puertos con acceso en forma de "V", las ondas pueden alcanzar grandes alturas y generar desastrosos efectos. Se han reportado ondas de tsunami con una distancia entre seno y cresta de hasta 20 metros.

El tiempo entre crestas de onda puede variar entre 5 y 120 minutos. Algunas veces, la parte de la ola que la evidencia es el seno, produciendo una baja anormal del nivel del mar. El navegante debe tener en cuenta los indicios que advierten la proximidad de un tsunami que puede arribar en pocos minutos, para tomar todas las precauciones que estén a su alcance, y hacerse a la mar si es posible.

Los tsunamis pueden recorrer enormes distancias, de hasta un tercio de la circunferencia de la Tierra en las aguas abiertas del océano Pacífico.

En 1960, un sismo en la costa de Chile generó un tsunami transoceánico que causó grandes daños y pérdidas de vidas en Japón; asimismo, en el 2011, el país nipón sufrió un fuerte terremoto que generó un tsunami, que tuvo repercusiones en Chile. Aun cuando los grandes tsunamis pueden causar graves estragos, pequeñas olas en aguas someras también pueden causar considerable daño al golpear los buques violentamente contra un fondo duro.

Un buque en puerto, al recibir información de un posible tsunami, debe buscar seguridad en aguas profundas y atender el canal de telecomunicaciones radiales de puerto. Posterior a un tsunami, pueden experimentarse marejadas anormales y corrientes por varios días. Todos los cuerpos de agua navegables están sometidos a los potenciales efectos de un tsunami, ya sean océanos, mar abierto, canales, fiordos e incluso lagos.

a.- Origen de un tsunami.- Los tsunamis, de acuerdo a su lugar de generación, se pueden clasificar como de campo lejano o de campo cercano. Los de campo cercano son aquellos cuyos efectos serán percibidos en nuestras costas, en un plazo inferior a una hora, lo cual implica muy poco tiempo de reacción. El tsunami de campo lejano tiene un mayor tiempo de desplazamiento desde su origen, del orden de horas, por lo que se debiera contar con mayor tiempo para tomar las medidas de mitigación correspondientes.

b.- Sistema Nacional de Alarma de Maremotos (SNAM).- Entró en vigencia el año 1964 y mediante el Decreto Supremo N° 26 de 1966, su organización, dirección y control fueron entregados al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, que es miembro y punto focal del Pacific Tsunami Warning and Mitigation System (PTWS).

El SNAM está integrado por una serie de organismos nacionales que interactúan entre sí:

-Oficina Nacional de Emergencias del Ministerio del Interior y Seguridad Pública (ONEMI).

-Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DGTM y de MM).

-Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

-Centro Sismológico Nacional (CSN).

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

c.- Salas de Operaciones del SNAM.- La infraestructura física del SNAM se encuentra compuesta por tres Salas de Operaciones. La Principal y la Alternativa I en Valparaíso, en dependencias del SHOA y la Alternativa II en Viña del Mar, en dependencias de la Academia Politécnica Naval. Todas ellas ubicadas sobre la cota de inundación e implementadas para monitorear cualquier evento tsunamigénico local o transoceánico, que pudiese afectar las costas de Chile. Las funciones básicas de la Sala de Operaciones principal del SNAM son:

-Evaluar la posible generación de tsunamis causados por eventos sísmicos asociados al proceso de subducción con base en la información sísmica y de nivel del mar disponible, difundiendo oportunamente los estados de Amenaza de tsunami y Cancelación de tsunami a la ONEMI, y a las Autoridades Navales y Marítimas, para que tomen las correspondientes medidas de mitigación. ~~Los tsunamis generados a causa de deslizamientos terrestres o submarinos, erupciones volcánicas, caída de meteoritos al océano o lagos, no serán evaluados por el SNAM, ya que constituyen eventos puntuales que por su rápida evolución no permiten dar una respuesta temprana con las tecnologías actuales.~~

-Monitorear el nivel del mar frente a sismos que puedan generar tsunamis, con el objetivo de confirmar su ocurrencia y analizar los posibles efectos en nuestras costas y de este modo actualizar, si es necesario, la información respecto de los estados de amenaza determinados previamente.

~~-Efectuar el intercambio de antecedentes derivados de sismos de magnitudes iguales o superiores a 6,5, generados en territorio nacional, con el Centro de Alerta de Tsunami del Pacífico (PTWC), con los Servicios Hidrográficos de la Marina de Guerra del Perú (DHN), de la Armada de Ecuador (INOCAR) y de la Armada de Colombia (DIMAR).~~

-Interactuar con otros organismos nacionales integrantes del SNAM en forma eficiente y oportuna.

-Desarrollar programas continuos de formación ~~profesional~~ de alto nivel, capacitación técnica experta, programas de revisión de nuevas tecnologías y de los protocolos, que permitan recoger e integrar las buenas prácticas. ~~corregir las deficiencias detectadas en los procedimientos e incorporar los avances científicos y tecnológicos en esta materia.~~

39.- INFORMACIÓN SOBRE SISMOS Y TSUNAMIS.- El SNAM recibe información sísmica de fuentes oficiales, con las cuales evalúa la Amenaza de Tsunami mediante el Sistema Integrado de Predicción de Alarma de Tsunamis (SIPAT); software que sectoriza al país en 21 bloques, lo cual permite que, en caso de un tsunami, solo se evacúen aquellas zonas que se vean directamente afectadas y no todo el Territorio Nacional. La información derivada de la evaluación del SNAM que debe difundirse, se resume en los siguientes estados:

a.- Alarma: Estado difundido por el SHOA a la ONEMI, Autoridades Navales y Marítimas, el cual estará asociado a un Tsunami mayor siendo limitado por los bloques definidos en el SIPAT, los que serán informados en el respectivo Boletín, contemplando la evacuación hacia Área de Seguridad. Para sismos de Campo Lejano se considerarán los pronósticos emitidos por el PTWC. Este estado podrá ser actualizado y/o modificado en la medida que existan nuevos antecedentes sísmicos, de mediciones de nivel del mar o de pronósticos emitidos por el SIPAT o PTWC, pudiendo efectuarse cambios de estado.

b.- Alerta: Estado difundido por el SHOA a la ONEMI, Autoridades Navales y Marítimas, el cual estará asociado a un Tsunami intermedio, siendo limitado por los bloques SIPAT, los que serán informados en el respectivo Boletín, contemplando la evacuación hacia Área de Seguridad. Para sismos de Campo Lejano se considerarán los pronósticos emitidos por el PTWC. Este estado podrá ser actualizado o modificado en la medida que existan nuevos antecedentes sísmicos, de mediciones de nivel del mar o de pronósticos emitidos por el SIPAT o PTWC, pudiendo efectuarse cambios de estado.

c.- Precaución: Estado difundido por el SHOA a la ONEMI, Autoridades Navales y Marítimas, el cual estará asociado a un Tsunami menor, cuando exista una amenaza de tsunami cuyos efectos solo sean evidentes en la Zona de Precaución. Este estado podrá ser actualizado o modificado en la medida que existan nuevos antecedentes sísmicos, de mediciones de nivel del mar o de pronósticos emitidos por el SIPAT o PTWC, pudiendo efectuarse cambios de estado.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

d.- Informativo: Estado difundido por el SHOA a la ONEMI, Autoridades Navales y Marítimas cuando dentro del Campo Cercano no existe una amenaza de tsunami para las costas de Chile. Este estado podrá estar asociado a tsunamis instrumentales que no serán percibidos por observadores en la costa y tampoco revisten riesgo alguno para personas o infraestructura. Para Campo Lejano, define que el sismo no tiene las condiciones para generar una amenaza.

e.- Cancelación: Estado difundido a la ONEMI, Autoridades Navales y Marítimas para informar que en base al monitoreo de las estaciones de nivel del mar, la amenaza de tsunami ha cesado en una zona determinada. La cancelación podrá ser parcial, es decir, en algunas zonas podrá estar vigente una alarma, alerta o precaución y en otras una cancelación. También se podrá emitir una cancelación total, cuando se considere a todo el territorio nacional de una sola vez.

Se debe tener presente que, la difusión de Boletines emitidos por el SNAM informando una Cancelación Parcial o Total de la Amenaza de Tsunami, no implica que la población pueda retornar a las zonas costeras evacuadas, debiendo esperar el pronunciamiento oficial desde la ONEMI con la autorización para iniciar el proceso de retorno a los sectores evacuados.

40.- ACCIONES ANTE UN TSUNAMI DE ORIGEN CERCANO O LEJANO.-

a.- Tsunami de origen cercano: Si ocurriese un sismo en la costa, de una intensidad tal, que no permita mantenerse de pie, y la nave se encuentre atracada, se podrá generar información sobre Precaución, Alerta o Alarma a través de la Autoridad Marítima o a través del Sistema de Protección Civil de la ONEMI. De inmediato se deben activar los equipos de comunicaciones VHF marítimo, para recibir las instrucciones de la Autoridad Marítima del puerto; encender los equipos NAVTEX y SafetyNet, para recibir la información sobre si existe ocurrencia de un tsunami, y activar los procedimientos de zarpe de emergencia. Ya en la mar, se navegará en busca de profundidades superiores a los 150 metros.

Si se encuentra navegando en las cercanías de la costa, y se recibe información de la ocurrencia de un tsunami en la zona donde se navega, diríjase a aguas de profundidades superiores a 150 metros, donde la onda de tsunami no es destructiva.

Se deberá considerar que en las zonas costeras, mientras se produce un tsunami, se pueden experimentar fuertes corrientes anómalas locales. Si se encuentra navegando en canales, se recomienda mantenerse a medio freo y tener precaución ante la ocurrencia de corrientes anómalas.

b.- Tsunami de origen lejano: Si ocurre un sismo lejano ~~—en Japón, por ejemplo—~~ de una magnitud tal que genere un tsunami transoceánico, se informará a la ONEMI, Autoridades Navales y Marítimas, por los equipos de comunicaciones VHF marítimo y como noticia urgente a los navegantes por los sistemas NAVTEX y SafetyNet.

El SHOA procederá al monitoreo de la propagación de la onda de tsunami e informará, a través de la Autoridad Marítima ~~Local~~, a las naves que se encuentren en puerto y navegando, por el VHF marítimo y los sistemas NAVTEX y SafetyNet, los tiempos de arribo de la onda a las Estaciones de Nivel del Mar de la Red Nacional.

La Autoridad Marítima y cada nave procederá a poner en ejecución los planes de zarpe en busca de profundidades superiores a los 150 metros.



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SISTEMA DE BALIZAMIENTO MARÍTIMO NACIONAL

1.- GENERALIDADES.- El Sistema de Balizamiento Marítimo Nacional se utiliza en señales marítimas, fluviales y lacustres, y proporciona reglas aplicables a todas las señales fijas y flotantes, con excepción de las estructuras petroleras fijas costa afuera. Indica además:

a) Los límites laterales de canales navegables.
b) Los peligros naturales y otros obstáculos a la navegación.
c) Rutas preferidas para la navegación.
d) Otras áreas de importancia para el navegante.
e) La recalada a un puerto o canal.
f) Puntos de apoyo en el cambio de rumbo del buque.
g) Puntos de referencia para controlar la posición del buque dentro de la ruta de navegación.
h) Nuevos peligros.

2.- REGIÓN DE BOYADO.- En Chile, se utiliza la región "B" del Sistema Internacional de Señalización Marítima: “verde a babor” y “rojo a estribor”.

3.- SENTIDO CONVENCIONAL DEL BALIZAMIENTO.- El sentido convencional del balizamiento empleado en las costas de Chile es:

a.- De S a N en los canales orientados a lo largo de la costa, excepto en el canal Magdalena que es de N a S.
b.- De W a E en los canales transversales, excepto en el canal Cockburn y en el Estrecho de Magallanes que es de E a W.
c.- Entrando a puerto, cualquiera ubicación geográfica que este tenga.
d.- En el Canal Beagle, entre las longitudes 68º 36' 38",5 W y 66º 25' 00",0 W, la señalización marítima existente en ambas riberas —es decir, el color de las luces o de sus estructuras— no indica sentido de balizamiento alguno, ni ha sido utilizado en dicho tramo el Sistema de Balizamiento Marítimo Internacional —IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities).
No obstante, se hace presente que en el caso de las señales: de Peligro Aislado, de Aguas Seguras, Cardinales y Especiales, sus características de color y destello sí corresponden al sistema IALA.

4.- TIPOS DE SEÑALES.- Este Sistema comprende diversos tipos de señales que pueden emplearse en forma combinada:

Señales Laterales: Utilizadas con un sentido convencional de balizamiento, aplicadas generalmente para canales bien definidos. Estas señales marcan los costados de babor y de estribor de la ruta a seguir. Donde el canal se bifurca, puede utilizarse una señal lateral modificada para indicar la ruta preferida.

Señales Laterales Modificadas: Utilizadas con un sentido convencional de balizamiento que permiten mostrar el punto donde se bifurca un canal, ya sea artificial o natural, indicando cuál es el canal preferido para la navegación.

Señales Cardinales: Indican que en el área, las aguas más profundas se encuentran hacia el lado que indica la denominación de la señal.

Señal de Peligro Aislado: Se coloca sobre un peligro de área reducida rodeada de aguas navegables.

Señal de Aguas Seguras: Está rodeada por todas partes de aguas navegables, pero no marca un peligro. Puede utilizarse, por ejemplo, como marca de medio canal o como señal de recalada.

Señal Especial: No está destinada primordialmente para ayudar a la navegación, sino que se le emplea para indicar un área especial o una configuración determinada, cuya naturaleza puede surgir consultando una carta u otro documento náutico.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Señales Costeras: Cuyo objetivo principal no es indicar un peligro a la navegación, sino marcar un punto de referencia para el control de la posición del buque.

Señal de Nuevos Peligros: Indican peligros descubiertos recientemente, aún no registrados en documentos náuticos.

5.- MÉTODO EMPLEADO PARA CARACTERIZAR LAS SEÑALES.- El significado de una señal depende de una o varias de las siguientes características:

De noche:	color y ritmo de la luz.
De día:	color, forma y marca de tope de la estructura.

Las boyas no deben considerarse como señales infalibles y tampoco deben emplearse para obtener situación por demarcación a ellas, se exceptúan las boyas pilar, las cuales no tienen radio de borneo.

6.- PRIORIDAD DE FUNCIONAMIENTO

Prioridad A.-	Señal que nunca puede estar fuera de servicio, ya que afecta seriamente a la seguridad de la navegación.
Prioridad B.-	Señal que puede estar fuera de servicio, pero su reencendido debe ser abordado a la brevedad.
Prioridad C.-	Señal que puede estar fuera de servicio, cuyo tiempo de normalización no debe superar los 90 días, con excepción del balizamiento ubicado en el territorio antártico.
Prioridad D.-	Funcionamiento a requerimiento.

DESCRIPCIÓN DE LAS SEÑALES

a.- Señales Laterales

Ubicación: En un lugar seleccionado en base al uso de la señal, en el agua, en tierra o en estructuras artificiales tales como: muelles, molos, etc.

Características:

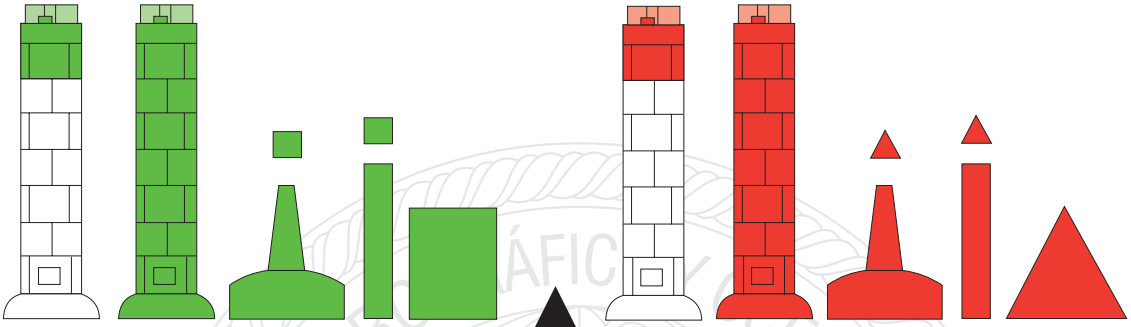
Color de luz:	De acuerdo al sentido convencional de balizamiento, rojo a estribor y verde a babor.
Ritmo de luz:	Centelleante (60 destellos/min). 1 destello en 3, 5, 10, 15 o 20 s. 2 destellos en 6 s. 3 destellos en 9 s. 4 destellos en 12 s.
Forma de la estructura:	Preferentemente, forma cónica para estribor y cilíndrica para babor. En caso de que no sea posible utilizar las formas anteriores, llevará obligadamente marca de tope, excepto cuando la señal esté instalada en tierra.
Color de la estructura:	Según el sentido convencional de balizamiento, rojo a estribor y verde a babor.
Color alternativo:	Blanco con parte superior rojo, a estribor, y blanco con parte superior verde, a babor.
Marca de tope:	Cónica, color rojo a estribor, y cilíndrica, color verde a babor.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SEÑALES LATERALES

SEÑALES DE BABOR

SEÑALES DE ESTRIBOR





Centelleante verde (60 destellos/min)
1 destello verde en 3 s.
1 destello verde en 5 s.
2 destellos verdes en 6 s.
3 destellos verdes en 9 s.
4 destellos verdes en 12 s.

DIRECCIÓN DEL BALIZAMIENTO

Centelleante rojo (60 destellos/min)
1 destello rojo en 3 s.
1 destello rojo en 5 s.
2 destellos rojos en 6 s.
3 destellos rojos en 9 s.
4 destellos rojos en 12 s.



1 destello verde en 10 s.
1 destello verde en 15 s.
1 destello verde en 20 s.

1 destello rojo en 10 s.
1 destello rojo en 15 s.
1 destello rojo en 20 s.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

B-4

b.- Señales Modificadas

Ubicación: En el agua, sobre un punto donde el canal se bifurca.
En tierra, en el vértice más saliente de la bifurcación del canal.

Características:

Color de luz: Canal preferido a estribor, color verde.
Canal preferido a babor, color rojo, de acuerdo al sentido convencional de balizamiento.

Ritmo de luz: 2 + 1 destellos en 14 s.
2 + 1 destellos en 16 s.

Forma de la estructura: Preferentemente, forma cónica para canal preferido a babor y forma cilíndrica para canal preferido a estribor. En caso de que no sea posible utilizar estructuras con la forma anterior, llevará obligadamente marca de tope, excepto cuando la señal esté instalada en tierra.

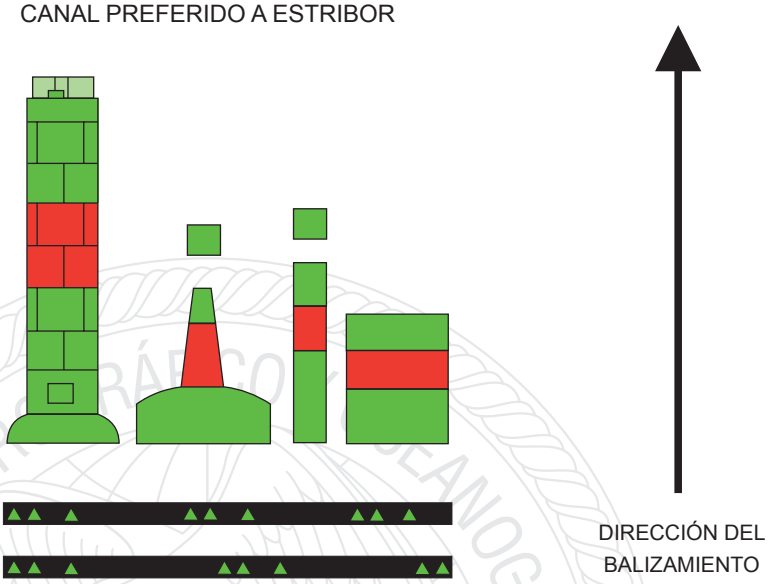
Color de la estructura: Canal preferido a babor, roja con una franja ancha horizontal verde.
Canal preferido a estribor, verde con una franja ancha horizontal roja, según el sentido convencional de balizamiento.

Marca de tope: Cónica, color rojo, para canal preferido a babor.
Cilíndrica, color verde, para canal preferido a estribor.

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO ARMADA DE CHILE

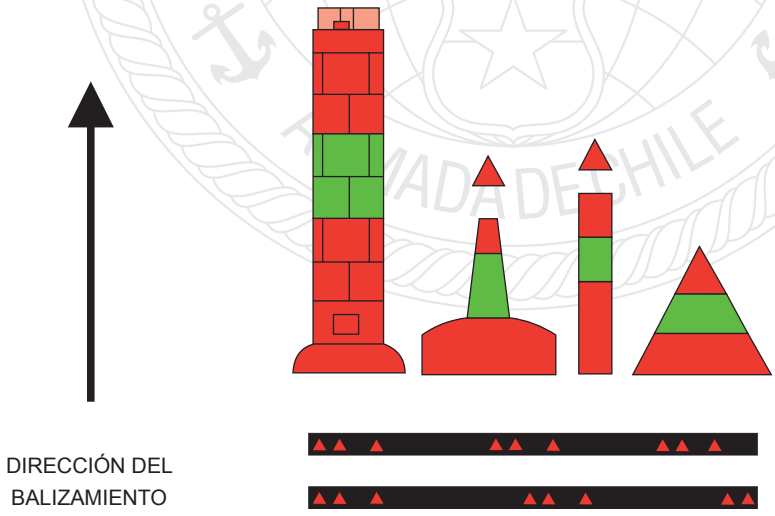
SEÑALES LATERALES MODIFICADAS

CANAL PREFERIDO A ESTRIBOR



- Compuesta de 2 destellos verdes más 1 destello verde en un período total de 14 s.
- Compuesta de 2 destellos verdes más 1 destello verde en un período total de 16 s.

CANAL PREFERIDO A BABOR



- Compuesta de 2 destellos rojos más 1 destello rojo en un período total de 14 s.
- Compuesta de 2 destellos rojos más 1 destello rojo en un período total de 16 s.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

c.- Señales Cardinales

Una señal cardinal recibe el nombre del cuadrante por el cual se debe navegar respecto al punto señalizado. Los cuatro cuadrantes (N, S, E y W) están limitados por demarcaciones verdaderas NW-NE, NE-SE, SE-SW, SW-NW, tomados desde el punto de interés señalizado.

Ubicación: En el agua o en tierra, en un lugar que permita identificar claramente la información que ésta entrega.

Características:

Color de luz: Blanca.

Ritmo de luz:
Cardinal N centelleante (60 D/min).
Cardinal E centelleante (3 destellos en 3 s en un período de 10 s).
Cardinal S centelleante (6 destellos en 6 s más 1 destello largo de 2 s en un período de 15 s).
Cardinal W centelleante (9 destellos en 9 s en un período de 15 s).

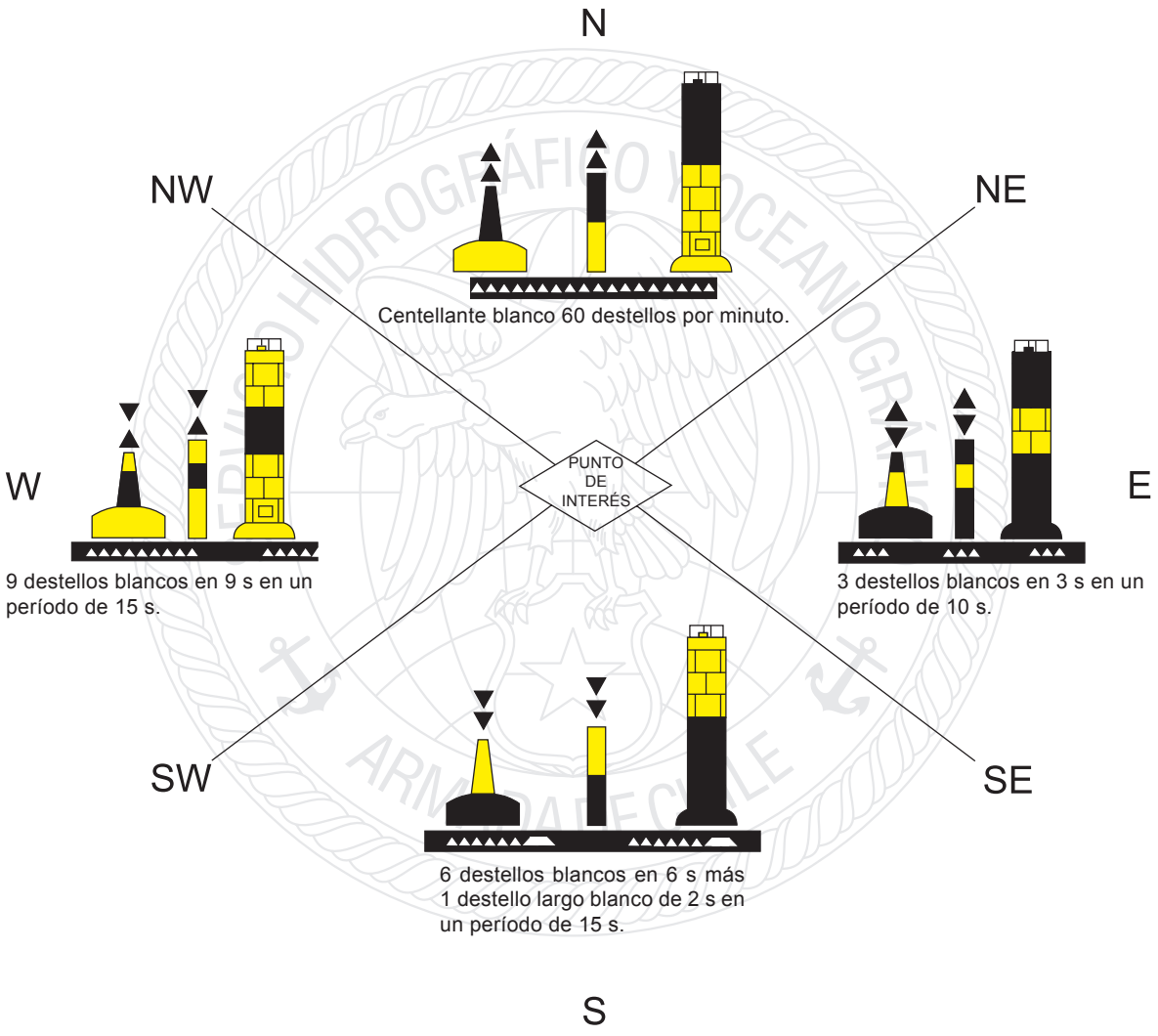
Forma de la estructura: Cualquiera, excepto cónica o esférica; con marca de tope obligada, excepto cuando la señal esté instalada en tierra.

Color de la estructura:
Cardinal N: parte inferior amarilla y parte superior negra.
Cardinal E: negra con una sola franja ancha horizontal amarilla.
Cardinal S: parte superior amarilla con parte inferior negra.
Cardinal W: amarilla con una sola franja ancha horizontal negra.

Marca de tope:
Cardinal N: dos conos negros superpuestos, puntas hacia arriba.
Cardinal E: dos conos negros superpuestos, opuesto por la base.
Cardinal S: dos conos negros superpuestos, con puntas hacia abajo.
Cardinal W: dos conos negros superpuestos, opuestos por los vértices.

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO ARMADA DE CHILE

SEÑALES CARDINALES



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

B-8

d.- Señal de Peligro Aislado

Ubicación: En el peligro.

Características:

Color de Luz: Blanca.

Ritmo de luz: 2 destellos en 6 s.
2 destellos en 10 s.

Forma de estructura: Cualquiera, pero con marca de tope obligada.

Color de la estructura: Negra con una o más franjas horizontales rojas.

Marca de tope: 2 esferas negras superpuestas.



2 destellos blancos en 6 s.
2 destellos blancos en 10 s.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

e.- Señal de Aguas Seguras

Ubicación: En el agua.

Características:

Color de Luz: Blanca.

Ritmo de luz: Código Morse "A" en 12 s.
1 destello largo en 10 s.

Forma de estructura: Preferentemente esférica, o en su defecto cualquier otra forma, pero con marca de tope obligada.

Color de la estructura: Franjas verticales rojas y blancas.

Marca de tope: Una esfera roja.



Código Morse "A" blanco en un período de 12 s.
1 destello largo blanco de 2 s. en un período de 10 s.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

B-10

f.- Señal Especial

Ubicación: En el agua o en tierra, sobre el lugar que se desee señalizar, o en un lugar apropiado de acuerdo con el uso de la señal.

Características:

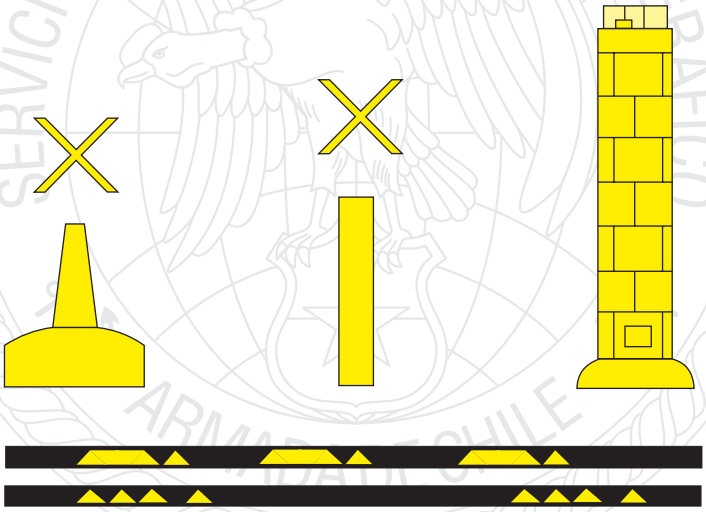
Color de Luz: Amarilla.

Ritmo de luz: Código Morse "N" en 9 s.
3+1 destellos en 20 s.

Forma de estructura: Optativa, pero con marca de tope obligada.

Color de la estructura: Amarilla.

Marca de tope: Una "X" de color amarillo.



Código Morse "N" amarillo en un período de 9 s.
Compuesta de tres más un destello amarillo en 20 s.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

g.- Señales Costeras

Ubicación: En tierra, en un lugar apropiado según el uso de la señal.
En el agua, cuando se trate de buques faros o grandes boyas de navegación.

Características:

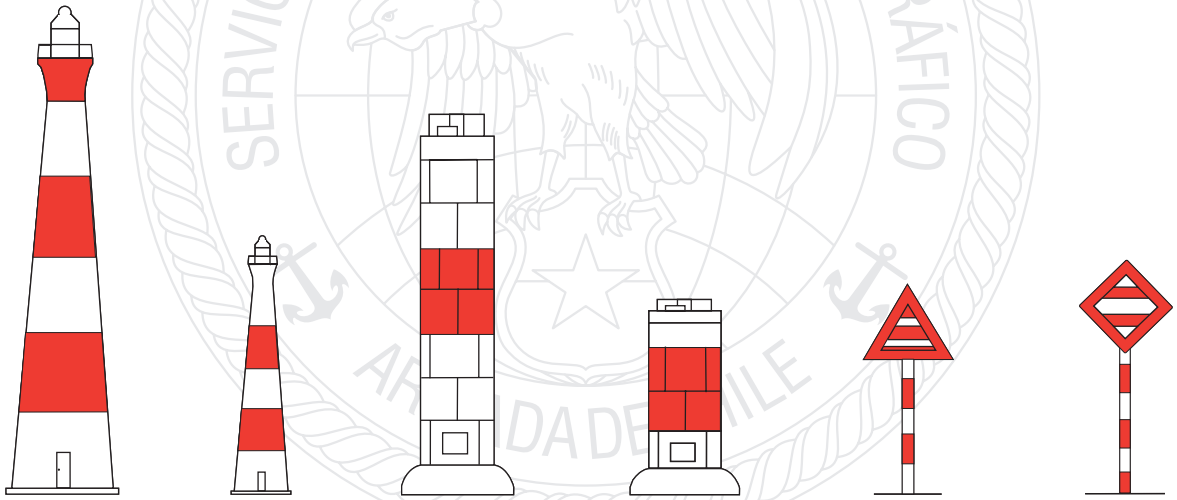
Color de Luz: Blanca.

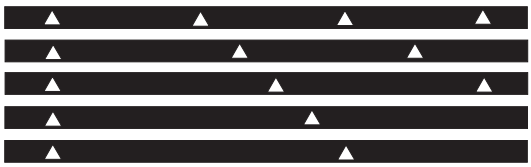
Ritmo de luz: 1 destello en 5, 10, 12, 15, 18 ó 20 s.
1 destello largo de 3 s en 8 s.
3 destellos en 9 s.
4 destellos en 12 s.

Forma de la estructura: Cualquiera, pero preferentemente cilíndrica, o troncopiramidal, sin marcas de tope.

Color de la estructura: Blanca, con una o más franjas horizontales rojas.

Marca de tope: No tiene.





1 Destello blanco en 10 s.
1 Destello blanco en 12 s.
1 Destello blanco en 15 s.
1 Destello blanco en 18 s.
1 Destello blanco en 20 s.



1 Destello blanco en 5 s.
3 Destellos blancos en 9 s.
4 Destellos blancos en 12 s.
1 Destello largo blanco de 3 s. en 8 s.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

B-12

h.- Descripción Señal de Nuevos Peligros

Ubicación: En el agua, sobre el nuevo peligro.

Características:

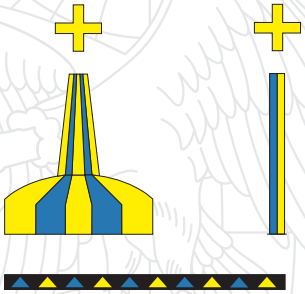
Color de Luz: Azul y amarilllo.

Ritmo de luz: Destellos alternados: 1 destello azul de 1 s, más intervalo de 0,5 s, más 1 destello amarillo de 1 s, más intervalo de 0,5 s en 3 s.

Forma de la estructura: Castillete o espeque y su tamaño dependerá de su localización.

Color de la estructura: Franjas verticales azules y amarillas de igual tamaño (mínimo cuatro, máximo ocho).

Marca de tope: Cruz amarilla en posición vertical.



1 destello azul de 1 s, más intervalo de 0,5 s, más
1 destello amarillo de 1 s, más intervalo de 0,5 s en 3 s.

El término “Nuevos Peligros” se utiliza para describir los peligros que se han descubierto recientemente y que aún no se registran en los documentos náuticos. Los "Nuevos Peligros" incluyen obstáculos producidos por causas naturales como bancos de arena o rocas, o peligros resultantes de la acción humana como naufragios.

Los nuevos peligros serán señalizados de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Un nuevo peligro podrá ser marcado por medio de un respondedor de radar codificado morse "D" (— ••), que en la pantalla del radar exhiba una señal con largo de 1 milla náutica.

b) Además puede ser señalizado por otro medio electrónico como un sistema de identificación automático (AIS-AtoN).

c) Las Ayudas a la Navegación Virtuales pueden ser desplegadas solas o junto con las ayudas a la navegación físicas.

d) La señalización de Nuevos Peligros puede ser eliminada cuando la Autoridad Competente considere que la información relacionada con el "Nuevo Peligro" haya sido suficientemente promulgada o que el peligro ya no exista.

Original, mayo 2011

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

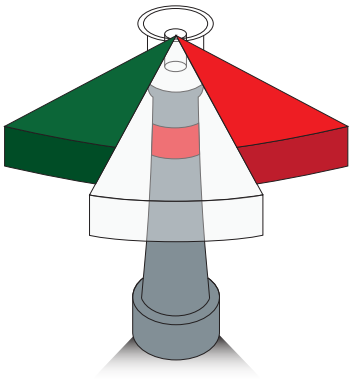
i.- Luz de Sectores

Ubicación: En tierra.

Características:

Color de Luz: Verde, Blanco y Rojo.

Ritmo de luz: Cada luz, con su arco de visibilidad y ritmo predeterminado.



Una luz de sectores es una ayuda fija para la navegación que emana una luz de diferentes colores y/o ritmos sobre los arcos designados. El color de la luz proporciona información direccional al usuario marítimo.

Se puede utilizar una luz de sector para:

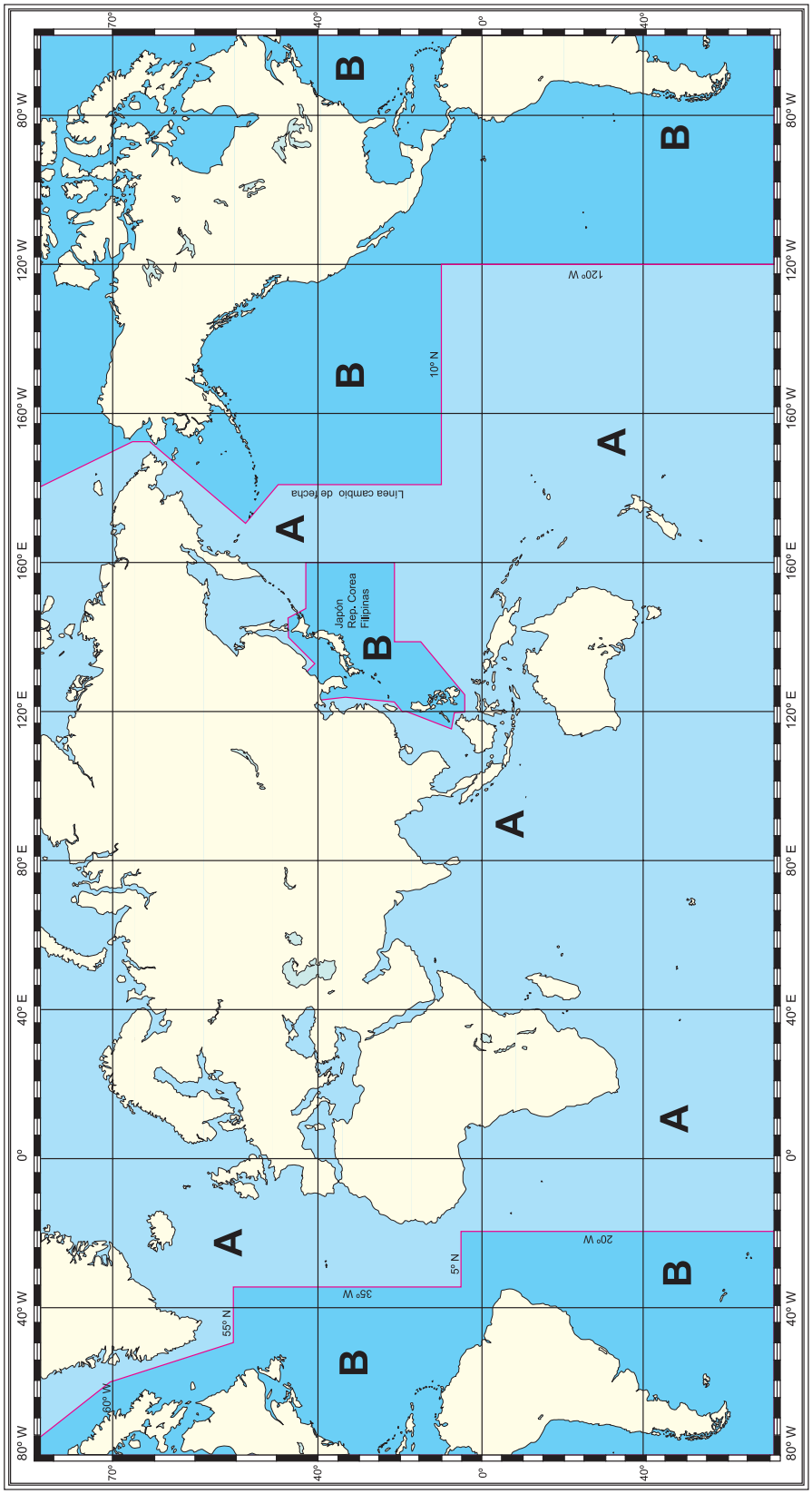
a) Entregar información direccional en un paso navegable.

b) Indicar un punto de retorno, una unión con otros canales, un peligro o un lugar de importancia para la navegación.

c) Entregar información respecto a áreas peligrosas que se deben evitar.

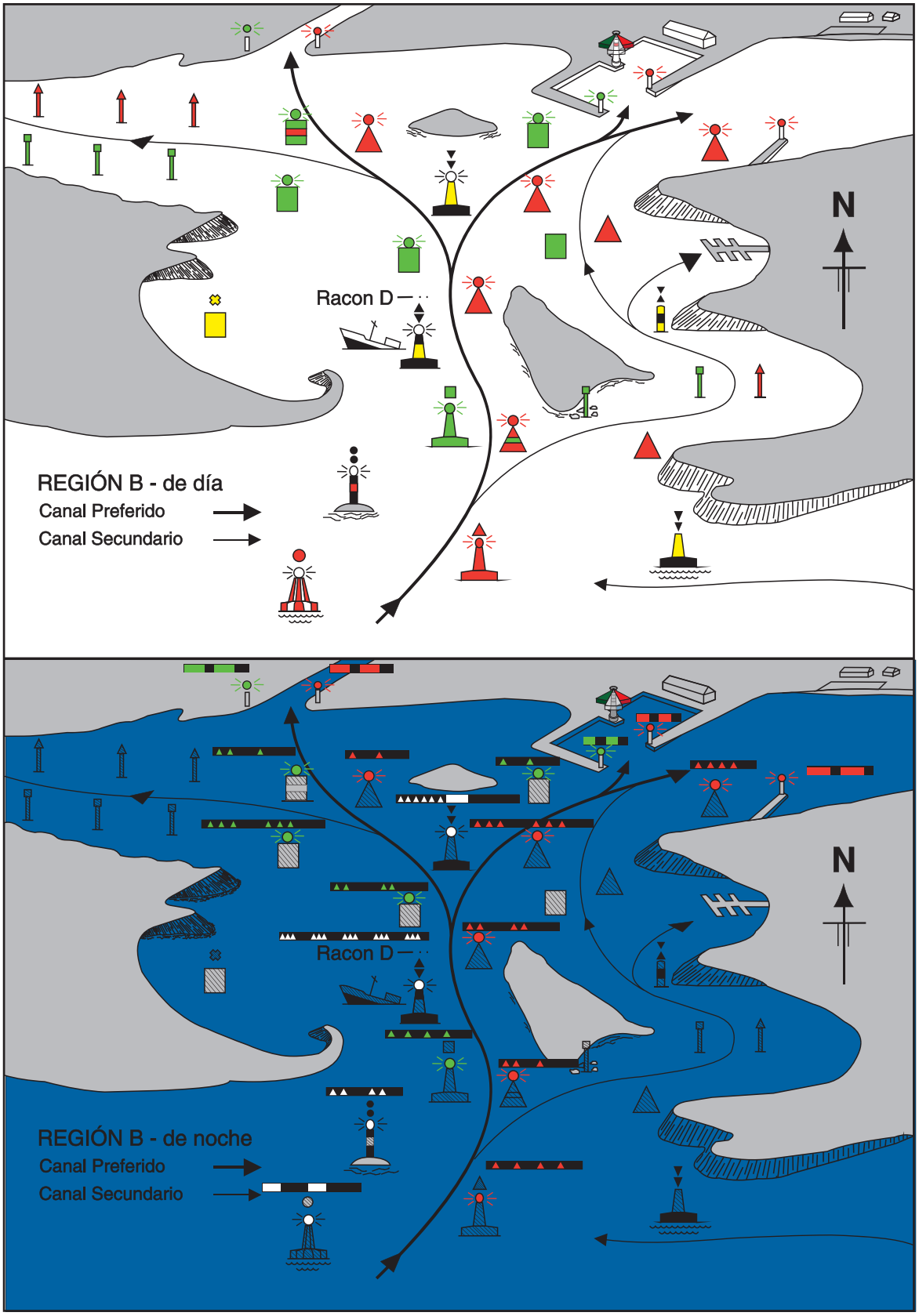
d) En algunos casos se puede utilizar una sola luz direccional.

SISTEMA DE BALIZAMIENTO MARÍTIMO IALA
Regiones de Balizamiento A y B. Noviembre de 1980



Original, julio 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Original, julio 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE (DGTM Y DE MM)

1.- INSTRUCCIONES GENERALES PARA EL EMPLEO DEL DERROTERO DE LA COSTA DE CHILE.-

El Derrotero es un complemento indispensable de la carta náutica, debido a que entrega la descripción del litoral o de tramos específicos de la costa, señalando la situación de los peligros, datos sobre vientos, marea y corrientes de la localidad, instrucciones para la navegación y recomendaciones para la derrota en estrechos, canales y pasos, al aproximar y recalar a los principales puertos, entre otras variadas informaciones de interés general para el navegante, que no pueden darse por completo en las cartas náuticas.

Desde un punto de vista normativo, el contenido del Derrotero se divide en tres tipos: **descripciones, recomendaciones e instrucciones y restricciones.**

Las descripciones, contienen explicaciones generales y detalladas de la costa, canales, pasos, fondeaderos, entre otros que en algunos casos, son apoyadas con fotografías de diversos lugares, constituyendo una importante contribución al navegante, objeto facilitar su reconocimiento y ayuda a la seguridad.

Las recomendaciones, consisten en advertencias y consejos, producto de la experiencia recopilada en el tiempo y extraídas de los Partes de Viajes enviados por los Comandantes de Buques, destinadas a llamar la atención sobre puntos específicos de la costa, reconocimiento de ciertos peligros y consejos para navegar determinados sectores, todo lo que contribuye a la seguridad a la navegación. Si bien, las recomendaciones dependen de las condiciones de la nave en cuanto a sus dimensiones y capacidades evolutivas, experiencia del Capitán, Práctico o Navegante y de las condiciones ambientales del momento, es necesario considerar que, en caso de incidentes o siniestros marítimos, el incumplimiento deliberado de las recomendaciones por parte de los capitanes, podría ser considerado como un antecedente más, de aquellos que los investigadores de accidentes deberán tener presente al momento de resolver.

Las instrucciones y restricciones se refieren al establecimiento de límites operacionales, como por ejemplo eslora, calado y tonelaje máximo de una nave, para navegar un determinado canal, paso o estrecho y puerto, entre otros, que el Derrotero dispone, prohíbe o permite, en razón a mantener un alto nivel de seguridad en la navegación, con el fin de velar por la protección de la vida humana en el mar, procurando la preservación del medio ambiente acuático. Su cumplimiento tendrá el carácter de obligatorio para los navegantes.

En caso de incumplimiento deliberado o negligencia en observar cualquiera precaución señalada en el Derrotero, constituirá un elemento de juicio importante a la hora de valorar las causas y circunstancias de un siniestro marítimo. Ninguna disposición del Derrotero eximirá al Capitán o a la dotación, de las consecuencias de su inobservancia, aún durante la práctica normal del marino o en circunstancias especiales del caso. Las Instrucciones se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con color celeste.

Original, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

2.- INSTRUCCIONES GENERALES DE SEGURIDAD RESPECTO A LA ACTIVIDAD SÍSMICA.-

Al ser Chile un país con una elevada actividad sísmica, estos fenómenos suelen ocurrir con relativa frecuencia. Si un hecho de esta naturaleza ocurre, se recomienda mantener la calma y seguir las instrucciones de las autoridades locales. El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, al recibir datos relacionados con eventos sísmicos, evaluará la amenaza de eventuales tsunamis para las costas de Chile, con el fin de hacer llegar toda la información relacionada con la magnitud, epicentro, profundidad y hora estimada de llegada de un maremoto u ondas de mareas anormales que tengan efectos en las costas de Chile, lo cual significará activar los planes de emergencia de la Autoridad Marítima, pudiendo, en el caso de ser necesario, ordenar que las naves deban zarpar de emergencia desde su sitio de atraque y dirigirse a un lugar con profundidad segura. Mayor información sobre tsunamis, se encuentra en el numeral 37.- del apartado PREFACIO.

Al arribar una nave a un puerto nacional, su Capitán deberá interiorizarse de las principales disposiciones vigentes respecto a la planificación ante terremotos y/o tsunamis, tanto de la Autoridad Marítima Local, como de la Administración del Puerto o terminal donde se encuentre.

3.- INSTRUCCIONES GENERALES RESPECTO A LA NAVEGACIÓN EN AREAS MARINAS PROTEGIDAS, PARQUES NACIONALES Y SUS INMEDIACIONES.-

Las Áreas Marinas Protegidas, (AMP), en términos generales, son áreas definidas geográficamente, que han sido designadas o reguladas y administradas a fin de alcanzar objetivos específicos de conservación. En la legislación nacional, existen tres tipos de áreas marinas protegidas: las Reservas Marinas, que protegen pequeñas zonas de reproducción de especies de interés pesquero o zoológico; las Áreas Marinas y costeras protegidas de múltiples usos, que resguardan hábitats pero permiten una explotación con medios sustentables y los Parques Marinos, donde la protección es completa, vale decir se prohíbe toda actividad extractiva, salvo el uso de comunidades autóctonas. Para el caso de los Parques Nacionales, si bien estos están concebidos para conservación terrestre, existen tres que deben ser considerados al momento de transitar por ellos, debido a que representan hábitats marinos y sus respectivas especies biológicas; estos son los siguientes: Cabo de Hornos, Alberto M. D' Agostini y Bernardo O´Higgins.

En aquellos casos donde resulta practicable, se ha incorporado un aviso informativo en las cartas de navegación oficiales. En los lugares citados no existe prohibición de navegación o fondeo; sin embargo, el tránsito de naves a través de ellas o próximas a dichos sectores, deberá ser efectuado con máxima precaución, evitando afectar el hábitat de las especies de las cuales ellas son parte.

4.- CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS.-

El Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática ha dispuesto, entre otras, la adopción de las siguientes medidas, cuyo conocimiento es de interés para los navegantes:

a.- Se prohíbe toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, desde naves o artefactos navales, salvo en los siguientes casos:

1) Los buques petroleros, de AB (arqueo bruto) 150 o más y los buques, que sin ser petroleros, estén equipados con espacios de carga para transportar hidrocarburos a granel y que tengan una capacidad total, igual o superior a 200 m^3, cuando:

- Se encuentren navegando a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima.
- El régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla marina.
- La cantidad total de hidrocarburos descargados no sea superior a 1/15.000 de la capacidad total de carga, en el caso de buques existentes, o a 1/30.000 en caso de buques nuevos.
- Tengan en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos (oleómetro), y dispongan de un estanque de decantación.

2) Las condiciones impuestas precedentemente no serán exigibles para las descargas de lastres limpios o segregados.

Original, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

3) Las naves de AB 400 o más, los artefactos navales y los buques mencionados anteriormente, sólo podrán efectuar la descarga de las aguas de sentinas de los espacios de máquinas, no contaminados con hidrocarburos transportados como carga, cuando:

- Se encuentren a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima.
- Estén navegando en ruta.
- El contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón.
- Tengan en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos (oleómetros), equipo de separación de agua e hidrocarburos, o sistemas de filtración de hidrocarburos.

Las condiciones anteriores no se exigirán cuando dichas aguas, sin dilución, tengan un contenido de hidrocarburos que no exceda de 15 partes por millón, y se tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos.

b.- Las descargas no podrán contener productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de contaminar las aguas, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga.

c.- Se prohíbe la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas, a toda nave o artefacto naval, en aguas interiores, puertos y canales, salvo que se trate exclusivamente de descargas de:

- Aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, no contaminadas con hidrocarburos.
- Aguas no contaminadas con hidrocarburos transportadas como carga.
- Hidrocarburos o mezclas oleosas, cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón. En este caso, la nave o artefacto naval deberá tener en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos, el que estará provisto de un dispositivo de detención, que garantice que la descarga se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos de aquélla, exceda dicha restricción.

d.- Toda nave o artefacto naval que no pueda cumplir con lo anterior, deberá retener sus residuos a bordo y descargarlos en instalaciones de recepción aptas. En caso que no las hubiere, la Autoridad Marítima podrá autorizar su eliminación de forma que no ocasione daños o perjuicios en el medio ambiente marino.

e.- Con el objeto de evitar la transmisión de especies perjudiciales y epidemias, dispónese que toda nave procedente del extranjero lastrada con agua de mar, deberá renovar su lastre al menos una vez antes de arribar a puertos chilenos y a una distancia no inferior a las 12 millas náuticas de la costa. Asimismo, toda nave procedente de zonas afectadas por cólera u otra epidemia de características contagiosas similares, deberá adoptar los procedimientos antes indicados, los que podrán ser controlados por la Autoridad Marítima.

Existe un Centro Nacional de Control de la Contaminación (CENCON), ubicado en la Dirección de Intereses Marítimos y Medioambiente Acuático (DIRINMAR), y que tiene cinco Centros Coordinadores Regionales de Control de la Contaminación, en las Gobernaciones Marítimas de Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas. Dichos centros regionales tienen la denominación abreviada de CERCON y pueden ser contactados a través de las Autoridades Marítimas mencionadas, mediante las siguientes direcciones de correo electrónico:

- iquique@directemar.cl (G.M. Iquique)
- valparaiso@directemar.cl (G.M. Valparaíso.)
- talcahuano@directemar.cl (G.M. Talcahuano)
- puertomontt@directemar.cl (G.M. Pto. Montt)
- puntaarenas@directemar.cl (G.M. Pta. Arenas)
- www. directemar.cl; subsitio: Medio Ambiente Acuático
- Correo Electrónico CENCON:
- jcontaminación@directemar.cl
- Teléfonos: 56-32-2208637; 56-32-2208639
- Fax: 56-32-2208662

f.- Respecto a las aguas sucias de los buques, en Chile se prohíbe efectuar descargas de aguas sucias a toda nave o artefacto naval en el mar, salvo que éstas hayan sido previamente desmenuzadas y desinfectadas, para lo cual la Autoridad Marítima podrá autorizar expresamente que la descarga se efectúe a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima. En el caso que estos resi-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

duos líquidos no cuenten con el referido tratamiento, se les puede autorizar a una distancia mayor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

En los casos que un buque extranjero o de bandera nacional, sea autorizado a efectuar la descarga de sus aguas sucias en aguas interiores o a una distancia inferior a 4 millas marinas de la tierra más próxima, la Autoridad Marítima chilena exigirá que éste cuente con un equipo de tratamiento, autorizado conforme a las disposiciones del Convenio MARPOL 73/78 y de acuerdo a las pruebas y condiciones señaladas por las resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), MEPC.2 (IV) y MEPC.159N (55).

5.- GENERALIDADES.-

Todas las naves, tanto nacionales como extranjeras, mientras naveguen en las aguas jurisdiccionales chilenas o permanezcan en puertos nacionales, estarán sometidas a la legislación que rige en la República de Chile.

a.- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención de Jamaica o CONVEMAR).

Las aguas jurisdiccionales chilenas están constituidas por:

- Aguas Interiores (AI).
- Mar Territorial (MT).
- Zona Contigua (ZC).
- Zona Económica Exclusiva (ZEE).

En las AI, rige la ley chilena en plenitud.

En el MT, además de lo anterior, se permite el derecho de paso inocente, definido en la CONVEMAR.

En la ZC, el Estado de Chile ejerce fiscalizaciones en los ámbitos aduaneros, de inmigración y sanitario. Asimismo, para sancionar infracciones cometidas en su territorio o en su MT.

En la ZEE, el Estado de Chile ejerce derechos de soberanía para efectos de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, detallados en la CONVEMAR.

b.- Área de responsabilidad para efectos de Búsqueda y Salvamento Marítimo (Región de Búsqueda y Salvamento o AREASAR).

El AREASAR, comprende un área que va desde el paralelo 18º 21´00 S (DATUM WGS 84) hasta la latitud 30° 00’ S, pasando por el meridiano 120° 00’ W; desde ahí, hasta el polo Sur, pasando por el meridiano 131° 00’ W. Un detalle del AREASAR se encuentra descrito en el Plan Global SAR del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la Organización Marítima Internacional (GISIS).

La responsabilidad sobre el AREASAR, cubre también todas las aguas que se encuentran al oeste de la línea que une los puntos A, B, C, D, E y F de la Carta Nº 1, del Tratado de Paz y Amistad con la República de Argentina y las aguas que, quedando al sur del paralelo 58º 21’,1 S, se encuentran al oeste del meridiano 53º 00’ 00” W y hasta el Territorio Antártico. Existe una Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC), Chileno - Argentina, estacionada en el área, sólo durante los meses de verano del Hemisferio Sur, para ir en ayuda de aquellas naves que puedan requerir de asistencia.

c.- Disposiciones, leyes, reglamentos y convenios.

Las naves que ingresen y/o se mantengan tanto en las aguas jurisdiccionales chilenas como en sus puertos, deberán conocer las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios que se indican y que pueden ser obtenidos en Internet en el sitio web: *www.directemar.cl* ; marco normativo.

- Ley de Navegación.
- Reglamento del Artículo 137 de la Ley de Navegación.
- Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- D.S. (M) Nº 991, de 26.Oct.1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones.
- Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.
- Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.
- Código de Comercio. Libro III de la Navegación y el Comercio Marítimo.
- Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.
- DFL. 1/95 - Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 19.366, que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.
- DFL. Nº 2, de 12. Nov. 1997, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ordenanza de Aduanas.
- Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas, efectuadas en la Zona de Jurisdicción Nacional.
- Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras.
- Reglamento de Informaciones que afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.
- Recomendaciones sobre la utilización sin riesgo de plaguicidas en los buques.
- Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la Organización Marítima Internacional.
- Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.
- Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente.
- Procedimientos de Emergencia para Buques que transporten Mercancías Peligrosas.
- Decreto Nº 1.190, de 29 Dic. 1976, que Organiza el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo.
- Decreto Supremo MINECON Nº 38/2011. Reglamento General de Observación de Mamíferos, Reptiles y Aves Hidrobiológicas y del Registro de Avistamiento de Cetáceos.
- Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI) suscritos por Chile.
- Código Polar, Resolución MEPC.264(68) adoptada el 15 May. 2015.

d.- Radioestaciones costeras.

Existe una red de radioestaciones costeras que mantienen escucha permanente en aquellos canales y frecuencias detalladas en el Nomenclator Internacional de Radio Estaciones Costeras (Publicación UIT), en el "Admiralty List of Radio Signals, Vol.1 (2) Maritime Radio Stations" y en la Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, SHOA, Nº 3008. "Radioayudas a la Navegación en la Costa de Chile".

Toda nave, mientras se encuentre navegando en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, mantendrá una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto habitual de gobierno. Asimismo, aquellas naves equipadas con técnicas de llamada selectiva digital (DSC/LLSD), mantendrán además atención permanente en canal 70 (156,525 MHz). C-3.

e.- Cables submarinos, emisarios y cañerías de combustibles.

Se establece un área de seguridad de prohibición de fondeo, pesca y actividades en el fondo marino, dentro de los 5 cables a cada lado del cable, emisario y cañería de combustible. Estos se encuentran incorporados en las cartas de navegación.

f.- Boyas de adquisición de datos y reporte de tsunamis.

A lo largo de la costa del país y en el área de responsabilidad nacional, se encuentran fondeadas boyas de adquisición de datos oceanográficos y meteorológicos y boyas de reporte de tsunamis y actividad sísmica, las que se encuentran posicionadas en las cartas de navegación con la señalización correspondiente, por lo que las naves deben darle el debido resguardo, quedando prohibido amarrarse a ellas o efectuar actividades de pesca de arrastre en sus cercanías.

6.- SERVICIO METEOROLÓGICO.

El Servicio Meteorológico de la Armada de Chile coordina la emisión de Pronósticos de Tiempo Marítimo, Avisos Especiales de Mal Tiempo, Temporal y Marejadas, en el área de responsabilidad internacional del Océano Pacífico Sur Este (METAREA XV); para la seguridad de la navegación y las actividades costeras.

En la Publicación SHOA Nº 3008 "Radioayudas a la Navegación en las Costa de Chile", Capítulo III (Meteorología), se describen los diferentes horarios, boletines y radioestaciones que transmiten esta información, que se encuentra disponible en la página web *http://meteoarmada.directemar.cl* y en su versión liviana para los navegantes *http://web.directemar.cl/met/jturno/indice/index.htm*

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

a.- Centros Meteorológicos

En caso de requerir mayor información o un apoyo más estrecho para la planificación de sus actividades, se invita a contactar con el respectivo Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima correspondiente a su área de operación, en: Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas; las que cuentan con Agentes Meteorológicos de Puerto (conforme al programa internacional VOS "Voluntary Observing Ship"), disponibles a requerimiento para asistencia a bordo, al momento de la recalada del buque. Los datos de contacto, son las siguientes direcciones de correo electrónico y teléfonos:

- meteoique@dgtm.cl 56-57-2401946
- meteovalp@dgtm.cl 56-32-2208965
- meteotalc@dgtm.cl 56-41-2266157
- meteopmo@dgtm.cl 56-65-2561174
- meteomag@dgtm.cl 56-61-2201148

b.- Hielo Marino

Tanto en el Territorio Antártico Chileno, como en las rutas de navegación comercial entre los canales del sur de Chile, es posible encontrar formación de hielo marino y témpanos a la deriva. Se recomienda reportar su avistamiento tanto a Magallanes Radio (CBM), como al Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) y el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), para coordinar la emisión del respectivo radio aviso náutico y la actualización de las respectivas cartas de hielo marino.

7.- BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO.-

El Sistema Chileno de Notificación de la Situación de los Buques (CHILREP), fue establecido en conformidad con el Convenio SAR que entró en vigor el 22 de junio de 1985, mediante el D.S. (M) Nº 550, de 9 de diciembre de 1983.

El CHILREP es operado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DGTM y de MM), a través de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR). Si se pierde contacto con la nave y no se recibe una notificación de la situación o una comunicación final, el Centro o Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo, iniciará las indagaciones para establecer si ésta se encuentra segura, lo que incluye transmisiones a otras naves controladas en las cercanías y comunicaciones con los respectivos armadores y/o propietarios, agentes o fletadores. Si estas indagaciones son infructuosas, se iniciarán las operaciones de búsqueda.

La participación en el sistema es voluntaria para los buques extranjeros que navegan en el área marítima de responsabilidad nacional.

Cuando las naves extranjeras naveguen por la zona A1 de la República, deberán comunicar su posición a las 12:00 UTC y 24:00 UTC.

Sin perjuicio de lo anterior, la reglamentación nacional dispone que toda nave extranjera que se dirija a un puerto chileno, debe comunicar su arribo con 24 horas de anticipación como mínimo.

Fuera de la zona A1, el sistema considera sólo un informe diario entre las 12:00 Z UTC y 16:00 Z UTC.

Las naves de bandera chilena informarán su posición a las 12:00 UTC y 24:00 UTC diariamente, en forma permanente e ininterrumpida. Para el cumplimiento del envío de las informaciones antes mencionadas, se indican los siguientes puntos de contacto:

a.- Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC-CHILE).

- Teléfonos: +56-32-2208637 y +56-32-2208639.
- Fax: +56-32-2208662
- Correo electrónico: mrccchile@directemar.cl
- Sitio web: *www.directemar.cl*; subsitio: emergencia marítima 137/ búsqueda y salvamento.

b.- Centros Regionales de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC REGIONALES).

Existen cinco Centros Regionales de Búsqueda y Salvamento Marítimo, con asiento en las Gobernaciones Marítimas de: Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas, que cuentan con las siguientes direcciones de correo electrónico:

- mrcciquique@directemar.cl
- mrccvalparaiso@directemar.cl
- mrcctalcahuano@directemar.cl
- mrccpuertomontt@directemar.cl
- mrccpuntaarenas@directemar.cl

Original, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Chile también está asociado al Sistema COSPAS-SARSAT, que recibe alertas de radiobalizas de 406 MHz y 121,5 MHz. Para estos efectos, se encuentran operando tres estaciones LUT (Local User Terminal), en Santiago, otra en Punta Arenas y la última en Isla de Pascua (Rapa-Nui/ Easter Island).

8.- NAVEGACIÓN Y GOBIERNO EN CANALES.-

a.- Toda nave estará obligada a usar las publicaciones y la cartografía oficial del Estado de Chile, producidas por el SHOA durante su navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, ya sea Publicaciones en Papel o Digital y Cartas Náuticas de Papel o Electrónicas.

b.- En tránsito por lugares de difícil navegación, los Capitanes de las naves deberán adoptar como mínimo las siguientes precauciones:

- Capitán presente en el puente.
- Empleo de timonel experimentado y usando timón manual.
- Estación de proa con tripulación, anclas sin boza de mar y listas a fondear en caso de emergencia.
- Sistema de gobierno probado y bombas de apoyo encendidas.
- Personal de máquinas listo a accionar el motor principal a la velocidad requerida por el Práctico.
- Vigías disponibles y cubriendo en lugares en que sean requeridos.
- Disponer de un radar exclusivo para el Práctico de Canales, para el desempeño de sus funciones y un segundo radar stand by. Ambas unidades deben estar en servicio durante la navegación y cuando la visibilidad disminuya.
- Operación de ecosonda ante requerimiento del Práctico.
- Curva de desvíos del Compás Magnético disponible.
- Gráficos de características de maniobras a la vista.
- Poder eléctrico independiente del sistema de propulsión cuando sea posible. Los generadores acoplados al eje propulsor no deben ser usados durante la navegación.
- Tarjeta de intercambio de información Práctico/Capitán (Tarjeta de Práctico según ISM/ ISO 9000). Copia firmada entregada al Práctico de Canales.

c.- El Capitán debe informar a los Prácticos sobre el cambio de los procedimientos de gobierno, las limitaciones y el tiempo de desaceleración de la velocidad de navegación a la velocidad de maniobra y detención de emergencia de los motores. También, si se necesita, cambio de petróleo y el tiempo que puede funcionar el motor sin cambio de combustible.

d.- En navegación por los canales y donde no existan líneas de separación de tráfico, toda nave debe mantenerse a estribor del eje medio del canal, siempre que sea posible y sin perjuicio de su seguridad. En todo caso, al encontrarse con un buque de vuelta encontrada, debe mantenerse lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal (Regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes).

e.- Los capitanes de las naves que efectúen navegación por pasos angostos o estrechos, deberán difundir en idioma español e inglés, a contar de una hora antes de iniciar el cruce, el nombre de la nave, posición del momento, hora estimada y sentido del cruce. Esta información se efectuará en canal 16 VHF, previo aviso de una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital en canal 70 VHF; el que debe ser repetido cada 15 minutos, hasta el término del cruce, según se dispone en las Instrucciones para la navegación del paso determinado en la presente publicación y en el Aviso de Advertencia en la carta de navegacón correspondiente. En caso de no existir aviso, el Capitán o Práctico que lo estime conveniente para la seguridad, podrá emplear el mismo procedimiento.

f.- Todas las naves a las cuales les sea aplicable esta norma, deben tener instalado y funcionando un Sistema de Identificación Automática (AIS), capaz de enviar y recibir información de identificación de los buques, su tipo de carga, posición y demás datos pertinentes con respecto a sus intenciones, tales como: rumbo, velocidad, razón de caída, ETA, así como toda otra información actualizada de la nave.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

g.- Durante toda la navegación y especialmente en aquellos pasos y lugares difíciles, los Capitanes deberán asegurarse de mantener una velocidad segura de navegación, que permita maniobrar la nave evitando situaciones de riesgo.

h.- En la navegación por aguas interiores en los sectores cercanos a los ventisqueros, especialmente durante las horas nocturnas, se debe tener precaución por la presencia de icebergs y hielos de distintos tamaños.

i.- En la boca Oriental del Estrecho de Magallanes existen plataformas de extracción de petróleo, las que se encuentran señalizadas con señales luminosas y posicionadas en la carta de navegación, no debiéndose acercar a menos de 2,5 cables.

j.- En la navegación de aguas interiores se debe dar cumplimiento a las restricciones operacionales que se indican en el cuadro adjunto al final de esta parte.

9.- PRACTICAJE Y PILOTAJE.-

Tanto el practicaje como el pilotaje, en general, son obligatorios para todas las naves que entren o salgan de los puertos y/o naveguen por canales respectivamente. La labor desarrollada por los Prácticos de Puerto se denomina “practicaje”, en tanto que la desarrollada en navegación de fiordos y canales se denomina “pilotaje”.

Para las naves de bandera chilena, el practicaje y pilotaje, ya sea de puerto o bien de canales, es obligatorio, excepto cuando su Capitán posea la respectiva exención, otorgada por la Autoridad Marítima.

Los Prácticos de Canales están basados en Valparaíso y la asesoría de pilotaje se solicita a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas —DIRSOMAR— (Servicio de Practicaje y Pilotaje), por medio de una Agencia de Naves y con una anticipación mínima de 72 horas al embarco de los Prácticos.

Previo al requerimiento de Práctico de Canales para naves provenientes de puertos extranjeros o en su defecto, de alta mar, se debe informar el “Prearribo”, vía internet en el sitio web: *www.directemar.cl*/ Servicios Online/ Sistema Integral de Atención a la Nave.

a.- Estaciones de Transferencia de Prácticos.-

Las naves que transiten el Estrecho de Magallanes del océano Atlántico al Pacífico, embarcarán Prácticos en la estación de transferencia de bahía Posesión o en la estación de transferencia sobre las máquinas, previa coordinación con los Prácticos.

Aquellas naves que transiten el Estrecho de Magallanes del océano Pacífico al Atlántico, embarcarán Prácticos en las estaciones de transferencia de Ancud o Laitec

Se ha dispuesto que toda nave de tercera bandera, que provenga desde la Antártica o del Atlántico y deba dirigirse, vía canal Beagle, al Estrecho de Magallanes o a un puerto chileno, o viceversa, embarcará o desembarcará, sobre máquinas, Prácticos de Canales para iniciar o terminar el pilotaje, en las siguientes estaciones de transferencia:

1) **Naves procedentes o con destino al continente Antártico:**
   Área en paso Richmond, sobre las máquinas en Lat. 55º 21’,0 S; Long. 66º 41’,0 W, (Carta de ref.: SHOA Nº 13.300).

2) **Naves procedentes o con destino al océano Atlántico:**
   Área punta Waller (Isla Nueva) en canal Beagle, sobre las máquinas. en Lat. 55º 08’,0 S; Long. 66º 33’,0 W, (Carta de ref.: SHOA Nº 13.300).

3) **Para naves procedentes de o con destino al continente Antártico; o procedentes de o con destino al océano Atlántico:**
   - Sobre las máquinas, en Lat. 55º 01’ S; Long. 67º 16’ W y
   - al NE del faro Monumental de la Isla Hornos, en Lat. 67º 12’,5 S; Long. 67º 12’,5 W, (Carta de ref.: SHOA Nº 13.600).

b.- Pilotaje en el Estrecho de Magallanes.- El pilotaje en el Estrecho de Magallanes es obligatorio para todas las naves. Sin embargo, por regla general, se podrá exceptuar el empleo de Prácticos de Canales en el tramo comprendido entre faro Bahía Félix y Punta Arenas, siempre que la nave vaya a cruzar dicho estrecho de océano a océano y que no haya navegado o navegue, antes o después de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

dicho tramo, en aguas interiores chilenas, como asimismo arribado en puertos de la República.

Sin perjuicio de lo anterior, y considerando la fragilidad ecológica de parques marinos y áreas de conservación en las cercanías, las adversas condiciones meteorológicas en el acceso oceánico Weste del estrecho, la segura navegación del Paso Tortuoso, es recomendable solicitar servicios de pilotaje para el tramo antes mencionado, haciendo uso de las estaciones de transferencia reglamentarias, especialmente cuando se trate de buques quimiqueros, gaseros, petroleros, de pasajeros y de aquéllas naves cuya dotación no hable los idiomas español y/o inglés.

Lo anterior contribuirá a mantener un alto nivel en la seguridad de la navegación y permitirá al Capitán, tener la alternativa del uso de los canales interiores, protegiendo la vida humana en el mar, el medio ambiente acuático y su carga.

c.- Pilotaje en aguas antárticas.-

Toda nave mercante nacional que se desplace al Territorio Chileno Antártico, deberá estar comandada por un Capitán de la Marina Mercante, que haya efectuado previamente el Curso de Aguas Polares (Navegación Antártica), reconocido por la DGTM y de MM, conforme a los acuerdos y disposiciones nacionales e internacionales que regulan la actividad, con el fin de velar por la seguridad de la navegación y de los tripulantes, y por ser necesario evitar que se produzcan daños ecológicos en esa área.

10.- NOVEDADES E INFORMACIONES REFERENTES A LA NAVEGACIÓN E HIDROGRAFÍA DEL LITORAL.-

Toda la información necesaria para conocer detalles de la navegación en la costa de Chile y sus aguas interiores, se encuentra en los distintos volúmenes de los “Derroteros de la Costa de Chile”, editados por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

Para mayor comodidad de la comunidad marítima, de los Prácticos, Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante y Pesquera, dentro del boletín de Noticias a los Navegantes se incluye un formulario de informaciones hidrográficas de interés, el cual permite enviar al SHOA, los antecedentes necesarios que contribuyen a mejorar las Cartas y Publicaciones Náuticas vigentes. Todo lo cual se encuentra disponible en línea en el siguiente sitio web: www.shoa.cl/Novedadeshidrográficas, subsitio: radioavisos navarea XV.

Los capitanes de las naves nacionales y extranjeras deberán dar aviso a la DIRSOMAR, al correo electrónico *faroapagado@directemar.cl*, autoridades marítimas locales o directamente al SHOA, a través del Formulario de Novedades Hidrográficas y experiencia de Navegación, que se encuentra en: *www.shoa/novedadeshidrograficas*, de todas las novedades urgentes e importantes, como ser: bajos fondos, naufragios, faros o boyas luminosas apagadas, boyas fuera de su sitio, balizas desaparecidas, etc., debiendo al llegar a puerto, confirmar esas noticias por escrito.

Cuando se comuniquen denuncios relacionados con faros, balizas, boyas luminosas o ciegas o luces de puerto, debe indicarse el nombre de la señal afectada y además, individualizar con el número de orden que le corresponda en la publicación SHOA Nº 3007, “Lista de Faros’’ y en la Nº 3007-A “Lista de Balizamiento ciego”.

Asimismo, deberá enviarse copia informativa de la comunicación a las respectivas Autoridades Marítimas locales.

En toda información hidrográfica, para señalar un punto determinado en la carta, por ejemplo, la ubicación de un bajo fondo, roca, arrecife, nueva luz, etc., se deberá comunicar su posición por demarcación y distancia, tomando como referencia un punto fijo que se destaque en forma clara y precisa en la carta, además de sus coordenadas geográficas correspondientes y el número de la carta o plano que ha servido para obtener dicha posición.

Toda información que afecte a las Cartas y Publicaciones Náuticas del SHOA y que no constituya peligro a la navegación, también deberá comunicarse a este organismo en forma directa, por la vía que corresponda a la importancia y naturaleza de la información proporcionada, acompañando todos los detalles necesarios para su mejor evaluación. Al respecto, se sugiere la utilización de la siguiente dirección de correo electrónico: hidrografia@shoa.cl o shoa@shoa.cl.

11.- DISPOSITIVOS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.-

Como medida de mayor seguridad en la navegación y prevención de abordajes, en de-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

terminadas zonas marítimas, están establecidos "Dispositivos de Separación del Tráfico", los que previamente han sido aprobados por la OMI.

Estos dispositivos consisten en "vías de circulación" con sentido único y apartadas por una zona de separación entre ellas. Las flechas que figuran en las cartas sólo indican la dirección general del tráfico y los buques deben asegurarse de que sus rumbos concuerden con dicho sentido, manteniéndose lo más a estribor que les sea posible dentro de la zona de separación.

Estas vías de circulación son obligatorias, de tal manera que el navegante deberá tener un completo conocimiento de la Regla 10 del "Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes" (1972), la cual contiene todas las disposiciones que tienen relación con los "Dispositivos de Separación del Tráfico".

12.- REGLAMENTO DE LOS PUERTOS.-

Las siguientes son algunas de las disposiciones del "Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República", entre otras, que deben ser consideradas por las naves que arriben a los puertos nacionales:

a.- El Capitán de Puerto, especialmente, tendrá a su cargo la policía del mar territorial, de los puertos, bahías, canales, lagos y ríos navegables e islas. Vigilará la pesca y hará observar los reglamentos a que debe sujetarse.

b.- La policía de las playas, muelles, malecones, embarcaderos, varaderos y cualquier obra de puertos, corresponderá igualmente al Capitán de Puerto, quien tendrá bajo su inmediata inspección toda maniobra o faena que deba efectuarse en la bahía o en su jurisdicción. Igualmente, toda operación que deba efectuarse a bordo de embarcaciones de cualquier clase, por orden de otra autoridad, se hará previo a su conocimiento del Capitán de Puerto.

c.- Toda persona encargada de dar cumplimiento a alguna ley, reglamento u ordenanza, que le permita intervenir a bordo de las naves mercantes o en playas, terrenos de playas y demás lugares de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto, lo hará con conocimiento del Capitán de Puerto respectivo.

d.- Toda persona perteneciente a la dotación de una nave, sea nacional o extranjera o la que accidentalmente se encuentre a bordo en el radio de la jurisdicción marítima, como igualmente los embarcadores, armadores, agentes o representantes de naves, empleados de las compañías navieras y el personal marítimo y portuario controlado por la Autoridad Marítima en los puertos, deben comparecer al llamado del Capitán de Puerto.

e.- Ninguna embarcación podrá atracar a una nave que entra al puerto, hasta después que aquella haya recibido las visitas oficiales de la Autoridad Sanitaria, del Capitán de Puerto y del Servicio de Aduanas; luego de lo cual, el Capitán de Puerto declarará a la nave en libre plática. Sólo los buques de guerra no están obligados a recibir dichas visitas, salvo que se encuentren efectuando tráfico comercial.

f.- Todo capitán de una nave nacional o extranjera en el acto mismo de la visita, está obligado a declarar si tiene heridos o enfermos a bordo, particularmente los de enfermedades contagiosas.

g.- Se prohíbe a las naves cambiarse de un fondeadero a otro sin permiso del Capitán de Puerto, bajo pena de multa, salvo en casos de peligro y de absoluta necesidad, lo que se le comunicará a aquél prontamente.

h.- Ninguna nave o embarcación podrá recalar, ni hacer faena alguna en puertos menores, caletas o sitios no habilitados por la Aduana para el comercio, salvo que haya sido debidamente autorizada u obligada por fuerza mayor, como ser, peligro inminente de naufragio o arribada forzosa legítima.

i.- Toda nave nacional o extranjera que se dirija a un puerto, avisará su llegada al Capitán de Puerto con veinticuatro horas de anticipación, como mínimo.

j.- Queda prohibido fondearse en el centro de los canales o en parajes que impidan o dificulten la navegación. Igualmente, está prohibido amarrarse a las boyas y balizas que señalen canales, barras, buques a pique, muertos, etc., o dañarlas en cualquier forma.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

k.- A la llegada de un buque a un puerto, el Capitán de Puerto le señalará el fondeadero que debe ocupar, el que no podrá enmendar sin su previa autorización, salvo que lo obligue fuerza mayor, en cuyo caso dará cuenta por escrito, en la primera oportunidad, a dicha Autoridad.

l.- La ocupación de sitios de atraque en espigones, malecones o muelles y de las boyas fiscales, será designada por el administrador del puerto, quien lo pondrá en conocimiento del Capitán de Puerto respectivo con la debida anticipación, para los fines de rigor.

m.- Las naves que carguen, descarguen o transborden explosivos o inflamables, deberán tener izada una bandera roja durante dichas faenas.

n.- Se prohíbe, en absoluto, al personal de las naves mercantes y de guerra, disparar desde a bordo armas de fuego, con proyectiles de cualquier clase, como también arrojar al mar materias explosivas.

o.- Ninguna embarcación perteneciente a los buques mercantes, puede salir de los límites del puerto, sin permiso escrito de la Autoridad Marítima.

p.- Ningún buque podrá hacer maniobra, atraque o desatraque, ni movimiento alguno dentro de la bahía, sin previa autorización del Capitán de Puerto.

13.- NAVEGACIÓN EN ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA CHILENA.-

a.- La Autoridad Marítima Chilena solicita a los buques de bandera nacional, que durante su navegación avisten pesqueros extranjeros en faenas de pesca dentro de la Zona Económica Exclusiva Chilena, le informen de este hecho a la mayor brevedad posible, indicando el máximo de antecedentes (nombre, bandera, posición, actividad, registros fotográficos o de video, etc.).

b.- La navegación de naves extranjeras por la Zona Económica Exclusiva Chilena está sujeta a las siguientes restricciones:

- Está prohibido efectuar actividades de pesca o investigación científica.
- En caso de reducir el andar, deben informar inmediatamente la situación, explicando las razones que justifiquen tal acción.

c.- La Autoridad Marítima de Chile se encuentra presta a proporcionar asistencia de seguridad, según sea requerido.

d.- Contactos:

- MRCC CHILE: e-mail: mrccchile@directemar.cl fax: +56-32-2208662 teléfonos +56-32-2208637 y +56-32-2208636.
- Valparaíso Playa Ancha Radio CBV: Canales HF 421, 821, 2.221 y frecuencias simplex 12.359 kHz y 16.537 kHz.
- Valparaíso Playa Ancha Radio CBV: e-mail: cbvradio@directemar.cl

14.- AVISTAMIENTO DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS.-

Con el objeto de mantener un control de la navegación de embarcaciones deportivas y activar el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo en caso necesario, se solicita a las naves que se encuentren navegando, informar a cualquiera estación de control de tráfico marítimo, avistamientos de yates o naves deportivas, especialmente: nombre, característica internacional de llamada, cantidad de personas a bordo, fecha y hora del avistamiento, posición geográfica, puerto de zarpe y destino con ETA y cualquier otra novedad que pueda contribuir a su control y eventual asistencia.

15.- AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS.-

a.-Con el objetivo de minimizar las probabilidades de colisión con cetáceos en las costas de Chile, se indican a continuación las zonas y períodos donde su paso es frecuente:

- Paralelos 39° 24’ y 40° 13’ Sur, aguas entre Punta Ronca y desembocadura Rio Bueno (en Región de Los Ríos), paralelos 41° 20’ y 45° 22’, aguas entre punta Estaquillas y el fiordo Aysén, el golfo Coronados, seno de Reloncaví, golfo de Ancud, golfo Corcovado, costa W de Chiloé, boca del Guafo (en Región de Los Lagos), islas Guaitecas, canal Moraleda, fiordo Aysén y bahía Adventure (en Región de Aysén). Desde enero a mayo, ballenas azules y jorobadas y entre junio y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

octubre, ballenas francas australes.
- Paralelos 53° 37' y 54° 05' Sur, aguas del Estrecho de Magallanes en las inmediaciones del Área Marina Costera Protegida Francisco Coloane (en Región de Magallanes), desde enero a abril.

b.-Los avistamientos de cetáceos deberán ser informados según formulario disponible en la Capitanía de Puerto más cercana, reportando al menos los siguientes antecedentes:

- Fecha y hora.
- Posición del avistamiento (latitud y longitud).
- Número de ejemplares (si es posible identificar especie).
- Dirección de desplazamiento del o los ejemplares.
- Avistado por… (si corresponde).

En caso de avistamiento, la velocidad de las naves deberá mantenerse de forma moderada, evitando realizar cambios repentinos de velocidad, dirección o curso.

5

Original, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

INFORMACIÓN OPERACIONAL Y RESTRICCIONES EN CANALES, PASOS Y ANGOSTURAS

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Canal Chacao Carta 7210	—	—	—	Calado aéreo máximo del cable 59 metros. Las naves con velocidad menor a 10 nudos, deben cruzarlo con corriente a favor. Informar a Corona Radio hora inicio cruce y ETA a bajo Colo Colo y roca Remolinos. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3002, Capítulo VII, Primera Parte.	Buque navegando de W a E.	Bajo Colo Colo y roca Remolinos.
Canal Ninualac Carta 8160	—	—	—	Se debe informar ETA a roca Engaño. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Isla Leucotón y roca Engaño.
Canal Darwin Carta 8630	—	—	—	Se debe informar ETA a baliza luminosa Isla Quemada. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Baliza luminosa Isla Quemada y punta Mayhew.
Canal Pulluche E Carta 8640	—	7,5	—	Tránsito por el E boya Bajo Roepke, UKA 1,3 metros (UKC≥UKA) considerando calado 7,5 metros más marea. Se debe informar ETA a boya Bajo Roepke. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre punta Morro y punta Pangal.
Canal Pulluche W Carta 8640	—	9,0	—	Tránsito por el W boya Bajo Roepke, UKA 1,3 metros (UKC≥UKA) considerando calado 9 metros más marea. Se debe informar ETA a boya Bajo Roepke. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre punta Morro y punta Pangal.
Angostura Inglesa Carta 9510	180	10,7	—	Tránsito en estoa o con corriente débil y luz diurna, hasta crepúsculo civil. Se debe informar ETA entre islote Clío y punta Cedar. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte. ~~Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en la angostura Inglesa.~~	Buque navegando de S a N.	Sector entre punta Hume e islote Kitt.
Canal Picton Carta 9921	—	6,0	—	UKA 1 metro (UKC≥UKA) considerando calado 6 metros más marea. Se debe informar ETA a punta Peligrosa. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Segunda Parte. ~~Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en el paso Picton.~~	Buque navegando de N a S.	Sector entre islote Verde e islote Tang.

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente; "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Canal Escape, paso del Abismo Carta 9530	—	—	—	Solo se navegará el paso de N a S y con luz diurna. Informar ETA a la cuadra islote Centro. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte.	Solo en sentido de N a S.	Sector entre islote Centro por el N y punta Entrada por el S.
Canal Escape, paso Piloto Pardo Carta 9530	—	—	—	Solo se navegará el paso de S a N y con luz diurna. Informar ETA a la cuadra punta Entrada. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte.	Solo en sentido S a N.	Sector entre islote Centro por el N y punta Entrada por el S.
Angostura Guía Carta 10340	—	—	—	Se debe informar ETA a punta Porpoise y a isla Escala Alta. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Tercera Parte.	Buque navegando de S a N.	Sector entre baliza Isla Escala Alta y punta Porpoise.
Canalizo W isla Bonduca Carta 10500	—	—	—	Se debe informar ETA a isla Bonduca. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Tercera Parte.	Buque navegando de N a S.	Tránsito al W isla Bonduca.
Paso Summer Carta 10722	—	7,35	—	UKA 0,75 metro (UKC≥UKA) considerando calado 7,35 metros más marea. Navegando del Sur, se debe informar hora de ingreso al paso Summer a Estación Control de Tráfico Marítimo faro Bahía Félix. Informar ETA al través del bajo Summer. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Cuarta Parte. ~~Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en el paso Summer.~~	Buque navegando de S a N.	Sector entre punta Ernesto e islote Hozven.
Canal Gray Carta 10722	230	12,0		Calado 12 metros más marea. Tránsito con luz diurna hasta hora crepúsculo civil. Navegando del Sur, se debe informar hora de ingreso al canal Gray a Estación Control de Tráfico Marítimo faro Bahía Félix. Informar ETA a bajo Vereker SE. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Tercera Parte. ~~Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en el canal Gray.~~	Buque navegando de S a N.	Sector entre islote Penacho Verde e islote Hozven.
Paso Shoal Carta 10750	—	—	—	Navegando del Sur, se debe informar hora de ingreso al paso Shoal a Estación Control de Tráfico Marítimo faro Bahía Félix. Informar hora estimada se encontrará entre punta George y la isla Shoal. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Cuarta Parte.	Buque navegando de N a S.	Sector entre isla Shoal y roca Pearce.

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente; "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Angostura Kirke Carta 10641	150	6,3	23	Tránsito en estoa o corriente débil y luz diurna hasta con luz crepuscular civil. Naves de eslora mayor 120 metros deben tener embarcación menor de asistencia observación corriente. Ver detalles de preferencia de paso en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Séptima Parte.	Buque mayor de 100 metros de eslora sobre las de menor de 100 metros.	Sector entre isla Espinoza y punta Entrada.
Angostura White Carta 10631	140	7,0	—	Tránsito en estoa o corriente débil y luz diurna hasta con luz crepuscular civil. Naves de eslora mayor 120 metros deben tener embarcación menor de asistencia para observación corriente. Ver detalles de preferencia de paso en Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Séptima Parte.	Buque mayor de 100 metros de eslora sobre las de menor de 100 metros.	Sector entre isla Wilson e islote Gutiérrez o isla Salustio.
Canal Fitz Roy Carta 11730	80	6,5	—	Navegar con luz diurna, durante los períodos de estoa o corriente débil. Viento máximo 25 nudos, visibilidad mínima de 1 milla. Eslora máxima 80 metros, 6,5 metros de calado y un UKA de 1 metro. Ver detalles de preferencia de paso en Pub. SHOA Nº 3004, Capítulo XI, Cuarta Parte.	Buque navegando de N a S.	Entre punta Elías y punta Reynard.
Estrecho de Magallanes	—	21,3	—	Informar ETA a las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo en faro Evangelistas, bahía Félix, paso Tortuoso y punta Delgada. Mayor calado requiere autorización de la Autoridad Marítima. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3004, Capitulo XI, Séptima y Undécima Parte.	—	Navegar a estribor del eje del canal, siempre que sea posible.
Paso Tortuoso Carta 11230	—	—	—	Dar preferencia de paso para el tránsito de las supernaves tipo VLCC o mayores de 200 metros de eslora. Informar ETA a punta Crosstide. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3004, Capítulo XI, Séptima Parte.	—	Reglamento Internacional para prevenir choques y abordajes.
Canal Gabriel Carta 12410	—	—	—	Informar ETA a punta Schirmer. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3004, Capítulo XI, Sexta Parte.	Buque navegando de SE a NW.	Sector entre punta Oxley y Punta Mercedes.
Canal Ocasión Carta 12711	80	—	—	Informar ETA a cabo Negro y a roca Pájaros. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre islote Lagartija e islote Giratorio.

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente; "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Paso Aguirre Carta 12711	120	—	—	Autorizado solo naves nacionales. Informar ETA a cabo Atracadero. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de E a W.	Sector entre punta Cádiz e islote Entrada.
Paso Mc Intyre Carta 12810	—	—	—	Informar ETA a la isla del Diablo. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Caleta Olla por el NW, punta E Isla del Diablo y punta Divide por el W.
Canal O´Brien Carta 12720	—	—	—	Informar ETA a islote Redondo y la punta Acevedo. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3005, Capitulo XII, Tercera Parte.	Buque navegando de E a W.	Sector entre longitud 70º 40´ W y baliza luminosa Punta Acevedo.
Paso Timbales Carta 12720	—	—	—	Informar ETA a baliza luminosa Islote Cóndor o boya luminosa bajo Walton. La nave viniendo del E podrá optar por navegar el paso Occidental, para evitar cruce con otra nave. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3005, Capitulo XII, Tercera Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre longitud baliza luminosa Punta Acevedo y borde NE de isla Timbal Grande.
Paso Mackinlay Carta 13100	—	—	—	Informar hora tránsito y ETA a punta Espora, a Estación de Control Tráfico Marítimo de Puerto Williams. Ver detalles en Pub. SHOA Nº 3005, Capítulo XIII, Tercera Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre punta Gable e isla Martillo.

☆☆☆☆☆☆☆

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA Nº 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente; “La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)”.

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

RESEÑA HISTÓRICA

DESCUBRIMIENTO Y EXPEDICIONES DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y CANALES AUSTRALES

Hernando de Magallanes

1.- No sería posible, en el estrecho marco de esta reseña general, destacar en su verdadero relieve la personalidad y la obra de Hernando de Magallanes. Marino, científico y avezado en el más amplio concepto de la época, en que los hubo muchos improvisados; de temperamento reflexivo y tranquilo; firme en sus convicciones y muy severo hacia el rebelde intencionado; de carácter férreo, que no doblegó jamás ante los infinitos contratiempos y adversidades con que la naturaleza y los hombres pusieron tan a prueba su indomable y decidida voluntad, a la vez que su infatigable actividad; audaz y atrevido de conciencia de sus posibilidades y convicciones: tales son los rasgos sobresalientes de ese hombre superior, cuya mejor biografía está en el análisis de su empresa monumental.

Magallanes tenía la convicción del paso del Sur para llegar por él a las tierras de Catay y Cipango (hoy la China y el Japón), en la certeza de que América, al igual que África e India, debía tener una forma piramidal, con su vértice hacia el meridión. Su tesis y sus proyectos los discutió con los cosmógrafos, hombres de ciencia y marinos famosos de su época; tesis que era fruto de sus estudios y afianzada en largas campañas náuticas en India, Malaca y las Molucas. Menospreciado por el Rey Manuel de Portugal, ofreció sus servicios a España (bajo el reinado de Carlos V), renunciando a su ciudadanía portuguesa y con el apoyo de esa Corte, se dio en Sevilla a organizar su expedición.

En cinco buques, siendo insignia el “Trinidad” (de 130 toneladas), con 265 hombres en total y provisiones para dos años, abandonó San Lúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, no sin haber estatuido antes un Reglamento (Ordenanza) de Navegación, notable por la sabiduría de sus disposiciones en cuanto a gobierno y disciplina. Siguiendo la ruta de Solís (1515), avistó las islas de Cabo Verde y recaló en las bahías ya descubiertas de Santa Lucía (Río de Janeiro) y de Puerto Solís (Mar del Plata), continuando al sur por costas enteramente desconocidas. Llegando al golfo que bautizó San Julián, a la entrada del otoño, resolvió pasar en él el invierno. Hubo aquí de sofocar con astucia y perspicacia y luego con mano severa y crudas represiones, aun sobre algunos de sus capitanes, las primeras rebeldías hijas del hambre, de la desesperanza y del temor a lo desconocido e hizo, después de esto, pública declaración de su propósito de llegar hasta los 57° en busca del Estrecho y continuar en caso adverso, a las Molucas por el cabo de Buena Esperanza, aunque hubiera de alimentarse con los cueros de las jarcias de sus naves. En sus exploraciones terrestres por los páramos y desiertos de esa región, encontraron. algunos indios a quienes bautizaron con el nombre de “patagones” (por las grandes huellas dejadas sobre la nieve con sus pies calzados con ojotas de cuero), y a esta tierra, tierra de los patagones o “Patagonia”.

Fue el 21 de octubre de 1520 que la expedición llegó al cabo que se denominó de las Once Mil Vírgenes (fiesta religiosa del día) y donde divisaron ya, por sobre las colinas arenosas de más al sur, un inmenso brazo de mar que internándose hasta perderse de vista, debía ser el tan anhelado objetivo del viaje. Envió Magallanes a dos de sus naves, por un plazo de cinco días, a recono-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

cer esta entrada, las cuales penetraron hasta la Segunda Angostura, y con el convencimiento (por la profundidad de las aguas, fuertes corrientes, etc.) que no podía ser sólo un brazo de mar sino la buscada comunicación entre los dos océanos, regresaron a dar cuenta de tan feliz nueva a su jefe. El 24 de octubre es, pues, la verdadera fecha del descubrimiento del Estrecho; día en que la expedición, ya con la fundada presunción anterior, penetró en él. Fondeando periódicamente para hacer reconocimientos y proveerse de leña y mariscos (el agua dulce casi no existe en tan desolada región), dobló el cabo que fue denominado por Sarmiento como Santa Agueda (hoy Froward) y que fijó en 53° 41' de latitud Sur (con un error escaso de 13' respecto al dato definitivo de tres siglos después).

Por su aspecto geográfico y el cambio de dirección de la ruta, Magallanes tuvo el convencimiento de que era éste el fin de la América Continental.

La tierra al sur del Estrecho fue llamada Tierra del Fuego por las innumerables fogatas que se avistaron en las noches, ocasionadas por los indios del interior, a los que no divisaron nunca en las riberas.

Sólo el admirable instinto náutico de Magallanes y su gran capacidad, lo salvó de penetrar en abras como el canal Jerónimo, por ejemplo; lo que a no dudarlo habría puesto fin a la expedición, dado el espíritu de rebeldía aún latente entre sus tripulantes y el desaliento que habría producido el explorar inútilmente los inmensos senos Otway y Skyring. Destacó, sin embargo, una nave en reconocimiento, la que, aprovechándose de esta circunstancia, desertó regresando a España. Este contratiempo retardó considerablemente, entre esperas y rebuscas, la travesía del Estrecho y dejó reducida la escuadrilla a sólo tres navíos (otro se había perdido ya en el reconocimiento del río bautizado con el nombre de Santa Cruz).

Avanzando día y noche, a causa de no encontrar puertos seguros; con embarcaciones destacadas en exploración y sondeos, y con toda clase de precauciones náuticas y marineras, avistaron el cabo que llamaron Deseado (hoy el cabo Pilar) y un nuevo mar sin límites, objeto de tanta ambición y penurias: el Pacífico quedaba descubierto el 27 de noviembre de 1520.

El Estrecho, bautizado con el nombre de Todos los Santos en Consejo de Capitanes y sólo cuando se tuvo la evidencia de ser la unión entre los dos océanos, se había cruzado en 33 días en sus 310 millas. Cabe hacer notar que a pesar de las exploraciones y esperas, fue la más corta travesía de todas las que le siguieron.

Los hechos posteriores así como las penurias consiguientes de su viaje por el océano que Magallanes descubriera y que bautizara como Pacífico (el Mar del Sur descubierto 7 años antes por Vasco Núñez de Balboa); la muerte del insigne navegante en la isla Mactán (Filipinas), consecuencia quizás del único error grave de apreciación o imprevisión de todo su viaje; la coronación feliz de él por Sebastián Elcano (Capitán de la nave “Victoria”, simbólico nombre de la única que llegó a los 3 años menos 14 días al mismo puerto de San Lúcar, con sólo 18 hombres de tripulación), son hechos que están ya fuera de esta breve narración.

AI viaje de Magallanes se suceden diversas expediciones con diferentes fines (comerciales, guerreros o científicos), organizadas ya en la península o en sus colonias de Sudamérica, o en las naciones rivales o enemigas.

Expediciones posteriores a la de Magallanes

2.- Cinco años más tarde al descubrimiento del Estrecho, salió de Coruña una Escuadra de siete naves y 450 hombres a la conquista de las Molucas (Archipiélago de la Malasia, cercano a las Filipinas), debiendo seguir la ruta de Magallanes. Llevaba por jefe a García de Loaíza y por segundo a Sebastián Elcano. El resultado fue un desastre completo a causa de la incuria de sus Capitanes y de los temporales del Estrecho, que penosamente lograron cruzar en cuatro meses. Ambos jefes murieron y sólo tres naves llegaron a su destino, por caminos diferentes.

3.- No mejor suerte tuvo el portugués Alcazaba (1535), quien sólo alcanzó a la mitad del Estrecho; volvió al Atlántico, batidas sus naves por fuertes vientos contrarios y antes de llegar a Centroamérica, como era su propósito, murió asesinado.

4.- Usando los títulos y privilegios de Alcazaba, el Capitán Francisco de la Rivera organizó una tercera expedición, también desde la península: de sus tres naves sólo una, mandada por Alfonso de Camargo, entró al Pacífico y recaló en nuestra bahía de Valparaíso, por los mismos días en que Valdivia llegaba a las inmediaciones del Mapocho

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

(1541); pero cuando llegó el emisario enviado por éste a su encuentro, al tener noticias de su presencia, ya Camargo había partido al Perú.

Como se ve, estas tres expediciones organizadas en la península fueron, en general, un fracaso.

5.- Vienen a continuación dos importantes expediciones equipadas y organizadas en nuestro país por los primeros conquistadores: son ellas la de Ulloa y la de Ladrillero.

El Capitán Francisco de Ulloa, con dos naves, fue el primer explorador enviado por Valdivia a reconocer el sur de las tierras por él conquistadas, con el fin de extender su influencia hasta el Atlántico y facilitar su navegación a los que vinieran de España. Ulloa reconoció el Estrecho en 120 millas de W a E, y se vio obligado a regresar por el mal estado de sus buques, escasez de víveres y hostilidad de los naturales. A su llegada al centro del país, encontróse con la gran sublevación araucana y la muerte de Valdivia, lo que impidió que su expedición fuera debidamente considerada, a pesar de ser ella el primer ensayo de navegación del Estrecho hacia el Oriente.

6.- Juan Ladrillero, enviado por el sucesor de Valdivia (el Gobernador don García Hurtado de Mendoza), con 60 hombres de tripulación, en dos naves, salió del puerto de Valdivia a fines de 1557. Su misión era cumplir un mandato real en orden a extender la Gobernación de Chile hasta el Estrecho. Reconoció Ladrillero el golfo que llamó de San Andrés (hoy de Penas) y penetró al canal Fallos, canal Oeste (hoy Ladrillero) y canal Concepción. Exploró el canal Ancho (Wide) y regresó por él al norte, cruzando el paso del Indio, la angostura Inglesa actual, y el canal que más tarde debía llamarse Messier (en honor del astrónomo francés de este nombre), por el cual salió de nuevo al golfo de San Andrés. Furiosa tormenta a la altura de la actual isla Wellington, separó para siempre a las naves: una de ellas naufragó en esta misma isla, de regreso de explorar hasta el archipiélago de Reina Adelaida (a pocas millas del Estrecho); mientras Ladrillero penetró por el actual Estrecho de Nelson y continuó sus descubrimientos y exploraciones por el seno Última Esperanza, actual angostura Kirke y Ancón sin Salida, creyendo reconocer la región del Estrecho. Desde el final del seno Obstrucción, divisó una nueva extensión de aguas, que resultaron más tarde ser las del seno Skyring. Bautizó estos senos con nombres significativos, tales como Última Esperanza, Obstrucción, Desengaño, etc.

Vuelto al sur por mar abierto, en el otoño del año siguiente, penetró al Estrecho, alcanzando después de cinco meses de navegación y largas estadas en puertos, la bahía que llamó La Posesión. Aquí tomó posesión de toda la región descubierta y recorrida, en nombre del Rey de España, del Virrey del Perú y del Gobernador de Chile. Regresó Ladrillero demostrando prácticamente y por primera vez la facilidad (ya insinuada por Ulloa años antes) de la navegación del Estrecho rumbo al este; pero disipó en cambio, las ilusiones de riqueza de estas regiones (fantasía común de la corte de la metrópoli), y lo que fue de gran importancia y perjuicio para el futuro, destacó el peligro que el paso del Estrecho constituía para la seguridad de las posesiones de España en el Pacífico.

Esto último fue la causa determinante para que esta nación ocultara en adelante, con recelo y suspicacia, los resultados de esta valiosísima expedición: la gloria de Ladrillero permaneció ignorada por siglos, y la historia ha sido injusta para su monumental obra exploradora.

7.- Pasan 20 años, la guerra, aparejando sus miserias a múltiples beneficios en pro de la humanidad y de la civilización, tiene también aquí su saldo favorable.

Desencadenada la guerra entre España e Inglaterra, estando esta última nación bajo el reinado de Isabel, alistó con la protección real, cinco naves de unas 100 toneladas cada una. Esta escuadrilla abandonó Plymouth, con rumbo al estrecho en diciembre de 1577, llevando como misión hostilizar las Colonias españolas en el Pacífico, destruir y saquear sus puertos y los barcos que atendían su comercio marítimo. Su jefe fue uno de los más brillantes navegantes que ha tenido Inglaterra, hecho después Almirante por voluntad de su soberana en premio de sus hazañas; el hábil y audaz corsario Francisco Drake. Tres naves penetraron al Estrecho al año siguiente, fondeando en una isla que bautizó Isabel. La salida al “Océano Furioso” (como denominó al Pacífico), dispersó las naves definitivamente, prosiguiendo Drake con audacia y fortuna su campaña; la que hizo famoso a la vez que espantable su nombre en toda la costa occidental de Sud y Centroamérica. En septiembre de 1580 regresó a Plymouth, habiendo efectuado el segundo viaje de circunnavegación.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

8.- Tan hábil marino y hombre de guerra, tuvo un rival no menos digno: Pedro Sarmiento de Gamboa, ilustre marino gallego, dotado de condiciones superiores.

Al terror y consternación que Drake sembró en estas costas, respondió el Virrey del Perú con una expedición despachada al Estrecho, único camino que se creyó tomaría el inglés de regreso a Europa. Fue confiada a Sarmiento, y su objetivo principal era combatir a los corsarios enemigos procurando especialmente prender o matar a Drake y desbaratar su escuadra, como también, explorar, levantar la carta general y hacer los estudios para fortificar el Estrecho.

La expedición salió del Callao en octubre de 1579, penetró al golfo que llamó "de la Santísima Trinidad" y que consideró un camino al Estrecho. Exploró prolijamente toda esta región, y tal como Ladrillero, años antes, estuvo a punto de alcanzar su objetivo por el actual canal Smyth; sin embargo, prefirió volver al océano, bautizando el canal que hoy lleva su nombre; salió por el estrecho de Nelson, separándose aquí la nave de Villalobos, su segundo, a causa de furiosa tempestad; pero a lo cual no fue ajeno, tal vez el desacuerdo existente entre ambos jefes, con respecto a la derrota a seguir.

Villalobos fue arrastrado hasta los 56° de latitud, donde constató "fin de tierras", hecho importante que sería 35 años más tarde, objeto de nuevos acontecimientos y que esta vez fue poco creído o desdeñado. Villalobos regresó al norte sin encontrarse más con su jefe.

Sarmiento penetró al Estrecho en enero de 1580, navegando resueltamente al este. Hubo de reprimir (al igual que Magallanes) con mano de hierro los fenómenos de resistencia y descontento, tomando posesión del Estrecho (como Ladrillero lo había hecho años antes), a orillas del río que llamó San Juan. Desembarcó también, y fue herido por los indios, en bahía Gregorio, saliendo después al Atlántico, rumbo a España, para dar cuenta de su obra al monarca Felipe II. Es de mencionarse el hecho que Sarmiento quiso cambiar nombre al Estrecho por el de "Madre de Dios"; pero el propio Felipe II, pese a su fanatismo religioso, no accedió a ello, como reconocimiento justiciero a la obra de Magallanes.

Cumplió Sarmiento su cometido en cuanto a exploraciones y proyectos para la defensa del Estrecho, fundación de colonias, etc., y con el consejo real, regresó trayendo el título de Gobernador y Capitán General del Estrecho y regiones adyacentes, en una gran expedición. Esta escuadra sufrió contratiempos, dificultades y accidentes tales, que de las 20 naves y 5 mil hombres con que salió de San Lúcar en 1581, sólo logró entrar al Estrecho, después de dos años y medio, con 5 buques y 550 hombres.

En bahía Posesión fundó la primera colonia que llamó Nombre de Jesús, y hubo de emprender viaje por tierra a fundar la de Rey don Felipe, a orillas del río San Juan ya conocido.

Hizo este viaje obligado por la circunstancia de haber quedado sólo con una nave, la que no le permitía transportar sus hombres, pues las cuatro restantes huyeron de regreso a España durante la noche.

Tan critica situación, agravada por el hambre y la miseria, en tierra carente de todo recurso, inclemente e inhospitalaria, no doblegó el espíritu y propósitos de Sarmiento en una empresa en que se divisaba sólo desastres. En mayo, fondeado en bahía Posesión (de visita a la colonia Nombre de Jesús), una súbita tempestad arrastró fuera del Estrecho, hasta las costas del Brasil, la única nave que le quedaba; de allí, pese a todos sus esfuerzos y empeñosa diligencia, no le fue posible a Sarmiento volver más a sus colonias, donde quedaron los suyos, abandonados a la desesperanza, al hambre y a la miseria.

9.- Unos 3 años más tarde (enero de 1587), fondeó en la Primera Angostura, el corsario inglés Cavendish, venido al Pacífico a repetir la obra de Drake. Su campaña fue, en efecto, casi tan afortunada como la de éste. Al año y medio de correrías y depredaciones fructíferas en las colonias y buques españoles, regresó a Plymouth (puerto origen de su expedición), vía cabo Buena Esperanza.

A su paso por el Estrecho, Cavendish envió en reconocimiento de ciertas fogatas que avistó en tierra, resultando ser algunos despojos humanos de la colonia Rey don Felipe fundada por Sarmiento casi 3 años antes. Con una falta de humanidad, propia de la época y de tales hombres, Cavendish recogió sólo un individuo, el que lo informó de las penurias infinitas sufridas por los infelices de ambas colonias, de todos los cuales sólo quedaban con vida 15 hombres y 3 mujeres, de los casi 300 dejados por Sarmiento. Recogió

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

la artillería de la fortaleza y rebautizó a la bahía con el nombre de Puerto del Hambre (Famine), que aún conserva.

10.- Más de 10 años pasaron del regreso de Cavendish a Inglaterra, durante los cuales la región del Estrecho y las tentativas de poblarlo cayeron en abandono y descrédito. Los españoles procuraban, por todos los medios, que se mantuviera en la ignorancia el resultado de las exploraciones, mientras que los diarios de navegación de los corsarios ingleses eran profusamente publicados, dando fe de sus descubrimientos y del éxito de las exploraciones con las riquezas llevadas a su país.

Son ahora los holandeses, movidos por las relaciones de viajes ya citados y por el odio a sus implacables enemigos, los españoles, quienes no tardaron en seguir la ruta señalada, con el objeto de hacer la guerra en los mismos países de donde España sacaba el oro opresor.

Asociaciones de mercaderes de Rotterdam y Texel y luego la gran "Compañía de Indias", fundada para apoderarse del comercio de las Molucas, propiciaron y financiaron varias expediciones guerreras y comerciales que sería largo detallar, y de las cuales dan fe los innumerables nombres holandeses grabados en nuestras cartas del sur.

Simón de Cordes (que fondeó por 12 días en la actual bahía de su nombre), Van Noort y Spilberg, son algunos de los que, con mayor o menor gloria y fortuna, recorrieron el Estrecho y costa occidental de América hasta México, para rematar en Asia; sentando la soberanía de su país en aquellas costas, regresando al puerto de origen, vía Sudáfrica. Fueron los años de oro de la expansión holandesa, a principios del siglo XVII.

11.- La expedición de Sir John Narborough fue la primera que con fines puramente científicos y comerciales envió Inglaterra a los mares de Chile. Eran sólo dos navíos armados que llevando a su bordo mercaderías para comerciar, a fines de 1669, salieron de Deptford, embocando a los 30 días el Estrecho. Con la hábil cooperación de su teniente Pecket y demás subalternos, levantó la carta más exacta y detallada hasta entonces. De allí los nombres de Wood, Pecket, Narborough y otros que aún subsisten. Estudió, también, la naturaleza de la tierra, el clima, animales, plantas y la vida de los salvajes. Recaló posteriormente a Valdivia, desde donde y por dificultades con las autoridades españolas regresó a Inglaterra por el Estrecho, completando sus anteriores estudios.

12.- Córdova fue encargado por España, en 1785, de dilucidar el camino más conveniente para el Pacífico. Exploró total y prolijamente el Estrecho, por 3 y medio años, en dos expediciones, para llegar a la conclusión siguiente que influyó poderosamente en desprestigiar esta vía; "su clima es el más severo del universo y se ha reunido en esta región cuanto de malo hay en la naturaleza".

Descubrimientos al sur del Estrecho

13.- Hemos visto como, por espacio de casi un siglo (1520-1614), el Estrecho fue la ruta única y obligada de los navegantes, que, ya fuera en empresas comerciales o guerreras, se aventuraban a las costas W de América. El aspecto de las tierras que quedaban al sur, sus condiciones climatológicas diversas, su considerable extensión de E a W, etc., fueron tal vez las razones que los llevaron, en general, a pensar que ellas formaban parte de otro continente, el cual, extendiéndose hasta el polo Austral, no dejaría otro paso al Pacífico, que el Estrecho; pero algunos espíritus sagaces (como el mismo Magallanes, Drake y otros) avanzaron ya la idea de esos territorios pudieran ser sólo "una gran isla", lo que confirmó, como lo hemos visto, Juan de Villalobos, el compañero de Sarmiento; quien en 1580 arrastrado por los temporales desde la boca E del Estrecho, alcanzó a los 56°, constatando fin de tierras. Un capitán llamado Gherritz, de una de las naves de Cordes, alcanzó a los 64°, donde divisó una tierra alta con montañas cubiertas de nieve, "como el país de Noruega", la cual era una isla del actual archipiélago de las Shetland del Sur.

Estos dos descubrimientos permanecieron ignorados o no fueron creídos, continuando los mapas y cartas de la época con la representación aproximada del "casquete polar", confirmado en su existencia en nuestros días, aunque reducido aproximadamente a la mitad en extensión (20-25 grados, desde el polo).

14.- Entre los privilegios del monopolio acordado por el Gobierno holandés a la Compañía de Indias antes mencionada, estaba la prohibición de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

otros navegantes de llegar a las “islas de las especias” por el Estrecho de Magallanes, o por el Cabo de Buena Esperanza: esta medida y el espíritu comercial de la época, abrió a la navegación la vía del Cabo de Hornos.

En efecto, una nueva compañía comercial holandesa obtuvo del Gobierno la autorización para emprender viajes comerciales sin vulnerar los derechos de la citada Compañía de Indias, y equipó dos naves con 470 toneladas en total que confió a Jacobo Le Maire, poniendo a su lado un piloto de gran experiencia, Guillermo Schouten.

Zarpó la expedición a mediados de 1615, conociendo sólo sus jefes el plan de viaje. Perdieron un buque en puerto Deseado, a causa de incendio, y siguieron con el otro contorneando la costa E de Tierra del Fuego. En enero de 1616 se encontraron ante un canal formado entre una gran isla que denominaron “de los Estados” (en honor de la entonces República o Estados de las Provincias Unidas de Holanda), y un país montañoso, cubierto de nieve, que llamaron “tierra o país de Nassau”, en memoria del príncipe de este nombre, entonces jefe de la República. Esta denominación, no fue conservada sino en la gran bahía que quedaba al sur de la isla Navarino, mientras el Estrecho guarda el de su descubridor.

Favorecidos por el viento del norte, cruzaron el canal sin mayor dificultad, y continuando al SW se encontraron pronto ante un cabo que parecía ser el término austral de América y que llamaron Horn, en recuerdo de la ciudad holandesa de este nombre, cuna de la expedición. (Por vicio de lenguaje se le ha convertido después de Hornos). Schouten y Le Maire se dirigieron por esta vía al Asia, donde corrieron muy variada fortuna, y regresaron a su patria en la escuadrilla de Spilberg. Dieron así en dos años la vuelta al mundo y entregaron a la navegación y al comercio un nuevo camino al Pacífico que parecía no ofrecer los peligros y dilaciones del Estrecho; fue este un acontecimiento que honró a la Marina holandesa.

15.- El descubrimiento anterior produjo en España gran impresión, sorpresa y estupor, sucediéndose de inmediato el envío de una expedición, confiada a los pilotos Bartolomé y Gonzalo Nodal. Partió de Lisboa en septiembre de 1618 y hábilmente conducida dobló el 6 de febrero de 1619 el Cabo de Hornos, rebautizándolo por San Ildefonso. Continuando al sur, descubrieron un archipiélago que bautizaron con el nombre del cosmógrafo y piloto mayor Diego Ramírez. De aquí cambiaron rumbo al NW, encontrándose, con la mayor fortuna, el 25 de septiembre, a la entrada occidental del Estrecho, al cual penetraron. Descansados y reaprovisionados de mariscos, agua y leña, salieron al Atlántico y regresaron a España, después de 10 meses de ausencia, sin perder un hombre.

Este viaje feliz fue uno de los más fructíferos bajo el punto de vista geográfico.

El éxito de esta expedición, no fue óbice, sin embargo, para que 3 años más tarde, otra expedición al mando de uno de los mismos pilotos Nodal, quien alentado con la ventaja del itinerario del paso Le Maire sobre el Estrecho, sufriera un desastre en su travesía, separándose para siempre una de las naves y regresando la otra, a duras penas a Buenos Aires.

Este fracaso retrajo de nuevo al Gobierno español de la ruta del cabo de Horn, la que quedó así expedita para sus enemigos.

16.- El nombre del Almirante holandés Jacobo L’Hermite, que al mando de poderosa escuadra amagó al Virreinato del Perú, en 1624, en el afán de Holanda de combatir a España en sus colonias, está inmortalizado también en la geografía de la región austral; el archipiélago de su nombre, paso Goree (puerto inicial de la expedición), bahía Oglander, etc. Exploró L’Hermite cuidadosamente las costas australes de Tierra del Fuego, levantando cartas notables por su precisión y haciendo acabados estudios sobre las costumbres de los salvajes pobladores. Recaló en Juan Fernández, atacó el Callao, y remató su expedición en forma desgraciada en el Asia.

17.- Anson y Pizarro son nombres de los dos rivales, más recordados en la historia por sus inauditos descalabros y reveses que por su acción en el progreso de la geografía marítima austral.

Sirviendo cada uno a su patria, en la guerra estallada en octubre de 1730 entre Inglaterra y España, con 6 buques y 2 mil hombres, el Comodoro Anson, fue perseguido infructuosamente por el Teniente General Pizarro con 5 navíos y 2.600 hombres; sufriendo estas escuadras con intervalos de días solamente, en los mares australes, los efectos de “las más terribles y pavorosas tempestades que es posible concebir” (según el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

historiador inglés de la escuadra de Anson), lo que los hizo declarar "no existir nada semejante en mar hasta entonces conocido". La escuadra se dispersó, regresando dos buques a Río de Janeiro; otro (el "Wager") naufragó en la costa W de Patagonia (en la entrada al Messier), llegando sus tripulantes hasta Castro, a través del istmo de Ofqui; el "Centurión" (buque insignia) logró llegar a Juan Fernández, donde se le juntaron otras naves, y desde aquí emprendió Anson una memorable campaña de corso.

Los españoles de Pizarro tuvieron aún más desastrosa suerte, pues algunas fragatas desaparecieron para siempre antes de lograr doblar cabo Horn, y las demás fueron totalmente dispersadas. El hambre y penalidades de meses enteros y su cortejo de motines y fieras ejecuciones, fue el corolario de aquella desgraciada expedición, cuyas trazas llegaron a Río de Janeiro y Buenos Aires.

18.- Llegamos aquí, en nuestra narración histórica, a una nueva orientación en las expediciones geográficas, sobreponiéndose ella a la política recelosa y hermética de España en sus colonias.

El espíritu científico y el empuje intelectual del siglo XVIII, alcanzó también a las expediciones geográficas y no fue raro encontrar, al lado de las de fines militares o comerciales, las científicas, sin distinción de países ni rivalidades de ningún género.

A la ya citada de Narborough, siguieron las del Comodoro Byron, de Wallis y Carteret, Cook, etc., entre los ingleses; Córdova y Malaspina, entre los españoles; Bougainville, entre los franceses, etc.

Byron tomó posesión de las islas Falkland, en 1765; volvió a Inglaterra dando la vuelta al mundo.

El Capitán Cook, con numerosa comisión científica organizada para observar el paso del planeta Venus por el Sol, desde una isla del Pacífico, dobló el cabo de Hornos y recorrió la Oceanía en portentoso viaje de 3 años; luego lo repitió en sentido inverso, y en la más alta latitud austral que le fue posible alcanzar. Según los historiadores y cronistas modernos, "nadie prestó como Cook tan grandes beneficios a la navegación o a la ciencia náutica".

19.- Hubo de pasar mucho tiempo e incrementarse el comercio con los noveles y ya soberanos países del occidente de América, y aplicarse el vapor a la navegación, para que el Estrecho recobrara la importancia que le correspondía entre las rutas comerciales del mundo. Esto, unido al adelanto en los sistemas de navegación, en los instrumentos y recursos en general, propugnó una nueva era de estudios.

Por 1826 y años siguientes, una Comisión de la Real Marina inglesa con el concurso de sabios eminentes como Darwin (el gran naturalista), embarcada en los buques "Adventure" y "Beagle", llegó a la región austral. Sus comandantes eran los capitanes Parker King y Pringle Stokes, siendo el primero el jefe de la expedición, a la cual se agregó más tarde la goleta "Adelaide".

Su misión inicial era explorar y levantar el litoral desde el Río de la Plata hasta Chiloé, pasando por el cabo de Horn e incluyendo el Estrecho de Magallanes.

Cuatro años de infatigable actividad dieron término a gran parte del trabajo que sería larguísimo e inoficioso detallar aquí. Sólo consignaremos entre tanta obra, que el canal Smyth, a punto de ser descubierto por Ladrillero y Sarmiento más de dos y medio siglos antes, vino a ser reconocido por el teniente Skyring de esta comisión en 1829, dándole el nombre de Smyth en recuerdo de su ex comandante en el Mediterráneo.

Otro tanto podemos decir del actual canal Beagle descubierto y bautizado por el capitán Fitz Roy, designado comandante de la nave de este nombre al fallecimiento del capitán Stokes ocurrido en campaña y sepultado en puerto Famine.

Los dos buques citados regresaron a Inglaterra en 1830, volviendo de nuevo la "Beagle" a fines de 1831, para continuar la labor y ampliarla hasta las islas Galápagos y Polinesia, por 5 años más de trabajo.

Como sabemos, las cartas y planos levantados entonces, son aún de uso general, completados por otras comisiones de distintos países. Así, los nombres Mayne (en la "Nassau"), Mac Clear (en la "Alert"), Wharton (en la "Sylvia") y los de la comisión de la fragata francesa "Romanche" (Capitán Martial), que en 1882-83 se encargó de estudios científicos y náuticos con base en bahía Orange, han quedado mezclados en las cartas con innumerables topónimos nuestros, desde 1834 hasta hoy.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Soberanía de Chile en el Estrecho

20.- Descubierto el Estrecho por España, en 1520, el capitán Ladrillero (enviado por el Gobierno de Hurtado de Mendoza), tomó posesión de él en 1558, para la Capitanía General de Chile. Pocos años más tarde Sarmiento de Gamboa, repite este acto, quedando aún en sus riberas las colonias de Nombre de Jesús (en la actual bahía Posesión) y de Rey don Felipe, de efímera duración y triste memoria (a la orilla del río San Juan).

Por estos títulos Chile se constituyó ya en ocupante legal del Estrecho desde mediados del siglo XVI.

Casi tres siglos después y ante la poca disimulada avidez de potencias europeas por sentar pie en estas aguas, nuestro Gobierno se vio en la necesidad de reafirmar su soberanía. Para ello, el ilustre Presidente, General don Manuel Bulnes, iluminado de previsión y habilidad política, dispuso que la goleta nacional “Ancud” al mando del capitán de fragata don Juan Williams, se dirigiera a clavar el pabellón en las desoladas riberas del Estrecho. Así se fundó la Colonia y Fuerte Bulnes, el 21 de septiembre de 1843, a orillas del mismo río San Juan en que Sarmiento ubicara tantos años antes la de “Rey don Felipe”. Con este acontecimiento, Chile inició la penetración práctica en las tierras que ya le pertenecían de derecho.

Seis años más tarde (1849), la Colonia de Fuerte Bulnes fue trasladada, convirtiéndose, poco a poco, en la hoy día progresista y magnífica ciudad de Punta Arenas.



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ÁREAS APROPIADAS PARA EL EJERCICIO DE LA ACUICULTURA

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

SUBSECRETARÍA DE MARINA

La Subsecretaría de Marina ha fijado, a lo largo del litoral nacional, áreas apropiadas para el ejercicio de la acuicultura. En estas áreas, el navegante deberá poner especial atención en la planificación y trazado de su derrota, ya que podrá encontrarse con artes de pesca, jaulas, boyarines y elementos propios de la explotación de concesiones de acuicultura.

En el presente capítulo, se entrega la información útil para que el navegante, en su etapa de planificación, tenga en consideración estas áreas, las que no están indicadas en la cartografía náutica.

ADVERTENCIA.- La cartografía de referencia utilizada, no necesariamente es coincidente con las últimas ediciones cartográficas emitidas por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

SITIO WEB

El detalle de los decretos supremos que fijan las áreas apropiadas para el ejercicio de la acuicultura (A.A.A.) se encuentran el sitio web: www.subpesca.cl/áreas de interés/acuicultura/decretos de áreas aptas para la acuicultura.

XII REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA

Área: BAHÍA BEAUFORT Y CANALES ADYACENTES

Carta SHOA Nº 11120 Esc. 1 : 100.000 1ª Edición, Ago. 1996.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Senos, canales	1	52º 52’ 40,86’’	73º 44’ 44,00’’
y esteros al E	2	52º 52’ 00,00’’	73º 45’ 09,02’’
bahía Beaufort	3	52º 51’ 04,86’’	73º 39’ 16,83’’
	4	52º 46’ 04,86’’	73º 28’ 57,87’’
	5	52º 48’ 55,13’’	73º 20’ 37,23’’
	6	52º 47’ 24,18’’	73º 19’ 35,18’’
	7	52º 47’ 06,48’’	73º 19’ 28,00’’
	8	52º 43’ 40,00’’	73º 18’ 04,24’’
	9	52º 42’ 06,00’’	73º 16’ 18,00’’
	10	52º 42’ 00,00’’	73º 15’ 12,41’’
	11	52º 42’ 00,00’’	73º 14’ 14,00’’
	12	52º 55’ 00,00’’	73º 21’ 12,00’’
	13	52º 55’ 00,00’’	73º 21’ 37,00’’
Islas Caldera	1	52º 42’ 00,00’’	73º 18’ 04,24’’
y Zañartu	2	52º 47’ 35,00’’	73º 21’ 03,00’’
	3	52º 45’ 22,70’’	73º 27’ 42,47’’
	4	52º 44’ 40,00’’	73º 27’ 45,00’’
	5	52º 43’ 03,00’’	73º 26’ 13,00’’
	6	52º 42’ 00,00’’	73º 20’ 26,00’’
	7	52º 42’ 00,00’’	73º 18’ 38,00’’
Islas Lautaro,	1	52º 42’ 00,00’’	73º 30’ 43,00’’
Colo Colo y	2	52º 42’ 00,00’’	73º 28’ 56,00’’
Elicura	3	52º 42’ 00,00’’	73º 27’ 56,00’’
	4	52º 42’ 00,00’’	73º 27’ 26,00’’
	5	52º 42’ 00,00’’	73º 27’ 08,00’’
	6	52º 42’ 00,00’’	73º 26’ 15,00’’
	7	52º 44’ 36,97’’	73º 28’ 41,00’’
	8	52º 46’ 08,00’’	73º 31’ 55,00’’
	9	52º 45’ 25,00’’	73º 31’ 55,00’’
	10	52º 44’ 55,00’’	73º 31’ 55,00’’
	11	52º 43’ 04,00’’	73º 31’ 55,00’’
	12	52º 42’ 39,00’’	73º 31’ 55,00’’
	13	52º 42’ 17,00’’	73º 31’ 55,00’’
Sur islas Merino	1	52º 46’ 20,00’’	73º 38’ 44,00’’
y Zanelli	2	52º 46’ 20,00’’	73º 38’ 36,00’’
	3	52º 46’ 20,00’’	73º 38’ 11,00’’
	4	52º 46’ 20,00’’	73º 37’ 41,00’’
	5	52º 46’ 20,00’’	73º 35’ 29,00’’

Original, abril 2011

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

(3004) E- 2

	6	52º 46’ 20,00’’	73º 32’ 24,00’’
	7	52º 50’ 03,00’’	73º 40’ 11,68’’
	8	52º 50’ 55,00’’	73º 45’ 52,00’’
	9	52º 47’ 19,45’’	73º 48’ 12,00’’
	10	52º 46’ 20,00’’	73º 47’ 00,00’’
	11	52º 46’ 20,00’’	73º 41’ 15,00’’

Área: SENOS SKYRING, OTWAY Y ÁREAS ADYACENTES

Carta SHOA Nº 11700 Esc. 1 : 260.000 5ª Edición, Abr. 2001.

Sector	**Punto**	**Latitud S**	**Longitud W**
Ensenada	1	52º 33’ 41,00’’	72º 48’ 35,00’’
Rodriguez	2	52º 33’ 46,00’’	72º 51’ 32,00’’
Estero las Rucas	1	52º 32’ 07,00’’	72º 20’ 38,00’’
a ensenada Rys	2	52º 32’ 37,00’’	72º 20’ 05,00’’
(Seno Skyring)	3	52º 39’ 06,00’’	72º 20’ 58,00’’
	4	52º 40’ 34,00’’	72º 25’ 31,00’’
	5	52º 38’ 34,00’’	72º 34’ 37,00’’
	6	52º 37’ 34,00’’	72º 41’ 14,00’’
	7	52º 35’ 13,00’’	72º 46’ 17,00’’
Isla	1	52º 32’ 25,00’’	72º 05’ 25,00’’
Escarpada	2	52º 37’ 00,00’’	72º 13’ 47,00’’
	3	52º 38’ 02,00’’	72º 17’ 28,00’’
	4	52º 31’ 00,00’’	72º 18’ 49,00’’
Isla Juan	1	52º 32’ 57,00’’	72º 00’ 00,00’’
	2	52º 33’ 50,00’’	72º 00’ 00,00’’
	3	52º 34’ 11,00’’	72º 04’ 13,00’’
	4	52º 33’ 08,00’’	72º 04’ 14,00’’
	5	52º 33’ 01,00’’	72º 04’ 14,00’’
	6	52º 32’ 46,00’’	72º 04’ 06,00’’
	7	52º 32’ 46,00’’	72º 02’ 55,00’’
	8	52º 31’ 49,00’’	72º 02’ 55,00’’
Ensenada	1	52º 32’ 26,00’’	71º 49’ 43,00’’
Moreno	2	52º 34’ 17,00’’	71º 51’ 09,00’’
	3	52º 33’ 57,00’’	71º 57’ 17,00’’
	4	52º 33’ 06,00’’	71º 58’ 00,00’’
	5	52º 32’ 35,00’’	71º 58’ 00,00’’
Ensenada	1	52º 35’ 22,00’’	71º 31’ 48,00’’
Lorca	2	52º 34’ 33,00’’	71º 46’ 30,00’’
	3	52º 32’ 47,00’’	71º 47’ 15,00’’
Ensenada	1	52º 40’ 54,00’’	71º 54’ 08,00’’
Ponsonby	2	52º 39’ 18,00’’	71º 51’ 50,00’’
	3	52º 38’ 51,00’’	71º 34’ 34,00’’
Río Prat	1	52º 38’ 45,00’’	71º 02’ 38,00’’
	2	52º 37’ 08,00’’	71º 01’ 49,00’’
	3	52º 38’ 08,00’’	71º 55’ 31,00’’
	4	52º 40’ 07,00’’	71º 55’ 47,00’’
Isla Grande	1	52º 43’ 17,00’’	72º 40’ 43,00’’
	2	52º 43’ 27,00’’	72º 27’ 44,00’’
	3	52º 43’ 39,00’’	72º 22’ 49,00’’
	4	52º 46’ 32,00’’	72º 16’ 56,00’’
	5	52º 38’ 48,00’’	72º 10’ 24,00’’
	6	52º 38’ 20,00’’	72º 08’ 38,00’’
	7	52º 36’ 33,00’’	72º 05’ 12,00’’
	8	52º 36’ 58,00’’	72º 05’ 00,00’’
	9	52º 37’ 20,00’’	72º 05’ 00,00’’
	10	52º 38’ 45,00’’	72º 05’ 00,00’’
Estero de los	1	52º 34’ 34,00’’	72º 51’ 45,00’’
Ventisqueros y	2	52º 40’ 35,00’’	72º 40’ 41,00’’
aguas adyacentes	3	52º 41’ 46,00’’	72º 41’ 06,00’’
Puerto Bahamondes	1	52º 47’ 37,00’’	72º 55’ 36,00’’
(Ribera W canal	2	52º 47’ 37,00’’	72º 56’ 38,00’’
Gajardo)			
Estuario Wickham	1	53º 15’ 19,00’’	72º 06’ 00,00’’
(Seno Otway)	2	53º 18’ 05,00’’	72º 04’ 20,00’’
	3	53º 21’ 40,00’’	72º 04’ 10,00’’
	4	53º 21’ 40,00’’	72º 02’ 31,00’’
	5	53º 14’ 47,00’’	72º 02’ 52,00’’
	6	53º 14’ 30,00’’	72º 01’ 04,00’’
Estuario Fanny	1	53º 09’ 19,00’’	72º 05’ 08,00’’
	2	53º 10’ 44,00’’	72º 12’ 15,00’’
Ribera W	1	53º 13’ 46,00’’	71º 57’ 59,00’’
estuario Silva	2	53º 13’ 22,00’’	71º 50’ 23,00’’
Palma	3	53º 16’ 16,00’’	71º 48’ 34,00’’
	4	53º 20’ 52,00’’	71º 48’ 31,00’’
	5	53º 25’ 02,00’’	71º 47’ 15,00’’
Ribera E	1	53º 25’ 15,00’’	71º 45’ 40,00’’
estuario Silva	2	53º 20’ 19,00’’	71º 47’ 28,00’’
Palma	3	53º 17’ 06,00’’	71º 47’ 28,00’’
	4	53º 13’ 05,00’’	71º 45’ 52,00’’
	5	53º 13’ 00,00’’	71º 44’ 13,00’’
Saco estuario	1	53º 27’ 02,00’’	71º 45’ 55,00’’
Silva Palma	2	53º 27’ 14,00’’	71º 45’ 55,00’’
	3	53º 30’ 36,00’’	71º 50’ 16,00’’
	4	53º 33’ 17,00’’	71º 58’ 35,00’’
	5	53º 33’ 58,00’’	71º 58’ 11,00’’

Original, abril 2011

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

	6	53º 31' 16,00''	71º 49' 37,00''
	7	53º 27' 27,00''	71º 44' 50,00''
Caleta Camden	1	53º 13' 00,00''	71º 44' 13,00''
	2	53º 10' 24,00''	71º 40' 52,00''
	3	53º 08' 48,00''	71º 36' 53,00''
	4	53º 10' 06,00''	71º 34' 34,00''
Desembocadura	1	53º 10' 15,00''	71º 33' 09,00''
Río Grande	2	53º 07' 08,00''	71º 33' 09,00''
	3	53º 01' 34,00''	71º 20' 19,00''
	4	53º 01' 37,00''	71º 15' 30,00''
Surweste punta	1	52º 56' 48,00''	71º 10' 40,00''
Espolón	2	52º 49' 07,00''	71º 12' 11,00''
Punta Zorrilla a	1	52º 51' 00,00''	71º 30' 00,00''
punta Grimal	2	52º 51' 00,00''	71º 24' 33,00''
	3	52º 52' 43,00''	71º 23' 44,00''
	4	52º 55' 16,00''	71º 29' 36,00''
	5	52º 53' 35,00''	71º 34' 37,00''

Área: PUERTO GUZMÁN

Carta SHOA Nº 11700 Esc. 1 : 20.000 5ª Edición, Abr. 2001.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto Guzmán	1	53º 02' 51,20''	73º 01' 42,32''
	2	53º 02' 15,84''	73º 02' 18,21''
	3	53º 02' 06,72''	73º 01' 57,32''
	4	53º 02' 45,77''	73º 01' 25,29''

Área: PUERTO GÓMEZ

Carta SHOA Nº 11700 Esc. 1 : 10.000 5ª Edición, Abr. 2001.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto Gómez	1	52º 57' 09,00''	72º 57' 19,50''
	2	52º 57' 09,00''	72º 56' 42,32''
	3	52º 57' 30,65''	72º 57' 13,13''
	4	52º 57' 33,00''	72º 57' 31,60''
	5	52º 57' 41,10''	72º 57' 56,11''
	6	52º 57' 52,37''	72º 57' 45,21''
	7	52º 57' 31,56''	72º 56' 42,00''
	8	52º 58' 05,15''	72º 56' 42,00''
Radio de Borneo 1,5 cables.	A	52º 57' 43,62''	72º 57' 42,05''

Área: PUERTO BOBILLIER

Carta SHOA Nº 11700 Esc. 1 : 20.000 5ª Edición, Abr. 2001.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto Bobillier	1	53º 10' 11,41''	72º 54' 46,25''
	2	53º 10' 11,41''	72º 53' 12,21''
	3	53º 11' 30,00''	72º 54' 47,78''
	4	53º 11' 35,80''	72º 54' 36,43''
	5	53º 11' 15,00''	72º 54' 05,79''
	6	53º 10' 30,58''	72º 52' 17,00''
	7	53º 11' 04,74''	72º 52' 17,00''
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	53º 11' 35,80''	72º 54' 46,00''

Área: ESTERO CÓNDOR Y PUERTOS ADYACENTES (CANAL JÉRONIMO)

Carta SHOA Nº 11230 Esc. 1 : 50.000 1ª Edición, Nov. 1990.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Lago de la Botella	1	53º 20' 45,30''	72º 38' 24,10''
	2	53º 21' 06,00''	72º 39' 30,50''
	3	53º 20' 57,00''	72º 39' 39,30''
Sureste de la	1	53º 22' 19,80''	72º 37' 24,20''
isla Dagnino	2	53º 21' 26,20''	72º 38' 18,50''
	3	53º 21' 11,20''	72º 38' 43,60''
	4	53º 21' 02,00''	72º 38' 31,90''
	5	53º 20' 56,90''	72º 38' 12,10''
Saco ensenada	1	53º 20' 49,70''	72º 39' 58,70''
Lianza	2	53º 21' 07,70''	72º 40' 00,00''
Punta Espolón	1	53º 20' 09,20''	72º 39' 41,20''
a puerto Henry	2	53º 21' 10,50''	72º 39' 33,30''
	3	53º 21' 52,20''	72º 38' 33,00''
	4	53º 22' 52,10''	72º 37' 16,50''
	5	53º 23' 01,50''	72º 36' 55,50''
	6	53º 23' 01,50''	72º 35' 00,60''
	7	53º 23' 52,50''	72º 34' 30,50''
	8	53º 24' 21,40''	72º 34' 38,50''
	9	53º 24' 32,30''	72º 35' 06,30''
	10	53º 24' 43,90''	72º 35' 04,10''
	11	53º 24' 34,40''	72º 34' 21,30''
	12	53º 24' 04,60''	72º 33' 45,50''
	13	53º 23' 01,50''	72º 33' 09,60''
	14	53º 23' 01,50''	72º 32' 25,40''
	15	53º 23' 50,60''	72º 32' 25,40''
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	53º 24' 38,20''	72º 35' 07,60''
Caleta Seal	1	53º 26' 59,80''	72º 28' 22,30''
	2	53º 26' 59,80''	72º 27' 47,50''
	3	53º 27' 23,50''	72º 28' 02,60''
	4	53º 27' 34,60''	72º 27' 55,20''

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

	5	53º 27’ 39,40’’	72º 27’ 02,30’’
	6	53º 27’ 50,00’’	72º 27’ 02,30’’
	7	53º 27’ 50,00’’	72º 27’ 31,20’’
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	53º 27’ 29,10’’	72º 27’ 59,00’’

Área: CALETA TORO (SENO OTWAY)

Carta SHOA Nº 11811 Esc. 1 : 10.000 2ª Edición, Sep. 1966.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Toro	1	53º 06’ 58,59’’	71º 59’ 11,21’’
	2	53º 07’ 11,07’’	71º 59’ 11,21’’
	3	53º 07’ 08,81’’	71º 59’ 33,04’’
	4	53º 06’ 53,20’’	71º 00’ 01,20’’
	5	53º 07’ 00,00’’	71º 00’ 09,00’’
	6	53º 07’ 06,64’’	71º 59’ 50,00’’
	7	53º 07’ 24,00’’	71º 59’ 11,21’’
	8	53º 07’ 32,65’’	71º 59’ 11,21’’
	9	53º 07’ 32,65’’	71º 59’ 17,05’’
Radio de Borneo 0,7 cable.	A	53º 06’ 56,76’’	72º 00’ 04,45’’

Área: CALETA VALDERRAMA (SENO OTWAY)

Carta SHOA Nº 11811 Esc. 1 : 5.000 2ª Edición, Sep. 1966.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Valderrama	1	53º 11’ 14,06’’	72º 11’ 08,20’’
	2	53º 11’ 11,36’’	72º 11’ 08,20’’
	3	53º 11’ 11,36’’	72º 11’ 54,55’’
	4	53º 11’ 23,60’’	72º 11’ 56,30’’
	5	53º 11’ 22,72’’	72º 11’ 39,33’’
	6	53º 11’ 11,36’’	72º 11’ 39,33’’
	7	53º 11’ 11,36’’	72º 11’ 26,80’’
	8	53º 11’ 13,25’’	72º 11’ 26,80’’
	9	53º 11’ 29,08’’	72º 11’ 26,80’’
	10	53º 11’ 34,50’’	72º 11’ 26,80’’
	11	53º 11’ 34,50’’	72º 11’ 42,28’’
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	53º 11’ 19,96’’	72º 11’ 48,20’’

Área: CALETA OCASIÓN (SENO OTWAY)

Carta SHOA Nº 11811 Esc. 1 : 10.000 2ª Edición, Sept. 1966.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Ocasión	1	53º 15’ 36,16’’	72º 14’ 56,59’’
	2	53º 15’ 29,32’’	72º 14’ 56,59’’
	3	53º 15’ 29,32’’	72º 14’ 40,54’’
	4	53º 15’ 48,50’’	72º 14’ 33,20’’
	5	53º 15’ 52,30’’	72º 14’ 10,70’’
	6	53º 15’ 31,90’’	72º 13’ 33,78’’
	7	53º 15’ 48,84’’	72º 13’ 33,78’’
Radio de Borneo 1,5 cables.	A	53º 15’ 45,26’’	72º 14’ 19,35’’

Área: CANAL JERÓNIMO

Carta SHOA Nº 11230 Esc. 1 : 50.000 1ª Edición, Nov. 1990.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Norweste Canal Jerónimo	1	53º 14’ 21,00’’	72º 22’ 03,00’’
	2	53º 15’ 00,00’’	72º 23’ 48,00’’
	3	53º 13’ 56,00’’	72º 25’ 45,00’’
	4	53º 12’ 36,00’’	72º 26’ 52,00’’
	5	53º 11’ 52,00’’	72º 26’ 48,00’’
	6	53º 11’ 51,00’’	72º 27’ 07,00’’
	7	53º 12’ 39,00’’	72º 27’ 15,00’’
	8	53º 14’ 23,00’’	72º 25’ 58,00’’
	9	53º 14’ 25,00’’	72º 28’ 41,00’’
	10	53º 13’ 09,00’’	72º 32’ 35,00’’
	11	53º 12’ 13,00’’	72º 32’ 42,00’’
	12	53º 12’ 15,00’’	72º 33’ 04,00’’
	13	53º 13’ 18,00’’	72º 32’ 54,00’’
	14	53º 14’ 39,00’’	72º 28’ 44,00’’
	15	53º 14’ 38,00’’	72º 25’ 05,00’’
	16	53º 15’ 08,00’’	72º 24’ 08,00’’
	17	53º 15’ 29,00’’	72º 25’ 07,00’’
Estero Bending	1	53º 12’ 47,00’’	72º 16’ 50,00’’
	2	53º 13’ 22,00’’	72º 19’ 00,00’’

Área: PUERTO ALTAMIRANO (SENO SKYRING)

Carta SHOA Nº 11721 Esc. 1 : 20.000 3ª Edición, 1966.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto Altamirano	1	52º 32’ 54,50’’	71º 57’ 30,75’’
	2	52º 33’ 53,87’’	71º 57’ 30,75’’
	3	52º 33’ 31,00’’	71º 58’ 27,55’’
	4	52º 32’ 33,30’’	71º 59’ 06,22’’
	5	52º 32’ 35,00’’	71º 59’ 24,35’’
	6	52º 33’ 03,55’’	71º 59’ 05,25’’
	7	52º 33’ 41,05’’	71º 58’ 56,80’’
	8	52º 33’ 53,87’’	71º 00’ 05,25’’
	9	52º 33’ 09,45’’	71º 00’ 05,25’’
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	52º 32’ 32,35’’	71º 59’ 15,54’’

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Área: PUERTO WILLIAMS (SENO SKYRING)
Carta SHOA Nº 11721 Esc. 1 : 20.000 3ª Edición, 1966.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Puerto	1	52º 33' 02,54''	72º 04' 06,10''
Williams	2	52º 33' 02,54''	72º 04' 08,30''
	3	52º 32' 35,40''	72º 04' 39,60''
	4	52º 31' 52,16''	72º 04' 39,60''
	5	52º 31' 52,16''	72º 04' 55,25''
	6	52º 32' 44,12''	72º 05' 00,00''
	7	52º 33' 02,54''	72º 05' 39,60''
	8	52º 32' 50,00''	72º 05' 39,60''
Radio de Borneo 1,0 cable.	A	52º 31' 52,61''	72º 04' 46,16''
Estero Rebolledo	1	52º 32' 32,55''	72º 02' 53,03''
	2	52º 33' 02,54''	72º 02' 53,03''
	3	52º 33' 02,54''	72º 03' 44,59''

Área: BAHÍA DEL ÁGUILA (COSTA SURESTE DE PENÍNSULA BRUNSWICK)
Carta SHOA Nº 11431 Esc. 1 : 8.000 2ª Edición, 1968.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
	1	53º 46' 53,55''	70º 58' 36,14''
	2	53º 46' 53,55''	70º 58' 20,00''
	3	53º 47' 13,45''	70º 58' 06,91''
	4	53º 47' 34,45''	70º 58' 41,50''
	5	53º 47' 16,30''	70º 59' 22,85''
	6	53º 47' 20,55''	70º 59' 34,46''
	7	53º 47' 47,00''	70º 59' 07,28''
	8	53º 47' 54,74''	70º 59' 24,78''
	9	53º 47' 50,80''	70º 59' 27,41''
	10	53º 48' 03,00''	70º 59' 50,40''
	11	53º 48' 03,00''	70º 59' 52,00''
	12	53º 47' 44,80''	70º 59' 52,00''
Radio de Borneo 0,7 cable.	A	53º 47' 17,08''	70º 59' 29,43''

Área: PUNTA GLASCOTT A CABO SAN ISIDRO
Carta SHOA Nº 11432 Esc. 1 : 50.000 1ª Edición, 2001.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Punta Glascott a	1	53º 47' 36,00''	70º 59' 51,04''
Cabo San Isidro	2	53º 47' 58,85''	70º 59' 51,04''
	3	53º 50' 02,10''	71º 03' 42,90''
	4	53º 50' 00,00''	71º 04' 33,65''

Área: BAHÍA AGUA FRESCA
Carta SHOA Nº 11432 Esc. 1 : 20.000 1ª Edición, 2001.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Bahía Agua	1	53º 22' 01,62''	70º 57' 45,52''
Fresca	2	53º 22' 01,62''	70º 57' 02,71''
	3	53º 22' 33,94''	70º 57' 02,71''
	4	53º 23' 07,24''	70º 58' 40,00''
	5	53º 23' 35,87''	70º 58' 48,06''
	6	53º 24' 17,59''	70º 58' 45,65''
	7	53º 25' 00,00''	70º 57' 02,71''
	8	53º 25' 00,00''	70º 58' 46,45''

Área: BAHÍA PORVENIR
Carta SHOA Nº 11421 Esc. 1 : 10.000 6ª Edición, Oct. 1985.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Sur de Punta	1	53º 19' 31,00''	70º 27' 08,18''
Sara	2	53º 18' 46,50''	70º 26' 24,27''
Rivera Norte	1	53º 17' 48,25''	70º 23' 04,10''
Bahía Porvenir	2	53º 17' 55,80''	70º 25' 12,45''
Rivera Sur	1	53º 18' 13,18''	70º 25' 33,30''
Bahía Porvenir	2	53º 18' 15,50''	70º 25' 07,15''
	3	53º 18' 06,60''	70º 24' 43,10''
	4	53º 18' 06,70''	70º 24' 21,00''
	5	53º 18' 09,80''	70º 23' 03,00''
	6	53º 17' 56,80''	70º 22' 35,90''

Área: PUERTO YARTOU
Carta SHOA Nº 12511 Esc. 1 : 20.000 1ª Edición, 1946.

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Punta Chown	1	53º 53' 13,00''	70º 07' 02,20''
	2	53º 52' 59,20''	70º 07' 50,70''
	3	53º 52' 22,70''	70º 08' 29,72''
	4	53º 51' 18,00''	70º 09' 03,00''
	5	53º 51' 18,00''	70º 08' 10,00''
Punta Yartou	1	53º 54' 09,21''	70º 06' 54,27''
	2	53º 54' 09,21''	70º 06' 41,85''
	3	53º 53' 05,00''	70º 09' 45,40''
	4	53º 53' 02,60''	70º 09' 32,22''
	5	53º 53' 31,80''	70º 07' 12,00''



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

INFORMACIONES GENERALES SOBRE LA REGIÓN

ESTRECHO DE MAGALLANES

Este accidente geográfico corta de W a E el continente Sudamericano en la zona austral de Chile y une las aguas del océano Pacífico con las del océano Atlántico.

La boca occidental se encuentra entre cabo Victoria y el cabo Pilar; la boca oriental la constituye la línea trazada desde punta Dungeness por el norte hasta cabo Espíritu Santo por el sur. Entre las dos bocas mencionadas hay aproximadamente 310 millas, medidas sobre el eje del Estrecho de Magallanes. En esta extensión se distinguen claramente dos tramos bien definidos: el occidental, desde la boca occidental hasta el cabo Froward y el oriental, desde cabo Froward hasta la boca oriental. El primer tramo es regularmente angosto en su mayor parte y corre en dirección media NW-SE entre costas de roca abruptas, e inhóspitas; en cambio el segundo tramo es más ancho que el anterior, excepto dos angosturas cortas y rectas; las costas que lo bordean, tienen al comienzo dirección norte y tiran después hacia el NE y E, son de configuración baja, plana y boscosa en partes; son habitables y aprovechables.

En ambas costas del Estrecho de Magallanes, se hallan las bocas de diversos otros canales, golfos, bahías y senos, inflexiones que abundan en esta parte de nuestro territorio y le dan su configuración característica.

Aspectos de las costas y configuración orográfica

Atendiendo a su orografía y relieve, esta región puede considerarse dividida en dos secciones bien definidas: la zona cordillerana o insular y la zona pampeana. La primera comprende todas las islas situadas al S del Estrecho de Magallanes, con excepción de las partes de isla Dawson y de Tierra del Fuego situadas al norte del paralelo 54°, y la parte continental de la Patagonia, situada al sur y al W de Punta Arenas y de los senos Otway y Skyring; la zona pampeana comprende la Patagonia Oriental, y partes norte de la isla Dawson y de Tierra del Fuego.

Los caracteres de una y otra zona son bastante manifiestos: en la primera, las montañas, a menudo de gran elevación y cubiertas de nieves perpetuas, se extienden en numerosos y complicados cordones que, en general, constituyen el dorso o relieve más prominente de las islas, en cuyo conjunto no es difícil reconocer la prolongación más allá del Estrecho de Magallanes, deprimida o sumergida, de la gran cordillera de los Andes. Su distribución es de lo más complicada, y en medio de un sistema orográfico tal, las llanuras no existen; pero si, numerosos valles estrechos y tortuosos, cuyas pendientes más abrigadas contra el viento o el frío están cubiertas de bosques y cuyo fondo, formado de guijarros y restos vegetales que las nieves o hielos desprendieron de las alturas, están generalmente ocupados por arroyos o torrentes, lagunas o pantanos.

Las costas en la región insular (cordillerana) son agrias y roqueñas, a menudo escarpadas y cubiertas de una vegetación enmarañada y fragosa; no hay playas propiamente dichas, sino son formadas de laja o rocas desmenuzadas, lo que se observa principalmente en la desembocadura de los torrentes y arroyos, siendo las aguas, en general, profundas aun a corta distancia de tierra.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

La región pampeana se extiende, como se ha dicho, al norte del seno Almirantazgo. Es poco definida en su principio a causa de los bosques que cubren esa región, y se acentúa después al norte de la sierra Carmen Sylva, la cual corre a través de la Tierra del Fuego desde el pico Nose hasta el cabo San Sebastián. Desde esta línea hacia el norte, las tierras tienen un marcado carácter de uniformidad, que las cadenas de colinas denominadas sierras del Boquerón y Balmaceda no alcanzaron a desvirtuar. La vegetación arbórea disminuye gradualmente, sustituyéndola la herbácea tan útil a la ganadería; los torrentes y arroyos de la región insular son reemplazados por ríos de largo curso y corriente moderada, aunque en general de poco caudal; la vida animal tiene sus representantes entre los mamíferos y las aves; y por sobre todas estas características, está el clima, cuya relativa benignidad forma el más completo contraste con el de la región insular cordillerana. Esta región disfruta, en efecto, de una atmósfera más seca y de un cielo a menudo libre de nubes; pero también de una temperatura menos constante que la de la región insular u occidental del Estrecho de Magallanes, caracterizada por un clima marítimo medianamente uniforme, aunque sin estaciones bien definidas. La zona pampeana de Tierra del Fuego, parece deber sus ventajas climatológicas a las montañas de la región cordillerana occidental, al abrigo de las cuales se encuentra, y que parecen detener y condensar el vapor de agua arrebatado al océano por los vientos dominantes del SW.

Mientras en la región insular los cursos de agua son numerosos, de rápida corriente, de corta extensión y de carácter torrentoso, los ríos de la zona pampeana son de largo curso, de caudal exiguo y de corriente moderada o débil. Corren por el centro de anchos valles o cañadones, y muchos de ellos no alcanzan a llegar al mar, pues desaparecen hundiéndose en alguna vega o sumergiéndose tras el cordón litoral.

El aspecto de las costas en la región pampeana es, asimismo, diferente. A causa de su relieve relativamente bajo, los accidentes del terreno son menos pronunciados y numerosos que en la región insular; el perfil de las tierras es relativamente uniforme, sin grandes elevaciones, y la línea de la ribera está constituida a menudo por barrancos verticales cuyo pie baten las aguas en pleamar; en bajamar quedan en descubierto extensas playas de arena, particularidades que pueden anotarse desde el cabo Porpesse y bahía Gente Grande hasta la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Geología.- Según la opinión de varios geólogos que a mediados del siglo pasado reconocieron las costas del Estrecho de Magallanes y de las islas del NW (Desolación, Santa Inés, Clarence y Aracena), la formación de la parte meridional de Sudamérica dataría de la época terciaria y debería su existencia a la misma causa que hizo aparecer primeramente la cordillera de la costa y más tarde la Cordillera de los Andes. Posteriormente, bajo la acción de los fenómenos de la edad glacial, se formarían estos canales y archipiélagos, tomando su aspecto definitivo.

El origen ígneo de la tierra firme de la región occidental del Estrecho de Magallanes y de las islas mencionadas, además de quedar establecido por la clase de rocas que la constituyen, es también evidente por su relieve áspero e irregular, formado de profundos desfiladeros y gargantas entre aristas y picachos agudos, en otros casos, las montañas presentan en su cúspide o flancos, marcadas depresiones, circulares en la que es preciso reconocer el aspecto característico de las formaciones volcánicas.

Las islas, en su generalidad, están constituidas por macizos de roca de formación ígnea o plutónica, caracterizada principalmente por la presencia del “granito”, que es muy abundante. Exceptuando el canal Gabriel y el seno Almirantazgo, en ninguna otra parte se pueden observar estratificaciones ni muestras de terrenos fosilíferos.

En general, estas islas presentan, particularidades más características de la cordillera de la costa y cadenas transversales del centro del país, semejanza que apoya la opinión acerca de la edad paralela de aquéllas con la tierra firme de la costa occidental del Estrecho de Magallanes y de las islas de NW.



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CLIMATOLOGÍA GENERAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

1.- CARACTERÍSTICAS GENERALES

El extremo austral del territorio ofrece características climatológicas especiales debido a las siguientes causas: se encuentra situado en las vecindades del frente polar, que es una franja que circunda a la Tierra entre los 50° y 60° de latitud sur y en donde nacen o tienen su origen las depresiones migratorias; está situado en una latitud que puede considerarse, bajo ciertos aspectos, como subantártica; finalmente, está bajo la influencia de la corriente fría de Humboldt que contribuye a mantener la uniformidad climática con las características de las zonas heladas del globo.

La mayoría de las depresiones que afectan al extremo sur del territorio nacen o se forma, en el interior del Pacífico Sur, entre los paralelos 50° y 55° sur, luego se desplazan hacia el E y frecuentemente hacen impacto en el territorio austral. Ocasionalmente, se desvían hacia el SE y cruzan sobre el mar de Drake.

Producido el contacto o impacto con el continente, entra a jugar un importante papel la configuración orográfica, la que en principio determina las diferencias climáticas entre el lado occidental y oriental de este territorio.

En la configuración austral, la cordillera de los Andes, cuyas alturas disminuyen hacia el sur, está representada por montañas de moderada altura, extendidas principalmente sobre la parte occidental. En cambio, en el lado oriental se extiende una planicie que sólo es interrumpida por montañas al sur de Tierra del Fuego.

Ahora bien, las depresiones son retenidas o demoradas en su avance por el freno que le oponen las montañas del relieve del borde occidental, de tal modo, que gastan su humedad en forma de precipitaciones, sobre islas y canales, y cuando por fin consiguen continuar su trayectoria, pasan al lado oriental con características modificadas, esto es, exentas de humedad. Este proceso explica la gran diferencia pluviométrica entre el lado occidental y el lado oriental.

El Estrecho de Magallanes, por sus condiciones orográficas y climáticas, está dividido en dos zonas bien definidas: la occidental, abrupta y tormentosa que se extiende desde su entrada por el Pacífico hasta el cabo Froward; y la de relieve parejo y de clima favorable, extendida desde el cabo Froward hasta su entrada por el Atlántico.

2.- CLIMATOLOGÍA

a.- CLIMATOLOGÍA DE LA ZONA OCCIDENTAL

Esta región, que abarca desde el cabo Pilar (isla Desolación) hasta la entrada del canal Cockburn, se caracteriza por la presencia casi constante de mal tiempo.

El viento predominante es del N o NW dirección típicamente depresionaria. Su intensidad normal fluctúa entre 25 y 35 nudos; sin embargo, cuando la depresión que lo origina acusa una fuerte gradiente, suele alcanzar hasta 45 y 50 nudos.

A medida que las depresiones se alejan, su dirección cambia sucesivamente al W y al SW, registrando una velocidad de 20 a 25 nudos. Sin embargo, hay ocasiones en que al paso de una depresión sigue un período de calma o con viento débil del SW, lo que es acusado por la estación

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

meteorológica de islotes Evangelistas. Esta situación es generalmente indicio precursor de que otra depresión viene aproximándose a la región, pues el viento se encuentra neutralizado por la acción de los dos centros de baja presión, del que recién se ha alejado y del que viene en aproximación.

Las precipitaciones en esta zona son muy abundantes, pues durante los lapsos entre depresiones, o aún bajo predominio anticiclónico, se mantiene por lo general un régimen de chubascos frecuentes.

El promedio de agua caída entre un año y otro fluctúa alrededor de los 4 y 5 mil milímetros.

En la región occidental, las depresiones, que son frecuentes durante todo el año, dan ocasión a fuerte mal tiempo, con lluvias en verano y nevadas en invierno, las que van acompañadas de severos vientos de dirección NW o WNW y que se encajonan por el Estrecho de Magallanes y canales adyacentes, aumentando su velocidad.

El régimen pluviométrico a la entrada del Estrecho de Magallanes está representado por un promedio anual de 5 a 6 mil milímetros de agua caída, promedio que disminuye hacia el cabo Froward a mil quinientos milímetros.

La temperatura es relativamente estable durante los meses del año, con un promedio en invierno de 4 °C y de 12 °C en verano. Sin embargo, durante el invierno, caen frecuentes nevadas que hacen descender notoriamente la temperatura.

b.- CLIMATOLOGÍA DE LA ZONA SUDOCCIDENTAL

Esta costa que se extiende desde la entrada del canal Cockburn hasta las islas Hermite, también se caracteriza por el predominio de mal tiempo, pero algo más atenuado que en la zona anterior. El viento, que durante el paso de las depresiones sopla del N o NW lo hace con intensidad inferior por encontrarse al socaire de la costa misma (alrededor de 20 a 30 nudos).

Las precipitaciones son algo inferiores que en la zona anterior, estimándose que en la entrada del canal Cockburn se deben registrar un promedio anual de 3 mil milímetros de agua caída; promedio que disminuye ligeramente a dos mil quinientos milímetros en la zona de las islas Hermite.

c.- CLIMATOLOGÍA DE LA ZONA ORIENTAL

La región oriental ofrece características climáticas muy diferentes respecto a la occidental. Por tener una orografía casi plana, las depresiones transitan sin dificultad y no sufren retardo. Como éstas han gastado su humedad en la zona occidental, las precipitaciones que suelen registrarse son relativamente escasas. Desde el cabo Froward, donde el promedio de agua caída es de alrededor de mil quinientos milímetros, disminuye hacia la entrada por el Atlántico a trecientos milímetros (Punta Arenas tiene un promedio de 430 milímetros, similar al de Santiago).

Las precipitaciones se encuentran repartidas durante todos los meses del año, sin embargo, entre junio y agosto, frecuentes nevadas se extienden sobre la región.

Otras características climáticas de la región oriental son sus fuertes vientos de dirección WSW o SW (el “panteonero” de Punta Arenas), cuya velocidad suele sobrepasar los 50 nudos. Este viento comienza a soplar en las primeras horas de la mañana, alcanzando su máxima velocidad alrededor de las 14 ó 16 horas, para luego ir declinando paulatinamente en coincidencia con la puesta del sol. Sin embargo, hay ocasiones en que el viento mantiene su intensidad durante toda la noche, pero esto es esporádico.

El período en que soplan estos vientos comienza a mediados de septiembre y termina a fines de marzo, siendo octubre y noviembre los meses en que alcanzan mayor intensidad. Ocasionalmente se registran vientos del NE, E o SE, los que se originan cuando un centro depresionario está cruzando al norte de la región, o dicho de otro modo, cuando el margen inferior de una depresión se encuentra sobre el Estrecho de Magallanes.

La temperatura acusa un promedio en verano de 11 a 12 °C, con una máxima de 14 a 16 °C. En invierno, la temperatura promedio es de alrededor de 2 a 3 °C, con mínimas de 4 a 6 °C bajo cero.

Espejismo.- Este fenómeno es común sólo en la región oriental del Estrecho de Magallanes, y en la cual sus tierras bajas y objetos a flor de agua suelen aparecer levantados, deformados o invertidos. Se produce, generalmente, en días de cal-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

ma y estando la temperatura medianamente elevada; lo acompaña una atmósfera muy transparente, y en el horizonte se ven algunos cúmulos.

3.- MAREA Y CORRIENTES

Corrientes.- La gran corriente del Pacífico austral, depende principalmente de la corriente oceánica originada por la zona de vientos permanentes del W que queda al sur de la zona de los vientos alisios del SE; corre de occidente a oriente, siguiendo aproximadamente como eje el paralelo de 50° S. Al encontrar, aquélla, la barrera constituida por el extremo sur del continente, se divide en dos ramas: una de éstas se dirige hacia el N a lo largo de las costas de Chile y Perú hasta las islas Galápagos, y se conoce con el nombre de corriente de Humboldt; la otra rama denominada corriente del Cabo de Hornos se dirige hacia el SE contorneando las costas de los archipiélagos Madre de Dios,Reina Adelaida, Desolación, Santa Inés y Clarence, pasando por el S de Tierra del Fuego. La primera rama, por proceder de clima frío, refresca la temperatura y beneficia el clima de dichos países; la segunda rama, procediendo de una región de más al N, influye también favorablemente en el clima de los citados archipiélagos, por la relativa elevación de temperatura de sus aguas, la que tanto, fuera como dentro de los canales, es siempre superior a 4 °C.

La corriente de la rama hacia el SE, es más intensa en las cercanías de tierra y particularmente donde hay cabos o islas destacadas; alcanza su mayor fuerza cuando soplan vientos del W, y su intensidad disminuye hasta hacerse inapreciable con los vientos del E.

Las corrientes que existen a lo largo y cerca de la costa occidental de los archipiélagos Desolación, Santa Inés y Clarence, son generalmente bastante irregulares. Se ha notado, a veces, que si la corriente coincide con un viento fuerte, ésta puede alcanzar a 2 o más millas por hora; en otras ocasiones la corriente era tan débil que era difícil constatarla. Durante la exploración de esta costa occidental no se comprobó jamás que las corrientes se dirigieran hacia el W, ya fuera la marea creciente o vaciante y cualquiera la dirección del viento. Sin embargo, dentro de los canales de los tres últimos archipiélagos, si que se ha comprobado la existencia de corrientes importantes; y cuyo régimen está determinado naturalmente por la dirección, profundidad y ancho de los canales en que corren.

La dirección en que las corrientes de marea actúan en el Estrecho de Magallanes, y su intensidad, son de gran importancia para el navegante, particularmente en la región oriental.

a.- Región occidental.- Se ha establecido algo fuera de la costa, la existencia de una corriente de dirección media hacia el S, y que alcanza a veces a un nudo desde las cercanías del golfo Trinidad hacia el sur. Esta corriente se observa especialmente cuando los vientos son del 4º cuadrante. Corre entre bancos e islas y por el interior de Los Evangelistas, y tira perpendicularmente al rumbo (al través) una vez que la nave halla enderezado el rumbo para tomar la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

La corriente general hacia el S de las proximidades del cabo Pilar, toma la dirección del Estrecho en su embocadura, es decir, una dirección general hacia el SE con una componentes hacia el S que abate un buque hacia la costa sur del Estrecho de Magallanes. Esta corriente tiene una intensidad variable de media a una milla por hora, en circunstancias de calma y mar llana. Cuando los vientos de esta región son del W o NW, la corriente aumenta; por el contrario, disminuye y llega a anularse con vientos contrarios de fuerza 4 a 5. La corriente de flujo entra por la boca occidental, es pequeña en las cuadraturas y mayor en las sicigias y sus proximidades.

La corriente oceánica aumenta cuando se une con la corriente de flujo. Ambas deben ser tomadas en cuenta por el navegante que, para mejor seguridad de la derrota, debe calcular la marea con el fin de conocer exactamente la influencia que puedan tener ambas corrientes.

El establecimiento del puerto en cabo Pilar es regularmente de una hora, sin embargo, no existe en este punto cambio de corriente, ésta tira siempre hacia el E. Dentro del Estrecho de Magallanes las corrientes son ocasionadas sólo por las mareas, aunque están considerablemente influenciadas por los vientos dominantes del W. Ellas siguen la dirección del canal, excepto en la entrada de las bahías y de algunos canales transversales de los cuales la corriente principal es influenciada por la corriente de flujo. Por ejemplo, se ha observado a veces, una

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

corriente hacia el N muy fuerte, en dirección al canal Smyth y bahía Beaufort, precisamente al W de isla Tamar, con la que deberá tomarse el resguardo y precauciones del caso.

La corriente E prevalece en toda circunstancia en los pasos Del Mar y Largo, pero su velocidad es variable. El efecto de la corriente W es imperceptible en el paso Del Mar, se hace apreciable en el paso Largo, y es de considerable importancia en el paso Tortuoso; donde las corrientes de marea pueden ser peligrosas para los barcos de poco poder de máquinas, pues, alcanzan a tres y medio nudo de velocidad. En este último paso, en la vecindad del cabo Crosstide, a causa de la estrechez del canal, y de ser aquí el punto de encuentro de las mareas y corrientes que provienen del seno Otway por el canal Jerónimo, se forman remolinos y escarceos, de los cuales es conveniente precaverse.

Las corrientes de marea entre el paso Tortuoso y Punta Arenas, no ofrecen dificultad al navegante. En el paso Inglés, desde punta Pasaje hacia el E se podrá aproximar a la costa N a distancia prudente, para evitar la influencia de la marea del canal Bárbara.

Las corrientes de marea de la región occidental del Estrecho de Magallanes son, en general, de media o poca intensidad, e influenciadas por los vientos dominantes. Las bahías y puertos de esta zona, son en su mayoría profundos, con fondo de roca, y carecen de buenas playas.

El rango de la marea en los puertos y canales adyacentes de esta zona es, asimismo, de poca variación; varía de1,20 metros, como mínimo, a 2,50 metros, como máximo.

b.- Región oriental.- Las mareas y corrientes de esta región tienen las siguientes particularidades principales. La primera es la variación del valor del establecimiento del puerto, o en otras palabras, el retardo que sufren la pleamar y también la bajamar a medida que se avanza desde punta Dungeness hacia Punta Arenas. La consecuencia que de esto resulta, es que la marea se retarda junto con la corriente de flujo, circunstancia que facilita notablemente la navegación del E al W permitiendo así, que un buque que zarpa de Dungeness o de bahía Posesión en momento oportuno para llegar a la Primera Angostura cuando se inicia la corriente de flujo, navegue en ésta continuamente, hasta llegar a los pasos de la isla Magdalena y aun a Punta Arenas (Ver Tablas de Marea).

La segunda particularidad aludida es que las corrientes de flujo y reflujo continúan corriendo en el Estrecho de Magallanes hasta tres horas después de haberse producido la plea o la bajamar; o en otras palabras, que la corriente de flujo principia tres horas antes de la plea y sigue su curso hasta tres horas después. Por consecuencia, un fenómeno idéntico ocurre con la bajamar de reflujo o vaciante.

Este régimen general sufre algunas excepciones debido a la configuración de la costa en las bahías y a la presencia de los bancos, que desvían o dificultan el curso de las corrientes, lo cual se observa en las bahías Gregorio y Lomas, en el fondeadero Spiteful y en la punta Catalina.

Otro factor modificador es el viento, el cual parece ejercer su influencia, principalmente, sobre las mareas y corrientes de cuadratura en la parte ancha del Estrecho de Magallanes, comprendida entre Dungeness y punta Delgada y en las angosturas. En la práctica se pueden despreciar estas modificaciones y considerar siempre de tres horas el retardo aludido.

Las playas de la región oriental son, en general, bajas y tendidas, y formadas de arena y guijón redondeados. Los bancos son numerosos, y a veces de considerable extensión, como el de Orange que avanza al Estrecho más de cinco millas; todos son de material blando, fango, arena y conchuelas.

Las mareas se producen con bastante regularidad, dos en 24 horas, salvo en ciertas bahías donde este régimen es modificado por causas enteramente locales. En la zona comprendida entre Dungeness y la Primera Angostura, son de gran rango, teniendo las aguas una diferencia de nivel casi de 11 metros en sicigias medias. Este rango decrece desde la Primera Angostura hacia el sur; en la Segunda Angostura llega a poco más de 6 metros y en Punta Arenas alcanza a 2,04 metros.

Esta gran diferencia de nivel en las mareas implica el movimiento y transporte periódico de una enorme masa de agua del océano al Estrecho y viceversa; lo que da origen a las grandes corrientes que se observan en esta zona, tanto más fuerte cuanto más encauzado es el canal por donde corren. Así, en la boca oriental la intensidad de la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

corriente de marea es de dos a cuatro nudos; en la Primera Angostura alcanza los diez nudos,a la cuadra del morro Nuñez decreciendo enseguida al paso que se avanza al S. Se comprenderá, pues, cuánto significará sobre todo a los buques de escaso poder de máquinas, estudiar el estado de la marea y de las corrientes antes de empezar viaje hacia el Atlántico, y viceversa, o para cualquier derrota entre los puertos de esta zona.

Será fácil deducir, entonces, cuál es el momento más favorable para emprender la navegación del Estrecho de Magallanes, con el objeto de llegar a la entrada de la Primera Angostura en el momento en que termina la vaciante y que se establece con fuerza la creciente, para contrarrestar con esta el viento SW que podrá soplar fuerte; y a la inversa, si se desea emprender viaje desde Punta Arenas hacia la boca Oriental, deberá zarparse de este puerto a hora oportuna para llegar a la Segunda Angostura en el momento que comienza la vaciante. Se debe tener siempre la precaución de situar frecuentemente el buque, pues, en las inmediaciones del banco Orange la corriente de flujo tiende a aconcharlo sobre este. A un buque de moderado poder de máquinas le será más conveniente esperar en Dungeness o en Posesión el cambio de marea, con el fin de evitar encontrarse en las angosturas con corriente y viento contrarios; pero un buque de gran poder de máquinas no tendrá dificultad para navegar contra la corriente sea que se dirija hacia el E o al W.

Dentro de las angosturas, la corriente tira naturalmente en la línea de dirección del canal, constreñida la masa de agua en el estrecho espacio comprendido entre una y otra orilla. Pero, a la salida de aquellas, el agua se expande y extiende por toda la zona de ensanche que se presenta; lo que hace que la corriente principal se divida en un haz de corrientes divergentes de dirección oblicua al eje del canal, y que tiende a aconchar al buque sobre los bancos vecinos situados a cada lado. De esta manera, un buque que sale de una angostura se encontrará arrastrado hacia el N o hacia el S, según que dentro de aquélla se haya mantenido más inmediato a la primera o a esta costa. Si dos buques navegan hacia el W uno a lo largo de la costa N y otro a lo largo de la costa S de la Primera Angostura, a la salida de esta, el primero será arrastrado hacia el sargazal y banco Satélite y el segundo lo será hacia los bajos inmediatos a punta Baxa. Este fenómeno es más sensible en dicha angostura que en la Segunda, pues, en aquella, la corriente alcanza los diez nudos a la cuadra del morro Nuñez, en sicigias, mientras que en la Segunda Angostura solamente llega a tres o seis, en las mismas épocas; y más al sur de punta Gracia hacia el paso Real o canal Reina, disminuye notablemente la fuerza de las corrientes de marea.

El navegante no debe alarmarse por los fuertes escarceos producidos por el encuentro de las corrientes que se observan en muchos puntos en donde no hay bajos ni peligros, como ocurre en la extremidad oriental de la Segunda Angostura, en las cercanías del cabo San Vicente, en bahía Lee, en el paso Reina, y en ambos lados del bajo Walker. Aunque estos escarceos afectan sólo a la superficie del agua, la masa principal de esta parece conservar limpia la parte más profunda del canal, diseñando los veriles exteriores de los bancos o de las costas; y pareciendo indicar que aunque pueda variar la profundidad del agua sobre los bancos, no sucederá lo mismo con la posición de estos y su dirección general. Esta circunstancia no se aplica naturalmente a las bahías profundas o ensenadas en donde desemboca algún río, agente que puede originar la formación de remolinos que hagan variar la situación de los bajos.

A la altura del cabo Vírgenes, las corrientes tiran a lo largo de la costa, es decir, hacia el NW y el SE alternativamente, y lo mismo sucede en el lado exterior del banco Sarmiento. La corriente que se dirige al NW se hace sentir desde tres horas antes hasta tres horas después de producida la pleamar en dicho cabo; aquella procede de la costa oriental de Tierra del Fuego, y al llegar a la extremidad S de aquel banco, se divide en dos ramas; una de estas penetra al Estrecho de Magallanes como corriente de flujo, y la otra continúa hacia el NW por el lado exterior del mismo banco, como se dijo anteriormente. En igual forma, la corriente de reflujo o vaciante, al salir del Estrecho de Magallanes toma la dirección del SE cuando se une a la que viene del NW por el lado exterior del banco Sarmiento, continuando su curso hacia la costa oriental de Tierra del Fuego.

Las circunstancias expuestas hacen aparecer en el extremo N de dicho banco, como corriente

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

de vaciante o reflujo, la que en ese punto se dirige al NW corriendo hacia fuera del Estrecho de Magallanes, cuando en realidad, la corriente es de flujo o creciente hacia el W, mientras que en el extremo S del banco varía con el estado de la marea, por lo cual, se previene al navegante para no caer en error.

En las vecindades de los cabos Vírgenes y Espíritu Santo, se puede observar que la hora de la pleamar en las sicigias o, lo que es igual, el establecimiento del puerto, se verifica entre las 8 horas 10 minutos y 8 horas 30 minutos de la mañana; hora en que la corriente de flujo corre aún hacia dentro del Estrecho de Magallanes y hacia el NW más al N de cabo Vírgenes. Este movimiento de las aguas continúa hasta mediodía o su inmediación, aunque las aguas estén bajando en toda esta zona, y solamente entonces se produce el cambio de la corriente, sin repunte sensible, para proseguir su curso hasta las 18 horas, a pesar de que hacia las 15 horas las aguas habrán llegado a su más bajo nivel. Con corriente hacia el W o creciente, entre cabo San Vicente y punta Silvestre se produce una corriente que tira hacia el SE sobre el banco Nuevo; y con vaciante o corriente hacia el E entre aquellos mismos puntos, la corriente tira fuerte hacia el NW sobre el banco Marta.

Hay, finalmente, un hecho bien comprobado que se produce en ambas regiones del Estrecho de Magallanes y canales adyacentes, y es que las mareas nocturnas son siempre de mayor amplitud que las diurnas. No debe entenderse con esto que la amplitud total de la marea llegue a sobrepasar el límite teórico anotado en las cartas o planos, sino, únicamente, que el nivel de las aguas en la pleamar que se verifica después de medianoche, es siempre considerablemente más pronunciado que el correspondiente de la marea anterior o pleamar diurna. El conocimiento de esta circunstancia es muy útil, y se aprovecha con éxito en las maniobras de varar o de poner a flote buques y embarcaciones.

4.- FONDEADEROS Y SUS CONDICIONES GENERALES

El Estrecho de Magallanes, como se indicó alcomienzo de este capítulo, corta de W a E el territorio austral de Chile y une las aguas del Pacífico con las del Atlántico. La derrota a través de este Estrecho es de unas 310 millas tomadas entre ambas bocas.

Esta distancia y la configuración especial del Estrecho de Magallanes, aconsejan a toda nave que vaya a cruzarlo ya sea en uno u otro sentido, estudiar previamente los puertos que podría utilizar en caso que las circunstancias la obliguen a fondear. Para hacer la selección además de tomar en cuenta las características del buque y las cualidades del fondeadero, se deben considerar: la velocidad que puede desarrollar, la influencia que sobre ella tienen las corrientes; las condiciones del tiempo, estado atmosférico, fuerza y dirección del viento y las horas de luz disponible. Aquí cabe mencionar que en verano las horas de luz son hasta las 18 ó 20 horas, mientras que en invierno estas se reducen a unas 6 horas. Hoy en día la ruta a lo largo del Estrecho de Magallanes está convenientemente señalizada con faros, balizas y boyas; elementos que junto con el radar, permiten su navegación tanto de día como de noche. A pesar de esto, durante toda la navegación del Estrecho de Magallanes, deberá tenerse siempre en la mente, los fondeaderos que se podrían tomar en caso de cualquiera contingencia teniendo presente que los fondeaderos indicados en las cartas náuticas con el símbolo pertinente, constituyen una recomendación basada en experiencias anteriores. El navegante seleccionará el fondeadero apropiado teniendo en consideración el tamaño y calado de su buque, las profundidades existentes y el área de borneo disponible.

a.- Región occidental.- Ninguno de los puertos de la región occidental del Estrecho de Magallanes, entre el cabo Pilar y cabo Froward, pueden ser considerados como muy buenos a causa de los fuertes chubascos de viento que en ellos se experimentan; sin embargo, existen en esta zona dos o tres fondeaderos para buques de regular tamaño. Entre el cabo Pilar y el paso Largo existen muchos puertos de diferentes dimensiones a ambos lados del Estrecho de Magallanes; varios de ellos son de difícil acceso, otros tienen sus aguas de tanta profundidad que son de poco valor como fondeaderos y, por último, otros donde los chubascos soplan a menudo con tanta violencia y de diferentes direcciones que hacen el fondeadero insostenible.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Por lo común, el espacio para fondear en los puertos de esta región es limitado, y el fondo es rocoso y muy disparejo, u otras veces consiste de pedregullo y cascajo, prevaleciendo la calidad anterior. Conviene largar las anclas en el punto más profundo de los fondeaderos, pues allí se encuentra generalmente fango y aquéllas agarran bien; y siempre es preferible desvirar las anclas con poder que largarlas en el escape o boza. Asimismo, siempre que sea posible deberá evitarse tener un bajo fondo o restinga cerca del ancla o del buque; pues durante los chubascos y ráfagas los buques bornean continuamente sobre sus anclas, pudiendo derivarse de dicha proximidad serios inconvenientes para la nave. Cuando comienzan los chubascos, conviene arriar bastante cadena si el puerto lo permite; pues, aquéllos hacen bornear continuamente al buque y ocasionan fuertes estrepadas sobre la cadena y ancla, lo que puede ocasionar accidentes.

Para poder formarse una opinión sobre el grado de confianza que merece un fondeadero, se requiere considerable práctica y larga permanencia en la región. Sólo así se tendrá oportunidad de experimentar en él, malos tiempos y fuertes vientos desde diferentes direcciones y apreciar sus cualidades en cada caso. Sucede que sobre un mismo puerto los informes de los capitanes suelen discrepar, ya que si para uno fue un excelente tenedero, abrigado y seguro para cierto mal tiempo, a otro en cambio le correspondió soportarlo en permanente estado de alerta con viento de una dirección ligeramente diferente. Los fondeaderos más abiertos y aparentemente los menos protegidos de los vientos dominantes, prueban a menudo ser los mejores, para aguantarse al ancla y recibir los chubascos.

Los mejores fondeaderos de esta zona y los más apropiados para buques medianos son: bahía Borja y bahía Fortescue.

b.- Región oriental.- Al E de cabo Froward no existe dificultad en encontrar cada pocas millas un fondeadero seguro y conveniente. Sin embargo, en esta zona deberá prestarse celosa atención hacia las siguientes dificultades y peligros que se presentan ordinariamente: las fuertes corrientes, las cerrazones de nieve y las nieblas y turbonadas. Con respecto a las primeras, pueden significar dificultades, sólo cuando por error, algún buque de escasa potencia de máquinas llegue a encontrarse empeñado en bregar contra ellas, principalmente en la Primera Angostura. Pero, un marino diestro no dejará jamás servirse de ellas para apresurar su marcha, a cuyo fin le bastará sólo determinar oportunamente y con acierto el momento de llegar a la Segunda Angostura si procede del Pacífico, o de recalar a Dungeness, si del Atlántico. En cuanto a las últimas dificultades, no se recomendará jamás lo suficiente el uso de ecosonda o escandallo para el caso que lleguen a faltar las luces de los faros y señales de dirección para rectificar a menudo la situación del buque; y cuando ésta no pueda obtenerse con suficiente aproximación, no deberá vacilarse en fondear, lo que en general, puede hacerse en todas partes, salvo dentro de las angosturas.

Si un buque se viese obligado por las circunstancias a fondear en cualquier punto al E de la Primera Angostura, su capitán no deberá olvidar que en esta zona existen rangos de marea que alcanzan hasta los 10,37 metros en el banco Dirección.

Al E de la Primera Angostura existen nuevas balizas de señalización para fijar la situación del buque. Asimismo, existen plataformas petroleras con señalización diurna y nocturna que no obstruyen la derrota usual, e insertadas en la carta. Las colinas de la costa S no están bien definidas, con excepción de cabo Orange y las inmediatas; las otras visibles desde el canal, quedan como 100 millas tierra adentro. Desde el lado S del canal es difícil distinguir los buenos puntos de reconocimiento de la costa N, como cerro Dirección, cabo Posesión, monte Dinero y monte Aymond; los que son útiles para situar el buque cuando se navega cerca de la derrota usual o poco al N de ella.

Sargazos y peligros.- Los peligros que significan en el Estrecho de Magallanes la cantidad de rocas sumergidas, se aminoran notablemente por la presencia del sargazo que, por lo general, crece sobre aquéllas y en todos los fondos rocosos.

Como regla sin excepción, debe tenerse que, en cada punto donde se divisa una mancha de sargazo existe una roca y, en consecuencia, debe evitarse pasar sobre ella antes de efectuar un re-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

conocimiento para conocer su profundidad. Conviene, asimismo, que el resguardo que se les dé sea grande, pues a menudo ocurre que si los sargazos son muy crecidos y largos, las corrientes los desvían de su situación real y hacen aparecer la mancha a considerable distancia del punto en que están arraigados, induciendo de esta manera a error que puede ser funesto. Cuando las corrientes son fuertes, los sargazos se sumergen enteramente; y en otros ocurre que después de un viento duro la roca pierde los sargazos que la cubrían. Si en el centro de una mancha de sargazos se divisa un pequeño espacio de agua libre, puede conjeturarse que ahí se encuentra el punto menos profundo del bajo o roca.

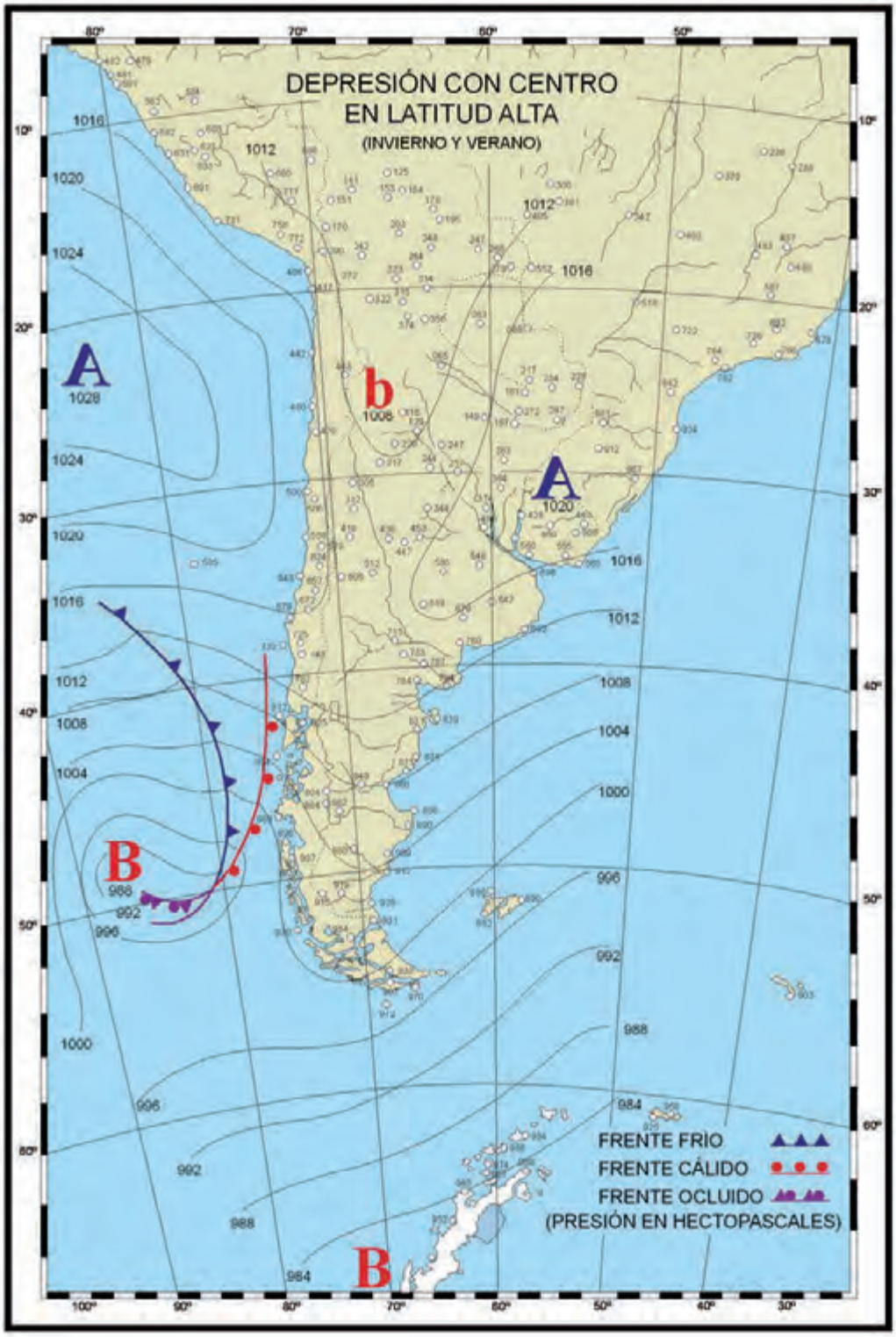
Con frecuencia se encuentran sargazos sueltos o a la deriva, los que después de cierta práctica, no es difícil distinguirlos de los sargazos fijos.



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CLIMATOLOGÍA (3004) F-11

DEPRESIONES QUE AFECTAN EL EXTREMO SUR DEL PAÍS



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

LATITUD: 47° 45' 30' S LONGITUD: 74° 55' 30" W

SAN PEDRO

Altura sobre el nivel del mar: 28.0 m.

	TEMPERATURAS MEDIAS (°C) DEL AIRE					PRESION (Hpa)	VIENTO (nudos) Dirección dominante y velocidad media				NUBOSIDAD MEDIA (0-8)			HUMEDAD RELATIVA %			PRECIPITACION (mm)		
MES	08 h	14 h	19 h	Máx.	Mín.	NIVEL DEL MAR	08 h	14 h	19 h	MAX. MES	08 h	14 h	19 h	08	14	19	TOTAL	Máx. 24 h	FECHA
I	10.1	12.2	11.6	14,2	6.0	1013.2	W 7	NW 11	W 8	var 24	7	8	7	87	80	83	87.0	12.0	21
II	10.4	13.4	13.5	14,5	7.0	1016.9	SW 5	NW 7	W 5	NW 24	6	7	5	87	81	83	31.0	6.0	1/15
III	9.9	11.9	11.3	13,2	5.7	1009.3	W 7	W 8	W 9	N 7	7	7	7	89	84	86	162.0	29.0	23
IV	8.1	10.1	9.8	11,3	6.4	1011.9	W 4	N 14	NW 12	N 30	6	6	6	90	86	89	150.0	16.0	5
V	8.2	9.2	8.9	9,4	6.5	1010.0	NW 20	W 8	W 8	N 37	6	6	6	90	86	89	154.0	31.0	6
VI	5.8	6.6	6.5	8,5	4.7	1017.4	W 9	NW 18	W 6	var 30	6	6	6	89	87	89	95.0	14.0	5
VII	5.5	6.8	5.9	7,7	4.4	1017.1	SE 10	N 12	W 7	NW 37	5	6	6	89	87	89	80.0	8.0	16
VIII	4.9	6.9	5.9	7,9	3.4	1009.7	SW 4	NW 11	W 8	N-NW 30	6	6	5	89	86	87	85.0	18.0	11
IX	5.9	7.9	7.1	9,3	4.1	1010.5	N 12	NW 13	W 7	N-NW 30	7	7	6	88	84	85	101.0	9.0	19/22
X	7.5	9.3	8.9	10,8	5.5	1016.4	NW 15	NW 22	NW 11	NW 30	7	7	6	87	80	83	67.0	12.0	28
XI	9.1	11.1	10.5	11,9	6.8	1012.0	C 0	NW 10	W 5	N-NW 24	6	6	6	87	80	83	7.8	1.6	7
XII	10.2	11.8	11.5	13,2	8.3	1009.0	W 10	NW 12	NW 15	NW 30	7	7	7	84	78	81	11.2	1.3	21/24
AÑO	8.0	9.8	9.3	11,0	5.7	1012.0	W 7	NW 13	W 7	N-NW 37	6	6	6	88	83	86	1031.0	31.0	V

LATITUD: 53° 06' S LONGITUD: 70° 53' W

PUNTA ARENAS

Altura sobre el nivel del mar: 1.50 m.

I	9.6	13.5	12.9	15.8	5.7	1003.2	W 18	W 23	W 21	W 40	6	7	7	73	57	57	34.0	15.0	27
II	8.9	13.8	12.8	15.3	6.1	1009.9	W 11	W 20	W 16	W 28	6	6	6	74	54	59	4.6	15.0	6
III	7.3	11.5	9.5	13.1	4.9	999.2	NW 13	W 21	W 16	W 40	5	5	5	76	57	67	19.8	6.0	6
IV	4.1	8.9	7.1	10.1	1.5	1004.9	NW 17	NW 14	NW 15	NW 35	6	6	5	80	66	73	23.8	6.1	7
V	3.2	6.6	5.0	7.8	1.4	1006.2	N 12	NE 13	NW 15	NW 40	5	5	5	82	71	77	36.1	8.1	3
VI	2.2	4.2	2.6	5.4	-0.1	1000.3	NW 17	NW 20	W 10	NW 40	5	5	4	80	73	78	31.6	8.8	2
VII	3.1	5.7	3.8	6.9	1.1	1010.3	W 11	NW 7	W 17	W 45	5	6	5	79	73	77	15.3	8.4	18
VIII	1.0	4.8	2.7	5.8	-1.0	1006.3	SW 11	SW 10	W 15	W 40	5	5	4	82	66	75	37.3	12.2	15
IX	3.9	7.7	6.1	9.0	2.4	1003.3	NW 9	W 15	SW 9	W 35	7	6	6	80	63	69	13.2	6.1	19
X	6.9	11.1	9.2	12.9	3.6	1008.3	C 0	NW 17	NW 15	NW 48	6	6	6	79	59	65	22.3	7.6	1
XI	7.7	11.5	9.9	13.3	3.7	1005.2	W 17	W 25	W 18	W 40	6	6	6	70	54	60	4.4	4.4	3
XII	9.6	13.1	11.4	15.1	5.8	999.1	W 18	W 21	W 18	W 55	6	7	7	68	52	61	15.6	5.6	26
AÑO	5.6	9.4	7.8	10.9	2.9	1004.7	W 15	W 21	W 16	W 55	6	6	6	77	62	68	258.0	15.0	I

DERROTERO DE LA COSTA DE CHILE

V O L U M E N IV

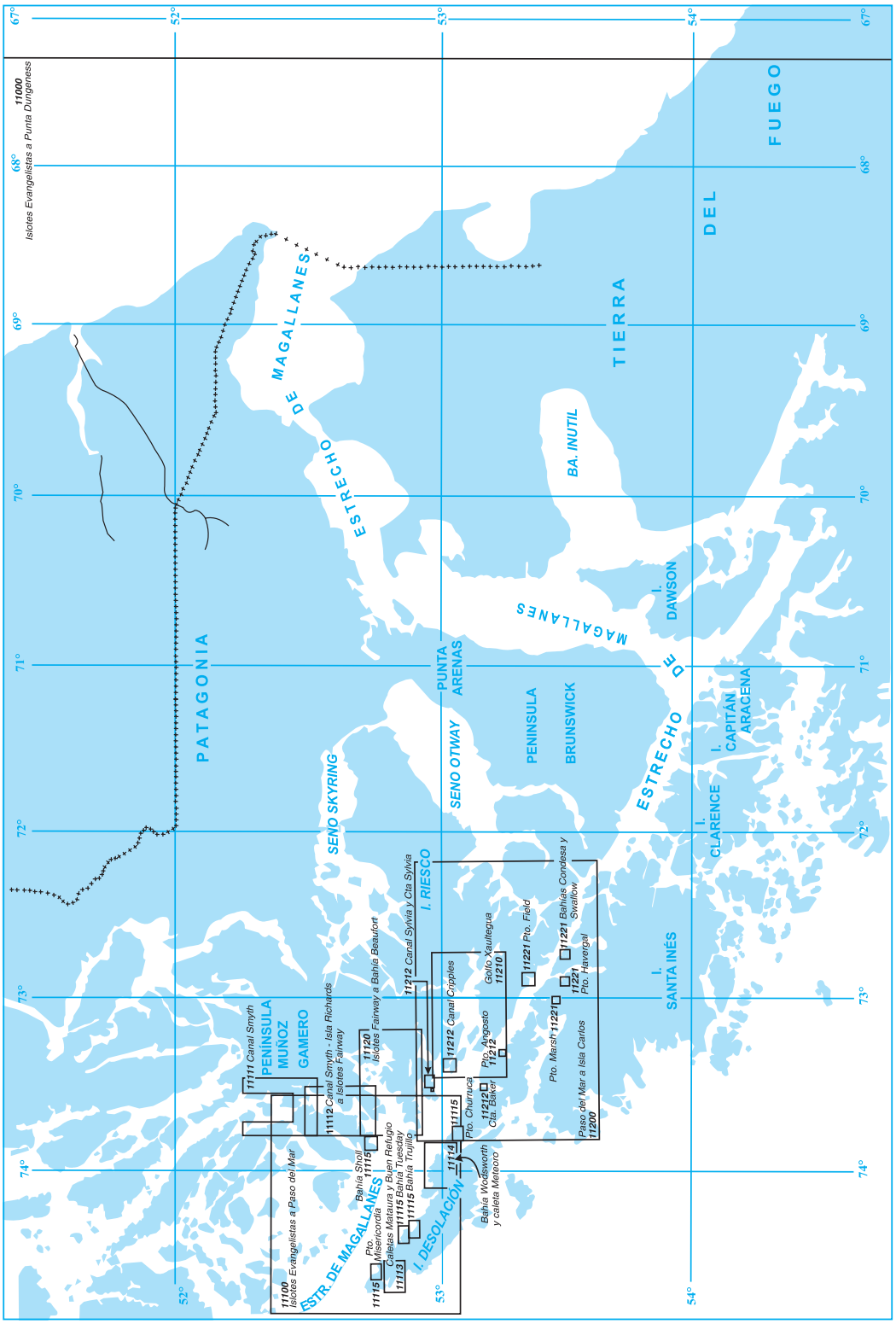
ESTRECHO DE MAGALLANES Y AGUAS ADYACENTES

ÁREAS DE COBERTURA DE LAS CARTAS COMPRENDIDAS EN ESTA ZONA

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ÁREAS DE COBERTURA CARTOGRÁFICA

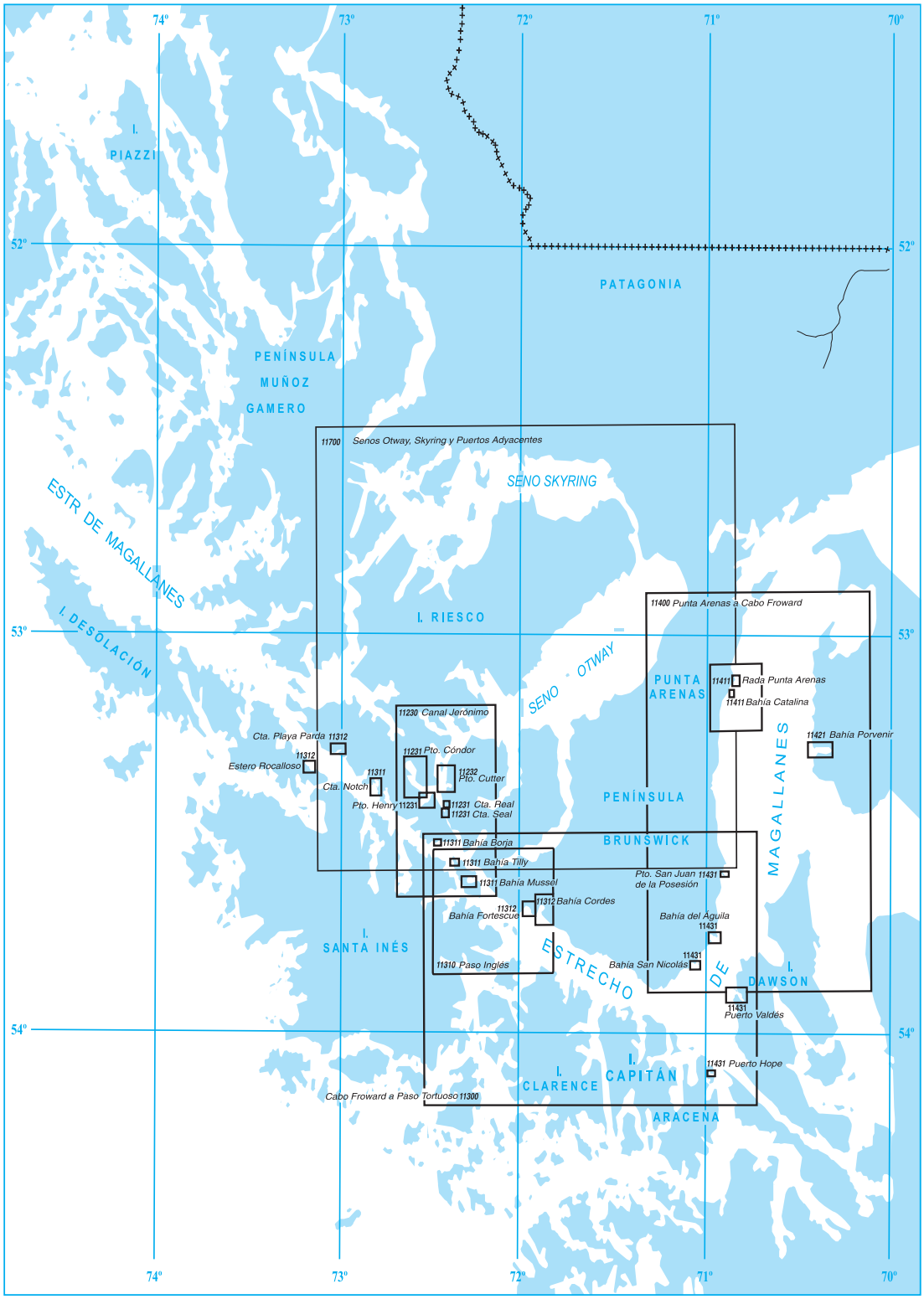
(3004) G-1



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

(3004) G-2

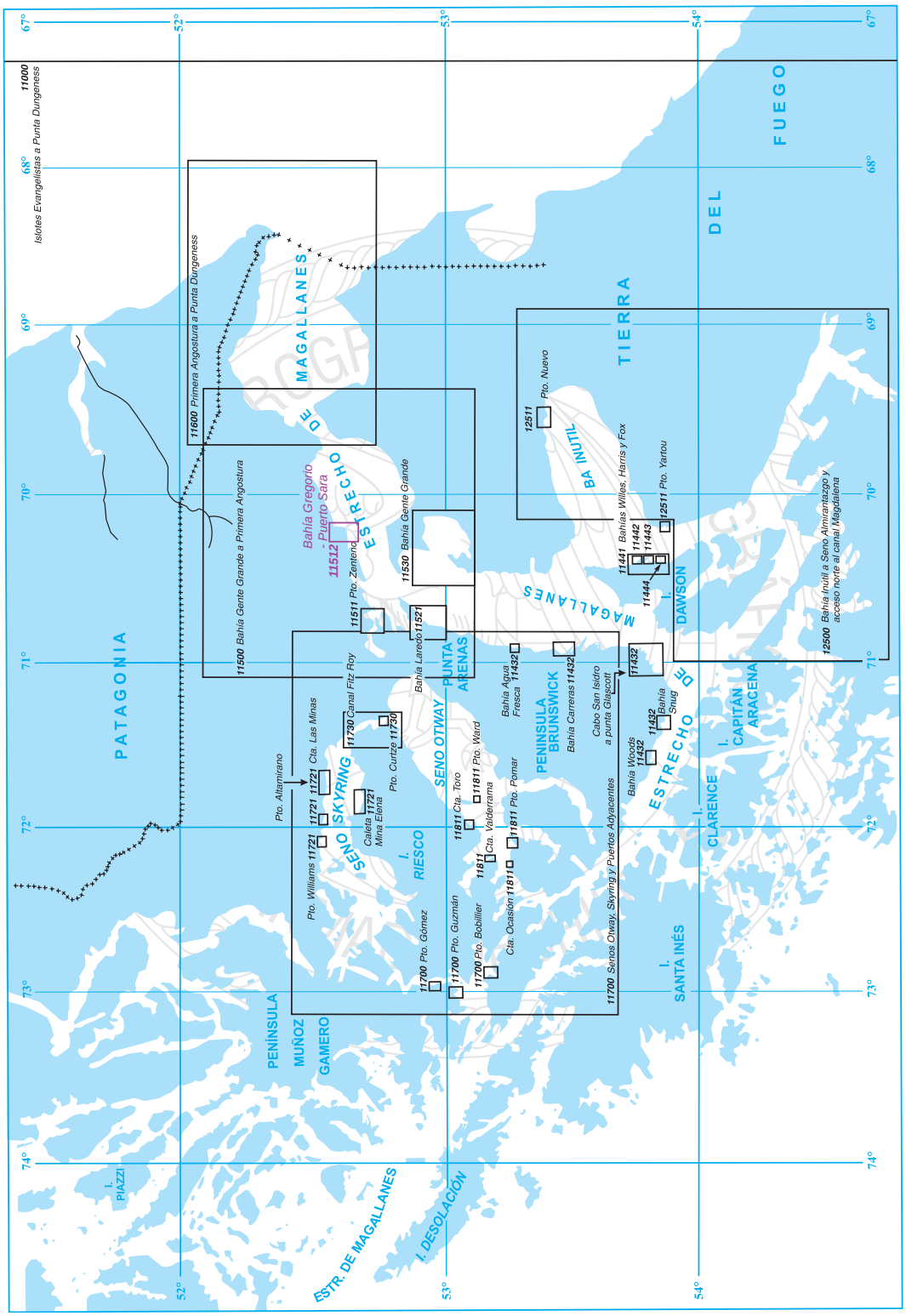
ÁREAS DE COBERTURA CARTOGRÁFICA



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ÁREAS DE COBERTURA CARTOGRÁFICA

(3004) G-3



Cambio Nº 1, enero 2012.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN PARA BUQUES ARGENTINOS ENTRE EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y VICEVERSA

ARTÍCULO 1º

Para el tráfico marítimo entre el Estrecho de Magallanes y puertos argentinos en el canal Beagle y viceversa, a través de aguas interiores chilenas, los buques argentinos gozarán de facilidades de navegación exclusivamente para el paso por la siguiente ruta:

Canal Magdalena, canal Cockburn, paso Brecknock o canal Ocasión, canal Ballenero, canal O'Brien, Paso Timbales, Brazo Noroeste del canal Beagle y canal Beagle hasta el meridiano 68° 36' 38",5 longitud oeste y viceversa.

ARTÍCULO 2º

El paso se realizará con piloto chileno, quien actuará como asesor técnico del Comandante o Capitán del buque.

Para la oportuna designación y embarque del piloto, la autoridad argentina comunicará al Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval chilena, por lo menos con cuarenta y ocho horas de anticipación, la fecha en que el buque iniciará la navegación.

El piloto ejercerá su función entre el punto cuyas coordenadas geográficas son: 54° 02',8 de latitud sur y 70° 57',9 de longitud oeste y el meridiano 68° 36' 38",5 de longitud oeste en el canal Beagle.

En la navegación desde o hacia la boca oriental del Estrecho de Magallanes, el piloto embarcará o desembarcará en el Puesto de Pilotos de bahía Posesión en el Estrecho de Magallanes. En la navegación hacia o desde la boca occidental del Estrecho de Magallanes, embarcará o desembarcará en el punto correspondiente señalado en el inciso anterior. Será conducido hacia y desde los puntos citados anteriormente por un medio de transporte chileno.

En la navegación desde o hacia puertos argentinos en el canal Beagle, el piloto embarcará o desembarcará en Ushuaia, y será conducido desde Puerto Williams hacia Ushuaia o desde este último puerto hacia Puerto Williams por un medio de transporte argentino.

Los buques mercantes deberán cancelar los gastos de pilotaje establecidos en el Reglamento de Tarifas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile.

ARTÍCULO 3º

El paso de los buques argentinos se hará en forma continua e ininterrumpida. En caso de detención o fondeo por causa de fuerza mayor en la ruta indicada en el Artículo 11, el Comandante o Capitán del buque argentino informará del hecho a la autoridad naval chilena más próxima.

ARTÍCULO 4º

En los casos no previstos en el presente Tratado, los buques argentinos se sujetarán a las normas del derecho internacional. Durante el paso dichos buques se abstendrán de realizar cualquier actividad que no esté directamente relacionada con el paso, como las siguientes: ejercicios o prác-

Original, abril 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ticas con armas de cualquier clase; lanzamiento, aterrizaje o recepción de aeronaves o dispositivos militares a bordo; embarco o desembarco de personas; actividades de pesca; investigaciones; levantamientos hidrográficos y actividades que puedan perturbar la seguridad y los sistemas de comunicación de la República de Chile.

ARTÍCULO 5º

Los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie. Todos los buques navegarán con luces encendidas y enarbolando su pabellón.

ARTÍCULO 6º

La República de Chile podrá suspender temporalmente el paso de buques en caso de impedimento a la navegación por causa de fuerza mayor y únicamente por el tiempo que tal impedimento dure. Tal suspensión tendrá efecto una vez comunicada a la autoridad argentina.

ARTÍCULO 7º

El número de buques de guerra argentinos que naveguen simultáneamente en la ruta descrita en el Artículo 11 no podrá exceder de tres. Los buques no podrán llevar unidades de desembarco a bordo.

AL TRATADO DE PAZ Y AMISTAD ENTRE LOS

GOBIERNOS DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y REPÚBLICA ARGENTINA.

SUSCRITO CON FECHA 29 DE NOVIEMBRE DE 1984.



SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO ARMADA DE CHILE

Original, abril 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CAPÍTULO XI

ESTRECHO DE MAGALLANES Y AGUAS ADYACENTES

PRIMERA PARTE

BOCA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PASO DEL MAR

COSTA NORTE - DEL CABO VICTORIA A LAS ISLAS SANTA ANA

COSTA SUR - DEL CABO PILAR A LA ISLA CÓRDOVA

BOCA OCCIDENTAL
ESTRECHO DE MAGALLANES

Boca Occidental.- Carta Nº 11100. Es la gran entrada de mar que da acceso al Estrecho de Magallanes por occidente y que se abre hacia el W de la isla Tamar y al N de la isla Desolación; abarcando una extensión de más de 55 millas en dirección general ENE·WSW. Si bien, a medida que se avanza hacia el W, ésta se ensancha progresivamente, la parte navegable se mantiene más hacia el S del eje de la entrada, debido a los peligros que destaca la costa N en esta parte.

Los islotes Evangelistas —y el faro erigido en uno ellos— constituyen la mejor referencia para el navegante que aproxima a tomar el Estrecho de Magallanes.

Marea y corrientes.- Se ha determinado un tanto fuera de la costa, la existencia de una corriente de dirección media hacia el S, y que alcanza a veces la velocidad de 1 nudo desde las cercanías del golfo Trinidad hacia el S en especial cuando los vientos son del 4º cuadrante y la cual podrá actuar perpendicularmente al rumbo (al través) una vez que la nave tome rumbo para ingresar a la boca occidental del Estrecho.

Franqueada la boca occidental, se estará bajo la influencia de las corrientes de marea y las originadas por el viento reinante, las cuales tomarán la dirección general del tramo del Estrecho que se está navegando.

Instrucciones y direcciones para la recalada a los islotes Evangelistas, boca occidental y paso del Mar.- Las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota para recalar a los islotes Evangelistas, a la boca occidental del Estrecho de Magallanes y al paso del Mar, tanto proviniendo desde el N como del W, están detalladas en la Séptima Parte de este Capítulo.

BOCA OCCIDENTAL - COSTA NORTE
Desde el cabo Victoria a la isla Tamar

Aspecto general de la costa.- Este tramo de la costa N del Estrecho de Magallanes está formado por las islas de más al W del archipiélago Reina Adelaida, las cuales son tierras de cota variable de 300 a 500 metros, entrecortadas por numerosos canales que penetran dicho archipiélago en varias direcciones. Esta región ha sido explorada sólo someramente, de modo que lo más conocido son las islas, puntas y cabos más avanzados hacia el Estrecho de Magallanes y las bocas de los canales más inmediatos. Consecuentemente, cuando se navega esta región, debe extremarse la atención y poner en práctica todas las medidas de seguridad que las circunstancias aconsejen.

Isla Victoria.- Lat. 52° 17' S; Long. 74° 52' W (aprox.). Situada al NE y 10 millas del faro Islotes Evangelistas, y próxima a la isla Pacheco. La orientación de esta isla es NW a SE, como por 4 millas de largo, y su ancho medio 7,5 cables.

La isla Victoria es escarpada y barrancosa, está recorrida de N a S por un cordón de cerros, cuyas cumbres alcanzan a 375 metros. El lado W de la isla despide rocas y rompientes a distancias variables entre 2 y 4 millas de tierra; en el lado SE

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Navegando en dirección al N. Islotes Evangelistas al 030° y 3 millas



Navegando de N a S, para entrar al Estrecho de Magallanes. Islotes Evangelistas al 123° y 6 millas

de la isla existe un pequeño fondeadero para embarcaciones menores.

Cabo Victoria.- Lat. 52° 17' S; Long. 74° 55' W (aprox.). Está constituido, en realidad, por un islote situado muy poco al W de la isla Victoria y separado por un angosto canalizo. Es muy escarpado, barrancoso y se alza a unos 100 metros.

El cabo Victoria señala el límite N de la boca occidental o entrada W del Estrecho de Magallanes.

Islotes Evangelistas.- Lat. 52° 23' S; Long. 75° 06' W (aprox.). Situados al SW y unas 9 millas del cabo Victoria y afuera de la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Están formados por un grupo de cuatro islotes con algunas rocas destacadas y rompientes. Se caracterizan por ser muy escabrosos y estériles, constituyen una excelente referencia que señala la proximidad a la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

El islote de más al W es el de mayor tamaño y más prominente —se alza a 60 metros—; es visible con tiempo regularmente claro desde las 15 millas y destaca próximo al S dos islotes pequeños y una roca aflorada conocida como la roca Obelisco. Sobre este islote se ha erigido el faro Islotes Evangelistas.

Al E y poco más de 2 cables del faro Islotes Evangelistas, aproximadamente, hay un segundo islote, denominado Elcano, y en el espacio comprendido entre ambos se puede, en caso necesario, largar el ancla. Al N y algo más de 7 cables del mismo faro, hay un tercer islote llamado Lobos. El cuarto islote y de más al S —situado al SE y 1,5 millas del mismo faro—, debido a su forma,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

se le denominó Pan de Azúcar; desde él se desprende una larga restinga sumergida que finaliza al N en el arrecife Magallanes, donde se forman grandes rompientes cuando el mar está agitado.

Hacia el E y hasta 4,5 millas de los islotes Evangelistas, las aguas son profundas y no ofrecen mayor peligro, pero más allá de esa distancia, y en dirección de la boca Grande de las islas Cuarenta Días, se encuentran las rocas Dublé, Tortuga y Ballenato.

El cabo Pilar se encuentra al 143° y unas 24 millas del faro Islotes Evangelistas.

Faro Islotes Evangelistas.- Sobre el mayor y más prominente de los islotes Evangelistas. Atendido por personal, cumple funciones de Estación de Control de Tráfico Marítimo y Meteorológica. Posee respondedor de radar (Racon). Elevación 58 metros. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Fondeadero.- El mejor fondeadero para buques pequeños se encuentra en 30 metros de agua sobre fondo de piedra, al E y 1,5 cables del pescante de carga del faro Evangelistas.

Con vientos suaves del SW al W —fuerza 1 a 3—, es posible realizar las faenas de aprovisionamiento del faro con embarcaciones menores; pero con vientos del NW al NE, ellas se hacen imposibles.

Arrecife Magallanes.- Se encuentra al ESE y poco más de 1 milla del faro Islotes Evangelistas. Es un área de bajos fondos que se extiende unos 3 cables en dirección NNE-SSW y presenta una roca que aflora en bajamar, situada al ESE y 1,1 millas del faro Islote Evangelistas.

Islas Cuarenta Días.- Situadas al NE y poco más de 10 millas de los islotes Evangelistas y próximas al SW de la isla Pacheco. Conforman un grupo integrado por una gran cantidad de islas, islotes y bajos fondos, entre los cuales destacan las siguientes islas: Atalaya, Redonda, Zelada, Alta, Plato, Cuarenta Días, islas de la Boca, isla Teta y Andrade.

Isla Atalaya.- Situada próxima al SE de la isla Victoria y al ENE y poco más de 10 millas de los islotes Evangelistas. Forma parte de las islas Cuarenta Días. Próximo y bordeando el lado S de esta isla, se encuentran diseminados varios islotes y un sinnúmero de bajos fondos y rocas.

Rocas Dublé, Tortuga y Ballenato.- Se encuentran hacia el WSW y S de la isla Atalaya y al E de los islotes Evangelistas. Las rocas Dublé se encuentran al 086° y 6,2 millas de faro Islotes Evangelistas, las cuales forman un grupo compuesto de varias rocas afloradas y otras que lo hacen en bajamar y que abarcan un área de unos 8 cables en sentido E-W. La roca Tortuga situada al 089° y 7,3 millas del mismo faro, es una roca aflorada con otra que aflora en bajamar destacada muy próxima al NE de ella. La roca Ballenato se encuentra al 091° y 11 millas del faro y hacia el S de la isla Atalaya, la cual es una roca que aflora en bajamar.

Si bien el paso entre los islotes Evangelistas y los escollos antes descritos, es navegable por no existir otro peligro que un bajo fondo de 9,7 metros que se halla al E y 3,9 millas del islote Pan de Azúcar, no se recomienda.

Isla King.- Situada al E y 2,3 millas de las islas Atalaya y al SE y aproximadamente 1 milla del extremo S de la isla Pacheco. Es una de las islas más elevadas de esta zona, pues alcanza a 710 metros, y desciende hacia el océano con una gradiente bastante pronunciada.

Cabo King.- Situado al E y algo más de 16 millas de los islotes Evangelistas y configurando el extremo S de la isla del mismo nombre.

En el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen III, Capítulo X, Sexta Parte, se encuentran las descripciones geográficas, las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en los accesos y canales de la parte W y SW del archipiélago Reina Adelaida.

Islas Narborough.- Situadas al SE y aproximadamente 4 millas del cabo King y hacia el SW de la isla Summer —y separadas de esta última por el canal Esmeralda. Son un grupo formado por dos islas de mayor tamaño y una gran cantidad de islotes, rocas y bajos fondos —denominados rocas Buena Esperanza— que se proyectan ha-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

cia el SW, en dirección a la boca del Estrecho de Magallanes, hasta alcanzar una posición al S y casi 11 millas del cabo King. La mayor de las islas es la de más al W y se alza a 392 metros.

El lado W de la islas Narborough y, en general, la costa W de los accidentes geográficos que siguen hacia el NW y hasta el cabo Victoria, son muy peligrosos, tanto por la gran cantidad de rocas existentes y sobre las cuales la mar rompe en forma constante, como porque las corrientes tiran allí contra los límites de la línea de bajos.

Rocas Buena Esperanza.- Es la extensa área plagada de pequeños islotes, rocas y bajos fondos que se aleja hacia el S, SW y W y hasta unas 6 millas afuera de las islas Narborough de mayor tamaño, en dirección a la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

No debe aventurarse a navegar esta zona ni en sus proximidades, pues las numerosas rocas sumergidas y afloradas que conforman este extendido roquerío se encuentran próximas al veril peligroso que marcan las cartas al W, SW y S de las islas Narborough.

Islote La Cúpula.- Situado al SSE y 7,4 millas del cabo King y hacia el SW de la isla Narborough de mayor tamaño. Es a la vez el islote más prominente —se eleva a 56 metros— y es muy notable por su forma en armonía con su nombre.

Si bien el islote La Cúpula se ve como uno de los más avanzados hacia el SW del grupo de las islas Narborough, los peligros constituidos por las rocas Buena Esperanza avanzan más hacia el S; SW y W y hasta casi 4 millas de él.

Las rocas Buena Esperanza quedan al N de la derrota en la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

Islas Westminster.- Situadas al SE y unas 2 millas de las islas Narborough y al SE y poco más de 10 millas del cabo King. Constituyen otro grupo de islas grandes y pequeñas, muy compacto y dispuestas formando un arco que se extiende unas 8 millas en sentido NW-SE; denominándose las principales, de N a S: Cóndor, Estaveley, Lawyers y Westminster Hall.

Hacia el SW de las islas Estaveley y Lawyers y al W de la isla Westminster Hall, se desprende en dirección al eje de la boca occidental del Estrecho, otra extensa área de bajos fondos con islotes y rocas. Al W y 2,3 millas del borde W de la isla Westminster Hall se encuentra la roca Out Post, la cual es una roca que aflora en bajamar y que constituye el peligro más destacado hacia el eje de la boca occidental del Estrecho de Magallanes en esta parte.

Hacia el NE de las islas Westminster se abre un gran seno de mar, que abarca una extensión aproximada de 15 millas en sentido N-S y unas 10 millas de W-E; pero su acceso está prácticamente obstruido por una barrera de islotes y rocas entre las cuales es difícil encontrar paso navegable. Por el E de las islas Westminster Hall y Lawyers y por el NE de la isla Cóndor y cerca de ellas, las aguas son más limpias y navegables, formándose allí el canal Esmeralda, no del todo explorado.

Isla Westminster Hall.- Situada al SE y casi 17 millas del cabo King y la de más al S del grupo Westminster. Está conformada por un enorme macizo de granito de flancos escarpados y que se alza a 335 metros. Desde cualquier punto que se la observe, presenta una apariencia bien característica.

La costa S y E de la isla Westminster Hall es, en general, limpia; pero su ribera W desprende una serie de islotes y rocas que en la práctica se unen a la cadena de peligros que, extendiéndose a lo largo de la costa hacia el NW por unas 28 millas, alcanza hasta el cabo Victoria.

Fondeadero.- En la vecindad de la costa E de la isla Westminster Hall se han encontrado profundidades de 30 a 40 metros sobre fondo de arena y roca, donde en caso de necesidad muy justificada, podría quizás un buque encontrar allí fondeadero en el lado de sotavento; pero conviene advertir que las aguas no están nunca quietas, pues, como esta isla no es muy grande, no alcanza a abrigar completamente contra las olas del océano que la rodean por el N y por el S.

Islas Parker.- Situadas al ESE y unas 4 millas de la isla Westminster Hall y también en el lado N de la boca occidental del Estrecho. Conforman un grupo integrado por dos islas de mayor tamaño

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

—ubicadas muy próxima una de la otra— e innumerables otras menores, incluyendo islotes, rocas y bajos fondos, que abarcan una extensión de aproximadamente 8 millas en sentido NW-SE.

Al NE de las islas Parker se encuentra la isla Latorre —ubicada al S del seno de mar que se abre al NE de las islas Westminster— y la muy desmembrada costa SW de la gran isla Manuel Rodríguez; de las cuales está separada por el canal Sargazos. Este canal se extiende unas 14 millas en dirección SE-NW y tiene 5 cables de ancho medio aproximado; se caracteriza por ser muy sucio y no ha sido levantado.

La mayor y más elevada de las islas Parker es la de más al SE. Entre las dos islas de mayor tamaño y en el lado W, se forma una ensenada al final de la cual existe una depresión de las tierras que llega a constituir un pasaje muy estrecho que divide ambas islas.

Cabo Parker.- Situado al SE y 8,6 millas de la isla Westminster Hall y configurando el extremo SW de la isla Parker de más al SE. Es una prominencia baja que marca el término de un largo e inclinado cordón de cerros con tres picachos en forma de pan de azúcar, ubicados uno a continuación del otro en sentido NE-SW. El picacho del NE se alza a 360 metros y es el más elevado; el de más al SW alcanza a 201 metros. Estos picachos sólo son notables vistos desde el E.

Al SSW y 2,5 cables del cabo Parker, se encuentra una roca que aflora en bajamar; asimismo, al WNW y 2,3 millas del mismo cabo, hay otra roca que aflora en bajamar, sobre la cual el mar rompe generalmente y constituye el peligro más alejado hacia el SW que proyectan las islas Parker.

Punta Woolcott.- Situada al ESE y 9,5 cables del cabo Parker y señalando el extremo S de las islas Parker. Es una proyección baja espaldeada por una cumbre de 165 metros.

Al ESE y 4 cables de la punta Woolcott, se encuentra una roca sumergida rodeada de sargazos denominada Estrella; asimismo, al SE y 3 cables de dicha punta se encuentra un área de bajos fondos con dos rocas sumergidas.

Bahía Lecky.- Carta Nº 11100. Se forma al N y 4 cables de la punta Woolcott y sobre la costa SE de la isla Parker de mayor tamaño y de más al SE. Es una pequeña ensenada a la que se accede por el N de la roca Estrella. Su fondo es rocoso y se ven en ella muchos sargazos.

La bahía Lecky es bien abrigada de los vientos del 3er y 4º cuadrantes. El mejor punto para largar el ancla está en el centro de la ensenada, entre la roca Estrella y la punta N, donde se sondan 25 metros; en los sargazos vecinos la profundidad es de 12 metros.

Este fondeadero no es recomendable, y sólo se debe tomar en caso de extrema necesidad.

Bahía Parker.- Carta Nº 11100. Se forma frente a la costa SE de las islas Parker —por el lado W— y la muy desmembrada costa SW de la isla Manuel Rodríguez en esta parte —por el lado E. Esta bahía contiene numerosas islas y principalmente rocas, como lo evidencian las manchas de sargazos que se divisan hasta muy al S y hacia el N.

En el final de la bahía Parker se abren algunos esteros y senos que se internan en dirección general NE en la fragmentada costa SW de la isla Manuel Rodríguez —como el seno Britannia— sin sondar aún; asimismo, el canal Sargazos que corre hacia el NW por el lado NE de las islas Parker, y lleva ese nombre debido a su particularidad más especial, ser muy sucio y peligroso. En consecuencia, no se debe navegar el seno Britannia ni el canal Sargazos.

Isla Manuel Rodríguez.- Situada cercana al NE de las islas Parker y separada de ellas por las aguas del canal Sargazos y la bahía Parker, y en el extremo SE del archipiélago Reina Adelaida.

Es una isla de enorme tamaño, mide aproximadamente 21 millas en sentido SSW-NNE con un mayor ancho de poco más de 12 millas. Sobre ella se alzan varias cumbres características y útiles para la navegación de esta zona; siendo de éstas las más importantes, los picos Sainte Annes y Sainte Agnes de 529 y 323 metros, respectivamente, ambos en la parte SE de la isla; asimismo, el monte Joy de 449 metros, situado un poco más al N.

La costa SW de la isla Manuel Rodríguez se caracteriza por ser extremadamente desmembrada, tal es así que se forman varios senos con innumerables islotes, rocas y bajos fondos. En su

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Bahía Sholl. Vista de recalada desde el SE

costa del lado SE se encuentran varios fondeaderos, todos inapropiados, pudiendo recomendarse a este respecto sólo la bahía Sholl. La costa E configura la ribera W del canal Smyth.

Cabo Phillip.- Situado al ESE y 8 millas de la punta Woolcott y configurando el extremo S de la isla Manuel Rodríguez. Es una prominencia que destaca próximo al S varios islotes rodeados de sargazos. Al N y 5 cables del cabo se encumbra el pico Lecky de 262 metros.

El cabo Phillip indica el límite S de la ribera W del canal Smyth; asimismo, su alineación con la punta Novión —de la península Muñoz Gamero—, determina la entrada SW del canal Smyth.

Bahía Sholl.- Carta Nº 11115. Lat. 52° 45' S; Long. 73° 53' W (aprox.). Se forma al NE y 1,3 millas del cabo Phillip, doblando al E del citado cabo y sobre una inflexión de costa en esta parte de la ribera W del canal Smyth. Es una dilatada ensenada, cuya boca se abre entre la punta Robert por el NE y la punta Henry por el SW, separadas algo más de 1,9 millas, y presenta un saco de sólo 5,5 cables. Sus aguas son bajas y sucias; están plagadas de peligros, generalmente marcados con sargazos, que es necesario sortear para ingresar y tomar fondeadero.

La bahía Sholl es fácil de reconocer, pues, tanto el cabo Phillip como el pico Sainte Annes y demás cumbres vecinas son, para este objeto, buenas referencias.

Aunque la bahía Sholl ofrece un fondeadero bien reducido y orillado por algunas rocas, los buques, una vez dentro, se hallarán perfectamente abrigados y seguros; por otra parte, por su situación, esta bahía presenta ventajas reales a las naves que salgan o se dirijan al canal Smyth.

Vientos.- Las turbonadas soplan en la bahía Sholl con bastante fuerza, pero las aguas se mantienen siempre quietas, tanto a causa de la configuración de la costa como por la gran cantidad de sargazos que impiden la marcha de las olas, y que se encuentran en todas partes, incluso sobre la derrota.

Bajos y escollos

Islotes Rocky.- Es una roca que nunca cubre situada al E y 4,2 cables de la punta Robert, rodeada de sargazos.

Roca Flat.- Situada al SE y 8 cables de la punta Henry que limita la bahía por el SW. Es una roca plana que se eleva a sólo 2 metros y está rodeada de sargazos.

Dado que la roca Flat no es fácil de distinguir mientras no abra el cabo Phillip, es necesario descubrir y reconocer esta roca antes de aproximarse a la costa.

Como regla general, no acercarse a menos de 5 cables de la roca Flat.

Rocas afloradas.- Situadas al NE y a una distancia entre 4 y 5,5 cables de la roca Flat y en dirección a la punta Robert. Son dos rocas aflo-radas de menor tamaño que la misma roca Flat. Al W y 1,5 cables de estas rocas, se encuentra un bajo fondo de 1,7 metros que se extiende 1,3 cables en sentido NE-SW.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11115 - 11120

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Bajos fondos.- Entre las rocas afloradas y la punta Robert, se encuentra un área de bajos fondos con algunas rocas sumergidas y que afloran en bajamar. Al SW y 4,1 cables de la punta Robert y al S y 3,6 cables del islote Moss, se encuentra un bajo fondo de roca de 2,8 metros. Al WNW y 1,8 cables de este bajo hay una roca plana sobre la que se sondan 3,4 metros. Ambos peligros son los más destacados al N y, hacia el SSW de ellos y hasta las rocas afloradas antes referidas, se encuentran bajos fondos y varias rocas rodeadas de sargazos.

Estos peligros restringen la entrada a la bahía Sholl, permitiendo su acceso sólo por el N de ellos.

Arrecife Freycinet.- Se encuentra al E y 7,5 cables de la roca Flat y enfrente y algo afuera de la entrada de la bahía Sholl. Es una roca plana con 8,5 a 9 metros de agua, que abarca una extensión de poco más de 4 cables en sentido SW-NE por casi 3 cables de ancho, y está marcado con abundantes sargazos.

Direcciones y fondeadero.- Aproximando a la bahía Sholl desde el N por el canal Smyth, rodear los islotes Rocky a prudente distancia por el E y S; es decir, dejándolos por estribor. Enseguida, dirigirse hacia el interior de la bahía navegando a un rumbo aproximadamente paralelo a la costa N de la bahía, para pasar al S y entre 1,5 y 2 cables de la punta Robert y luego del islote Moss, por el canalizo libre de sargazos que allí se forma.

Finalmente, gobernar para fondear en 27 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, a una distancia de la costa según sea la eslora del buque. Los buques pequeños pueden fondear más al interior, evitando los sargazos.

Proviniendo del S, gobernar para pasar claro al E de todos los peligros que hay fuera de la bahía, manteniéndose al E del meridiano de los islotes Rocky. A continuación, una vez sobrepasados éstos a prudente distancia, corregir rumbo a babor y gobernar para tomar el fondeadero, tal como se indicó anteriormente.

Si bien, por el W de la roca Flat se forma un pequeño canalizo de entrada a la bahía Sholl, éste no está bien reconocido. Con tiempo en calma, se podría fondear ahí a dos anclas; sin embargo, con viento del W es preferible quedarse sobre un ancla filando bastante cadena.

Islotes Fairway.- Lat. 52° 44' S; Long. 73° 47' W (aprox.). Situados al ENE y 5 millas del cabo Phillip y muy poco al W del eje del canal en la entrada S del canal Smyth. Forman un grupo integrado por un islote de tamaño mayor, el más notable, y otros menores desprendidos hacia el N y ubicados al interior de una restinga de fondos sucios que avanza hacia el NNE y hasta casi 6,5 cables afuera de la orilla N del islote más grande.

El mayor de los islotes Fairway es mucho más elevado que los demás del grupo, los que se avistan sólo cuando quedan abiertos de aquél. En este islote se distinguen cuatro pequeñas cumbres, bien definidas si se les mira desde el N o del S, la más encumbrada de ellas de 36 metros.

Los islotes Fairway, con tiempo claro, pueden reconocerse desde las 10 millas y constituyen la mejor referencia para tomar la entrada S del canal Smyth.

La derrota en el canal Smyth pasa por ambos lados de los islotes Fairway.

Faro Islotes Fairway.- En la punta W del islote Fairway de mayor tamaño y de más al S. Atendido por personal. Elevación 39 metros. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Canal Smyth.- Carta Nº 11112. Se abre hacia el N de los islotes Fairway y conduce a la ruta normal de navegación por los canales patagónicos hasta el golfo de Penas, permitiendo una navegación por aguas interiores más segura al evitarse el efecto de los malos tiempos que normalmente azotan estas latitudes.

En el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen III, Capitulo X, Tercera Parte, se encuentra la descripción detallada y particular del canal Smyth y de la ruta de canales patagónicos que le sigue hacia el N.

Islote Óscar.- Situado al E y casi 1,6 millas de los islotes Fairway y en el lado E del canal Smyth. Es un islote pequeño y bajo, cuyo redoso W es limpio a más de 1 cable afuera de la orilla.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11112 - 11120

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Baliza luminosa Islote Óscar.- En el islote Óscar. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Roca Alfredo.- Se encuentra al SE y 1,94 millas de los Islotes Fairway y al SSW y 1,58 millas del islote Óscar. Es una roca que aflora en bajamar inserta en un área de fondos someros y rodeada por otras rocas sumergidas en sus proximidades, donde la mar rompe en toda época y constituye el peligro más destacado al W del extremo SW de la península Muñoz Gamero.

Para mantenerse claro de la roca Alfredo, navegando hacia y desde el canal Smyth, no sobrepasar al E de la alineación de las balizas luminosas Islote Óscar e Islote Boston.

Paso Labbé.- Carta Nº 11120. Se abre al SW de la roca Alfredo y al NE de la isla Boston y rodea a las islas Straggler por el NE y SE en una extensión de unas 6 millas. Su entrada N se encuentra al S y unas 2 millas de los islotes Fairway; corre primeramente unas 3 millas en dirección ESE·WNW hasta el islote Mogote, rodeando por el NE las islas Boston, Benítez, Merino y Novión y los islotes Minerva y demás roqueríos vecinos a estas islas. Luego tuerce hacia el SSW como por 7,5 cables; y al cabo de esta distancia, se dirige sensiblemente al SW, entre la costa E de la isla Novión y los islotes Semillero —por el lado NW— y la costa W de la isla Berisso y los islotes Carrasco y Gaviota —por el lado SE.

Islas Straggler.- Situadas al SSE y 2,8 millas de los islotes Fairway y al SW de la península Muñoz Gamero y de la isla Merino, y separada de estas últimas por el paso Labbé. Es un grupo conformado por numerosas islas, islotes, rocas y bajos fondos insertos en un área que abarca una extensión aproximada de 3 millas en sentido NW-SE por 2,7 millas de ancho. Las principales son: la isla Boston, al NW del área; los islotes Falso Boston, al S y 9 cables de la isla anterior; las islas Benítez, Merino y Novión hacia el ESE de la primera, con los islotes Minerva próximos al NE de las dos últimas; y los islotes Semillero al S de la referida área. Al E de las islas Straggler y muy próxima a la costa S de la isla Merino, se encuentra la isla Parlamento y los islotes Porvenir, y hacia el SE de las islas Straggler, los islotes Gaviota con la isla Berisso y los islotes Carrasco.

Entre las islas e islotes mencionados y la isla Merino se forman los pasos Labbé, Leucotón y Zenteno, navegables sólo por embarcaciones de tamaño reducido.

En la Segunda Parte de este Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular de los pasos Labbé, Zenteno y Leucotón, que acceden a la bahía Beaufort.

Isla Boston.- Situada al S y 2,8 millas de los islotes Fairway y en el vértice NW del área de fondos someros de las islas Straggler. Es una isla pequeña y de las más bajas con sólo 12 metros de elevación.

La isla Boston despide bajos fondos y aguas someras en todo su redoso, requiriendo especial atención aquellos que se proyectan al W —donde naufragó una nave— y que se extienden hasta 7 cables, en dirección a la derrota hacia el canal Smyth.

Baliza luminosa Isla Boston.- En la punta N de la isla Boston. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Islotes Falso Boston.- Situados al S y 9 cables de la isla Boston y en extremo W del área de bajos fondos de las islas Straggler. Forman un grupo de varios islotes pequeños y rocas.

Cascos náufragos.- Al W y 2 cables de la punta W de la isla Boston, naufragó la nave sueca “Magda”, asimismo, al WNW y 6 cables de la punta W de los islotes Falso Boston, el buque brasileño “Ponte Verde”. Ambos naufragios se encuentran totalmente sumergidos.

Islotes Semillero.- Situados al SSE y unas 2,5 millas del islote Boston y en el lado N del acceso a la bahía Beaufort. Forman un grupo de innumerables islotes pequeños y rocas, inserto en un área de bajos fondos. Al SSE y 7,4 cables del mayor de estos islotes se encuentra una roca, sumergida marcada por sargazos y donde siempre rompe la mar, que señala el límite S de la antes referida área de bajos fondos.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11120

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Canal Smyth. Vista de recalada desde el S

Bahía Beaufort.- Carta Nº 11120. Es la gran entrada de mar que se inicia al S del conjunto de islas, islotes y rocas que forman las islas Straggler, los islotes Semillero, Carrasco, Gaviota y Porvenir, y la isla Parlamento —por el lado N— y la costa N de las islas Tamar y Emiliano Figueroa —por el lado S. Esta dilatada bahía se interna unas 11 millas en dirección general NE y su boca, entre las referidas islas, tiene 1,5 millas de ancho medio.

En la costa S de la bahía Beaufort, se internan en dirección SE: la bahía Sargazos en la península Tamar, la ensenada Falso Martínez en la isla Emiliano Figueroa, el canal Almirante Martínez entre la costa NE de la isla Emiliano Figueroa y la costa SW de la península Muñoz Gamero, y el canal Muñoz entre la costa NE de la península Muñoz Gamero y la costa SW de las islas Pan de Azúcar y Eleodoro. En el lado del N, se abren los pasos Labbé, Zenteno y Leucotón, y otros canales sin nombre.

Hacia el interior, la bahía Beaufort se divide en dos brazos principales: el seno Icy que se dirige al NE y luego continúa como el canal Cascada, y el seno Glacier que lo hace hacia el SE y al final del cual se abre hacia el N el canal Swett.

En la Segunda Parte de este Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular de la bahía Beaufort y de los senos y canales que continúan hacia el interior de ella.

Isla Tamar.- Situada próxima al NW de la península Tamar —de la isla Emiliano Figueroa— y separada de ella por el angosto paso Roda. Es una isla de regular tamaño, elevado relieve y bastante acantilada. Se distinguen en ella dos picos principales, visibles con tiempo claro por el W desde el cabo Pilar, y por el E desde frente a la bahía Arathoon; el de más al N, denominado pico Jones, se alza a 428 metros y su cima es aguda; el de más al S, el pico Taylor se eleva a 421 metros y su cima es plana y de forma rectangular.

La costa W de la isla Tamar está bordeada de islotes, rocas y bajos fondos que se extienden hasta casi 5 cables afuera de la orilla. Hacia el SW y S también despide varias islas, islotes y otros peligros de los cuales es necesario precaverse, entre los cuales resaltan la isla Falgate y la roca Astree.

Paso Tamar.- Carta Nº 11100. Se denomina paso Tamar al área contigua al W de la isla Tamar, la boca de la bahía Beaufort y las islas Straggler e islotes Semillero, y que conduce hacia el acceso S del canal Smyth, comunicando el paso del Mar con la ruta de canales interiores hacia el N. Sus aguas son profundas y seguras a más de 1,5 millas al W de los accidentes mencionados; sin embargo, cuando arrecia el mal tiempo del 3er y 4º cuadrantes, puede llegar a hacerse intransitable para las naves de tamaño reducido.

BOCA OCCIDENTAL - COSTA SUR
Desde el cabo Pilar a la bahía Félix

Aspecto general de la costa.- La ribera S de la boca occidental del Estrecho de Magallanes, constituida por la costa N de la isla Desolación,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Estrecho de Magallanes. Vista hacia el W con el cabo Pilar al 285º

es muy accidentada e irregular, formándose en ella una serie de caletas y puertos separados por puntas bajas y rocosas; y entre los cuales, exceptuando la bahía Tuesday y los puertos Churruca y Angosto —más al E—, no hay otros que puedan recomendarse como fondeaderos para un buque de tamaño regular.

Marea y corrientes.- La marea en la zona comprendida desde el cabo Pilar hasta el paso del Mar inclusive, es regular en lo que se refiere a sus amplitudes, pero no así, con respecto a su intensidad y a la dirección de las corrientes que suele originar. Propiamente hablando, no existen en este tramo corrientes de marea, sino, más bien, una corriente constante que fluye desde el cabo Pilar hacia el SE. Con marea creciente o de flujo, dicha corriente se incrementa, y con la vaciante la corriente disminuye su intensidad; sin embargo, para establecer una regla, se necesita mayor número de observaciones.

Isla Desolación.- Situada en extremo NW del archipiélago que da forma la costa S de la boca occidental del Estrecho de Magallanes. Es una inmensa isla, con unas 70 millas de longitud en sentido general WNW·ESE, que presenta sus costas desmembradas por un gran número de bahías y senos que la cruzan transversalmente y que casi la cortan en diversos puntos. Estas profundas entradas de sus costas son los últimos vestigios de un enorme campo de hielo y ventisqueros que la cubrieron en el pasado.

En su periferia, especialmente la que da hacia el océano, se destacan numerosas islas, islotes y rocas; muchas de estas últimas no se encuentran suficientemente reconocidas.

La costa N de la isla Desolación configura la ribera S del Estrecho de Magallanes en una extensión de más de 70 millas, entre el cabo Pilar y la entrada N del canal Abra.

Cabo Pilar.- Lat. 52° 43’ S; Long. 74° 41’ W (aprox.). Situado al SE y unas 24 millas de los islotes Evangelistas. Es un notable promontorio, cuyo perfil visto desde el E ofrece el aspecto de dos picachos que emergen de la cima con alguna inclinación hacia el NW. El de más al SE, que se alza a 643 metros, pertenece a una montaña de la que arranca el cabo; pero el del NW de 563 metros, afecta la forma de un torreón cuya base bañan por el W las aguas del Pacífico y su aspecto puede justificar el nombre de Pilar dado al cabo.

El borde del cabo o punta de diamante que baña las aguas del océano y del Estrecho de Magallanes, está formada por un destacado e imponente peñón que se alza a 98 metros, cuya superficie desnuda muestra la disposición de los estratos de su formación geológica, idéntica a la del cabo. La parte de éste lavada por las aguas del Estrecho de Magallanes, ostenta un cerro redondo de poca elevación, mientras que la expuesta al embate de las olas del Pacífico presenta grandes grietas que las aguas han abierto en la roca viva. Aparte de los dos picachos antes mencionados —denominados Lanchas Españolas—, un poco adentro del estrecho y en la misma costa, se levantan otros dos picos, de todos los cuales el más elevado es el de más al S.

El cabo Pilar, por su cualidad de fin de tierra que se opone a toda equivocación, se le puede

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Estrecho de Magallanes. Vista de recalada desde el W del Cabo Pilar

reconocer también por los cuatro picos mencionados. Sus flancos son abruptos y escarpados.

Las profundidades hacia el N y W del cabo Pilar son bajas y sólo alejándose a más de 2 millas en las direcciones señaladas, se encontrarán más de 100 metros de agua.

El cabo Pilar es el extremo NW de la isla Desolación, y al mismo tiempo, la punta S de la boca occidental del Estrecho de Magallanes.

Cabo Deseado.- Situado al SW y 1,7 millas del ca-bo Pilar y configurando el borde W de la isla Desolación. Es una punta baja que se prolonga hacia el W y está rodeada por muchas rocas.

Costa oceánica o SW de isla Desolación.- La costa exterior o SW de la isla Desolación, en el tramo de 30 millas comprendido entre el cabo Deseado y las islas Week, está orillada y protegida por una cadena de islotes y rocas que la hacen muy difícil y peligrosa de abordar, siendo, además, enteramente inhóspita.

La profundidad de las aguas no es considerable —menos de 100 metros hasta unas 15 millas afuera de la orilla—, lo que seguramente contribuye al habitual mal estado del mar en esta región.

La costa que media entre el cabo Deseado y la bahía Dislocación, no debe navegarse a menos de 7 millas de costa, pues, en este trayecto hay varios islotes y numerosas rocas sumergidas y afloradas, las que parecen formar parte de uno o dos grandes arrecifes. Entre éstas destacan las rocas Apóstoles y los islotes Los Jueces.

En el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen V, Capítulo XII, Primera Parte, se encuentra la descripción geográfica detallada y particular del área oceánica que continúa hacia el SE del cabo Pilar y hasta la entrada W del canal Cockburn.

Costa al SE del cabo Pilar.- La ribera S de la bo-ca occidental del Estrecho de Magallanes, hacia el SE del cabo Pilar —o costa N de la isla Desolación—, está sembrada de peligros; así, se conocen algunas rocas que se destacan hasta casi 2 millas afuera de ella frente al puerto Misericordia, por lo que es necesario dar un buen resguardo a esta región.

Al SE y 3,4 millas del cabo Pilar y al N y poco más de 5 cables de la punta Misericordia, se encuentra el islote Observación, pequeño y de 59 metros de elevación, y rodeado por tres islotes de menor tamaño aún.

Roca Volpe.- Se encuentra al N y 1,75 millas del morro Misericordia —en el área de aproximación al puerto del mismo nombre. Es una roca sumergida.

Roca Santiago.- Se encuentra al NE y 1,1 millas del morro Misericordia y al E y 2,1 millas de la punta Misericordia. Es una roca sumergida con sólo 2,6 metros de agua.

Si bien las rocas Volpe y Santiago quedan bastante claras al S de la derrota en esta parte, es necesario tenerlas presente al navegar estas inmediaciones.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11115

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Puerto Misericordia.- Carta Nº 11115. Lat. 52° 47' S; Long. 74° 35' W (aprox.). Se forma al SE y unas 4,5 millas del cabo Pilar y sobre la costa S de la entrada W del Estrecho de Magallanes. Es una dilatada y ancha bahía, pero con muy poco saco, en cuyo vértice NW se encuentra el fondeadero recomendado. Su entrada mide poco más de 1 milla de ancho —entre la punta Misericordia por el W y el morro Misericordia por el E— la cual está tan sembrada de peligros y que se extienden tan afuera de la orilla, que solamente acercarse a este puerto significa correr el mayor riesgo.

No es recomendable que un buque entre al puerto Misericordia, estando tan cerca de la bahía Tuesday, donde es posible encontrar buen abrigo, cualquiera que sea el tiempo reinante; sin embargo, si las circunstancias hicieran forzosa e inevitable la recalada al primero, se hallará un fondeadero de emergencia al estar por la cuadra la primera ensenada que se encuentra al SSW de la punta Misericordia.

Como en muchos otros puertos, en puerto Misericordia no es conveniente aproximarse demasiado a la orilla pretendiendo quedar más protegido de la fuerza de los chubascos, pues es frecuente que un poco más afuera sean menos sensibles, o que el viento sople más constante y parejo.

Como antecedente histórico, conviene recordar que fue llamado puerto Misericordia por Sarmiento y más tarde puerto Español por Wallis. Asimismo, que en 1857 el Gobierno de Chile comisionó al vapor “María Isabel” en auxilio de la tripulación de una barca que había naufragado en este puerto, el que se perdió también en la entrada. En febrero de 1863 estuvo a punto de perderse dentro del puerto el HMS “Sutlej” que había conseguido entrar sin novedad. En 1869, el vapor “Santiago” de la P.S.N.C. naufragó en una roca poco más afuera de las que marcaban las cartas de la época, roca que la “Nassau” había salvado milagrosamente 15 días antes.

El puerto Misericordia es el más peligroso de todo el Estrecho de Magallanes y se debe evitar entrar allí a cualquier costo.

Bajos y escollos.- Además de las rocas Volpe y Santiago, que en alguna medida afectan la aproximación al puerto, se encuentran los siguientes peligros conocidos:

Bajo fondo.- Se encuentra al NW y 6 cables del morro Misericordia y casi en el centro del acceso del puerto —a media distancia de la punta y morro Misericordia.

Es un bajo fondo con dos rocas sumergidas.

Otros peligros.- Además de las rocas mencionadas, existen: la roca Scout, con 4,5 metros de agua, al S y 3 cables de la punta Misericordia; y, más al S y 1 cable de la misma roca, un bajo con sólo 0,7 metros de agua.

Surgidero Skyring.- Carta Nº 11100. Lat. 54° 48’ S; Long, 74° 31’ W (aprox.). Se forma al SE y unas 7,5 millas del cabo Pilar. Si bien este fondeadero es, en general, estrecho y confinado, es bastante abrigado una vez adentro de él, y apropiado sólo para naves de tamaño reducido. Afuera de su entrada existen algunas rocas. Violentas ráfagas de viento con gran furia, dificultan aún más el gobierno de la nave al entrar o salir del surgidero.

Morro Hamilton.- Situado al E y 1,5 millas del surgidero Skyring. Es un promontorio abrupto y escarpado y de configuración muy semejante a la del cabo Cortado que se encuentra a 2,5 millas más al SE, aunque el morro es más alto y menos vertical que éste. Siendo también más saliente, se ve como fin de tierra cuando se le avista por el E, encontrándose el cabo Cortado hacia la izquierda, a menos que se navegue cerca de tierra, caso en el cual éste cubre a aquél. Procediendo del Pacífico, el cabo Cortado es el más notable.

Cabo Cortado.- Situado al ESE y 3,8 millas del surgidero Skyring y al ESE y 1,3 millas del monte Plano. Es un peñón perpendicular que se alza a unos 60 metros, y que merece bien su nombre, pues, es tajado enteramente a pique.

Desde el cabo Cortado hasta el cabo Pilar, esta parte de la costa está sembrada de peligros; de los cuales se conocen las rocas Volpe y Santiago, y como posiblemente hayan otras, es necesario dar un buen resguardo a esta región.

Procediendo del océano Pacífico, evitar aproximarse a la costa S; para lo cual, si las tierras están a la vista, mantener el borde N de la isla Cuevas abierto del cabo Cortado, o bien, que este último no llegue a demarcarse menos del 143°.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11115

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Saliendo de la bahía Tuesday con derrota al NW no se debe gobernar más al W del 319° antes que el puerto Misericordia se demarque al 222°. Pasado el puerto Misericordia, el cabo Cortado se verá como fin de tierra; y la punta N de la isla Cuevas, aparecerá como un promontorio unido a la costa firme por una gran garganta baja, sobre la que se verá otra punta que se proyecta más lejos.

Caleta Tuesday.- Carta Nº 11115. Lat. 52° 50' S; Long. 74° 26' W (aprox.). Se forma al SSE y 3,4 cables del cabo Cortado y sobre la misma costa. Es una muy pequeña pero abrigada rada con un saco de menos de 2 cables y donde solo pueden fondear goletas y embarcaciones menores.

Bahía Tuesday.- Carta Nº 11115. Lat. 52° 51' S; Long. 74° 27' W (aprox.). Se abre al SSE y unos 7 cables del cabo Cortado, inmediatamente al S de la caleta Tuesday y sobre la misma costa. Es una amplia y muy abrigada ensenada que se interna casi 2 millas en dirección general W y presenta un ancho medio de 5 cables. Si bien su acceso está restringido por los islotes Nodales y la roca Quartermaster, su ingreso no ofrece mayor dificultad.

Para reconocer la bahía Tuesday es buena referencia una montaña de perfil agudo situada hacia el interior y al centro del puerto. Para un buque próximo a la costa S con rumbo general E o W, el cabo Cortado, también es una referencia que no se puede equivocar, y se encuentra tan cerca que se puede decir que está en la entrada misma de la bahía.

En la bahía Tuesday se forma la caleta San José, al interior de una pequeña rada al S de la punta Nose y sobre la costa S de la bahía. Hacia el final del saco se encuentra el fondeadero Christmas. En el ángulo SW de la bahía se abre un pasaje que conduce a una gran ensenada o dársena interior, inadecuada como fondeadero a causa de su excesiva profundidad.

Islotes Nodales.- Situados en el centro del acceso a la bahía Tuesday. Conforman un grupo de islotes rodeado de bajos fondos marcados por sargazos, se alzan a 11 metros y son muy visibles desde buena distancia afuera. Al N de los islotes Nodales y próximo a la punta N de la entrada, se encuentra la roca Quartermaster, donde la mar siempre rompe.

Hay paso navegable por ambos lados de los islotes Nodales; pero, el paso del lado N, que es recto, es el mejor y más recomendable.

Direcciones y fondeaderos.- Ingresar a la bahía Tuesday navegando a medio canal entre la roca Quartermaster y la costa S de esta parte de la isla Desolación —por el lado N— y los islotes Nodales —por el lado S— hasta rebasar el islote de más al W de los Nodales. Caer entonces un poco a babor y dar algún resguardo a la costa N de la bahía, a 1 cable de la cual aproximadamente, hay dos rocas sumergidas en sucesión; la de más al W, con poco más de 1 metro de profundidad y algunos sargazos en torno, se encuentra al WNW y 7,8 cables del islote de más al W de los islotes Nodales.

En la bahía Tuesday se encuentran varios fondeaderos utilizables por buques según su tamaño; los de regular tamaño pueden fondear en 36 a 40 metros de agua en el lado SSW de la bahía, largando el ancla al 330° y 2,2 cables de la punta Nose. Para los buques de menor tamaño hay otro fondeadero al 284° y 4,6 cables del anterior, y también otro frente a la costa N del puerto, al 092° y 6,2 cables de la punta Cascada, fondeadero que está señalado con una ancla pintada sobre una de las rocas de la costa. Los buques más pequeños pueden fondear en el fondeadero Christmas, en el extremo W de la bahía, entre los sargazos y al frente de una pequeña playa de arena que allí se divisa; sin embargo, este tenedero no es muy bueno.

La caleta San José ofrece también un fondeadero abrigado para naves pequeñas; su profundidad por lo general muy grande en toda ella, decrece hacia el final del saco, donde se puede fondear en 36 metros de agua sobre fondo de fango y roca, al 231° y 2,7 cables de la punta Nose.

Bahía Trujillo.- Carta Nº 11115. Lat. 52° 52' S; Long. 74° 26' W (aprox.). Se forma al SE y 2 millas del cabo Cortado y en la misma costa. Es también una amplia y abrigada ensenada que se interna 2,5 millas en dirección general WSW y hacia el final se bifurca en dos cortos brazos, uno dirigido al NNW y el otro al SSE.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11115

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La bahía Trujillo es el siguiente fondeadero entre la bahía Tuesday y el puerto Churruca. Aunque bien abrigada, es sin embargo, de aguas muy profundas hasta muy cerca de la orilla, y no se la debe preferir a la bahía Tuesday, que está inmediatamente al W de ella.

Isla Cuevas.- Situada al SE y unas 5 millas de la bahía Tuesday y muy próxima a la costa N de la isla Desolación. Es una isla de forma alargada y se alza a 135 metros. Su extremo N se denomina cabo Cuevas. Al NW y 3 cables, destaca un grupo de cuatro pequeños islotes dispuestos muy próximos entre sí.

Entre la bahía Trujillo y el cabo Cuevas, la costa N de la isla Desolación es muy recortada y sucia; de modo que las caletas que se forman en este tramo carecen de importancia para la navegación.

Bahía Vío.- Carta Nº 11100. Se forma al S y poco más de 1 milla de la isla Cuevas y sobre la costa N de la isla Desolación. Es una muy amplia y algo protegida ensenada que se divide en dos brazos, uno que se interna al SE por unas 3 millas y el otro más corto que se dirige al WSW y casi 1,5 millas, cuyos accesos se encuentran casi obstruidos por dos islas y varios islotes y rocas. Su boca se abre entre las islas Cuevas y Valentina.

La bahía Vío no ha sido levantada, por lo que no se recomienda su ingreso a ella.

Isla Valentina.- Situada al SE y 2 millas de la isla Cuevas y muy próxima a la costa N de la isla Desolación. Es una isla de regular tamaño y en el centro de ella se alza a una cumbre a 289 metros. Destacan al N y hasta casi 3 cables afuera de la orilla varios islotes y bajos fondos marcados por sargazos; asimismo, al E y dentro de 7 cables, un área de bajos fondos con varias rocas sumergidas y que afloran en bajamar, también marcadas con sargazos.

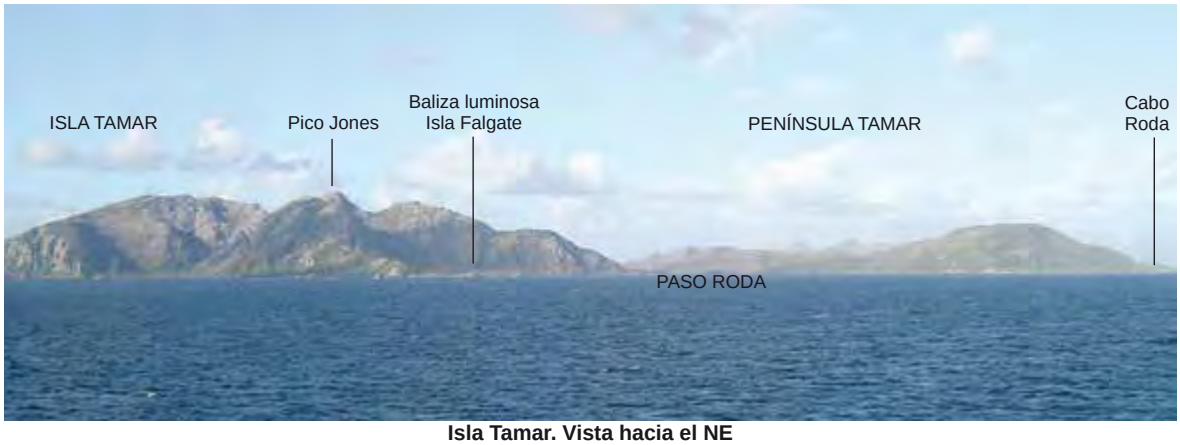
Bahía Valentina.- Carta Nº 11100. Se forma al SE y unas 2 millas de la isla Valentina, al W y casi 5 millas de la punta Félix y sobre la misma costa. Su entrada es muy angosta entre rocas cubiertas por sargazos, las cuales reducen mucho la extensión del fondeadero.

La bahía Valentina tampoco ha sido levantada.

Punta Félix.- Situada al ESE y 6,3 millas de la isla Valentina y sobre la misma costa. Es el extremo de una notable proyección de tierra formada por un cordón de cerros con dos picos principales; el de más al N se alza a 130 metros sobre la punta inmediata al W, el de más al S es más encumbrado, pues alcanza a 342 metros. Su redoso es sucio y destaca fondos someros y rocas hasta 2 cables afuera de la orilla.

Desde la bahía Valentina hasta la punta Félix, la costa N de la isla Desolación se presenta muy recortada, divisándose en ella numerosos islotes y rocas, y al W de la segunda, una gran ensenada que no ha sido levantada. A este tramo de costa se debe dar un buen resguardo.

La punta Félix cierra la bahía Félix por el W.



Isla Tamar. Vista hacia el NE

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Bahía Félix.- Se forma justamente hacia el SE de la punta Félix y al NW y 7,5 millas del puerto Chu-rruca. Es una ensenada abierta al N y, si bien es bastante espaciosa, se ve afectada por los vientos reinantes y presenta un fondo rocoso, tal cual lo denuncian los abundantes sargazos que en ella se divisan, por lo que no es utilizable como fondeadero.

Faro Bahía Félix.- Sobre el mayor y de más al E de un grupo de tres islotes grandes y otros pequeños situados al SE y 2,2 millas de la punta Félix y próximos a la punta que cierra por el E la bahía Félix, el cual, como se aprecia, no se encuentra precisamente en la bahía de ese nombre. Atendido por personal, cumple funciones de Estación de Control de Tráfico Marítimo. Cuenta con servicio de radioteléfono y comunicaciones en VHF canal 16 y en HF. Elevación 30 metros. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

PASO DEL MAR

Paso del Mar.- Carta Nº 11200. Se denomina así la parte del Estrecho de Magallanes inmediatamente a continuación y al E de la boca occidental, y que se extiende unas 20 millas en dirección general NW-SE, desde la Isla Tamar —por el lado W hasta las islas Santa Ana —por el lado E. Sus aguas son profundas, excepto por el bajo Maga-llanes con una profundidad mínima de 19,5 metros, y que se encuentra casi en la medianía del límite W de paso; sin embargo, en todo caso, su freo navegable es muy ancho.

Cuando en el océano Pacífico hay temporales o vientos fuertes, en el paso del Mar suele experimentarse mar corta y a veces marejada fuerte; esto constituye para las naves procedentes del E, un indicio oportuno del estado del tiempo en la boca occidental del Estrecho de Magallanes y en esta parte del Pacífico, para tomar las precauciones del caso.

Instrucciones para la navegación y direcciones para la derrota en el paso del Mar.- Las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en el paso del Mar, están detalladas en la Séptima Parte de este Capítulo.

Aspecto de la costa.- La costa N del estrecho de Magallanes, en el tramo de 17 millas de extensión comprendido entre la isla Tamar y las islas Richardson, es muy irregular y está recortada por numerosas entradas, bahías y canales; además, destaca numerosos islotes, rocas y manchas de sargazos. Todo lo cual complica la navegación en sus cercanías.

Las montañas son en general de cota moderada, siendo las más características las siguientes: el pico Channel, que es un monte cónico de 469 metros, situado al N de la isla Ward; otra montaña de perfil semejante, pero de mayor elevación que está al NE de la precedente, ambas separadas por una quebrada profunda; el monte Massey de 826 metros, situado al ENE de la isla nombrada; y, finalmente, el monte Muggeridge, al ESE de la misma que se eleva a 731 metros. Todas estas cumbres se hallan en la isla Emiliano Figueroa, y son buenas referencias para la navegación del paso del Mar y de los canales Sylvia y Cripples.

PASO DEL MAR - COSTA NORTE
Desde la isla Falgate a las islas Santa Ana

Isla Falgate.- Situada al SW y casi 5 cables del borde SW de la isla Tamar y al WNW y 1,2 millas del cabo Roda. Es una pequeña isla de 18 metros de elevación, que forma parte de las islas, islotes y rocas que bordean la isla Tamar por el lado SW hasta casi 7 cables afuera de la orilla. Es la más encumbrada de ellas.

Baliza luminosa Isla Falgate.- Sobre la isla Falgate. Posee respondedor de radar (Racon). Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Fondeadero.- Se ha experimentado un fondeadero al 079° y 5,6 cables de la baliza luminosa Isla Falgate, soportándose en él vientos de 10 nudos y marejadilla del E, mientras en el paso Del Mar había vientos de 20 nudos y marejada de esa dirección.

Roca Astree.- Se encuentra al SW y 7,5 cables de la isla Falgate y al SSW y 1,7 millas de la punta W de la isla Tamar. Es una roca sumergida cubierta de sargazos con 4,5 metros de agua.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11120 - 11200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La roca Astree constituye el peligro destacado a mayor distancia de la costa de la isla Tamar, hacia el centro del Estrecho de Magallanes, del cual hay que precaverse cuando se sigue la derrota hacia el canal Smyth. La isla Round —situada más al E— mantenida abierta por el S de cabo Tamar, conduce claro y por el S del peligro en cuestión.

Bajo Magallanes.- Se encuentra al SW y unas 4 millas de la isla Falgate y algo desplazado al S del eje del Estrecho de Magallanes en esta parte. Es un bajo fondo de roca que se extiende unas 2 millas en sentido WNW-ESE, con 19,5 metros de agua en su parte más somera y 50 metros en su contorno.

Cuando en esta zona reinan vientos duros del W es conveniente evitar este bajo fondo, a causa de la mar gruesa que se levanta sobre él.

Paso Roda.- Carta Nº 11120. Separa la costa NW de la península Tamar —por el lado SE— de la costa SE y E de la isla Tamar —por el lado NW— en una extensión de casi 3 millas en dirección general NE-SW. Se abre al N frente a la punta Grup y termina al S a la altura del cabo Roda. El paso es algo tortuoso y presenta dos angosturas cuyo ancho de una y otra no excede de 3 cables, y se encuentran justamente en cada extremo del canal. Hay varias rocas y bajos menos temibles de lo que se pudiera pensar, debido a que están todos marcados con sargazos.

La profundidad en el paso Roda es de unos 10 metros en la angostura N, de 11 metros en la angostura S y de 9,4 metros frente a la baliza ciega Islotes Dirección en el acceso S del paso.

En la Segunda Parte de este Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular del paso Roda, incluyendo las direcciones para su derrota.

Cabo Roda.- Situado al SE y 1,2 millas de la isla Falgate y configurando el borde SW de la península Tamar perteneciente a la isla Emiliano Figueroa. Es una proyección gruesa y medianamente escarpada, cuya costa es sucia y batida por el oleaje.

Próximo al SW del cabo Roda, se destaca un grupo de tres islotes, e inmediato al W del más alejado se encuentra una roca sumergida.

Cabo Tamar.- Situado al ESE y poco más de 1 milla del cabo Roda y en la misma costa. Es también un promontorio grueso y algo escarpado. Su redoso es sucio y está bordeado por bajos fondos que se alejan hasta 2 cables afuera, y está habitualmente batido por el oleaje.

Próximo al S del cabo Tamar se encuentra la pequeña isla Sentry. Hacia el E se destacan las islas Mouat.

El cabo Tamar limita el puerto Tamar por el W.

Puerto Tamar.- Carta Nº 11120. Lat. 52° 56' S; Long. 73° 45' W (aprox.). Se forma justamente al E del cabo Tamar y sobre la costa SE de la península del mismo nombre. Es una ensenada de unos 7 cables de boca —entre el cabo Tamar y la punta Byron— y de sólo unos 4 cables de saco. Al NW y 2 cables de la punta Byron, se encuentra la punta John. En la parte W del puerto Tamar, hay una playa de arena.

Un cordón de colinas corre por el lado N del puerto denominadas alturas Beloe, la mayor de las cuales se eleva a 224 metros. Al NW del cabo Tamar, hay un cerro de forma redondeada que se alza a 256 metros; y a media distancia, otro más bajo de 155 metros. Miradas desde el E las cumbres de la isla Tamar se ven más altas que las de la península del mismo nombre, y las alturas Beloe se proyectan en el cielo un poco a la derecha de aquéllas. Sobre la falda boscosa de los cerros de la parte W del puerto, como a un tercio de su altura, hay una mancha blanca que por su forma y dimensiones semeja notablemente una lápida sepulcral.

Aunque aparentemente el acceso al puerto Tamar parece estar muy obstruido por arrecifes y bajos, su ingreso no es dificultoso.

El puerto Tamar es un fondeadero sólo de emergencia para naves pequeñas, y no es recomendable tomarlo si es posible alcanzar un puerto más protegido.

Marea y corrientes.- En las inmediaciones del puerto Tamar, la corriente de flujo se dirige al E y puede llegar a tener una intensidad de 1,5 nudos. La de reflujo tira hacia el W y no es tan fuerte, pero con viento en contra forma escarceos y una raya de marea sensible al S de la isla Tamar. En la entrada al puerto, la corriente tira de 1 a 2 nudos con dirección variable según el viento.

Cartas: 10000 - 11000 - 11120 - 11200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

En la zona comprendida entre la isla Tamar y la isla Providencia, se deben tomar las precauciones del caso con las corrientes y vientos que puedan afectar la derrota.

Vientos.- Los vientos del SW al S se dejan sentir en el puerto Tamar con intensidad más o menos sostenida, pero los del NW producen en él turbonadas y revolones de gran violencia. Sin embargo, las aguas en el fondeadero suelen estar siempre tranquilas y para que se levante un poco de marejada es necesario que el viento sople de muy al S.

Bajos y escollos

Isla Sentry.- Situada al S y 1,5 cables del cabo Tamar. Es una pequeña isla de 33 metros de elevación. Al NE y 2 cables de esta isla, y en la enfilación con la isla Mouat de más al W, se halla el bajo Plumper.

Islas Mouat.- Situadas próximas al E del cabo Tamar. La más alta se eleva a 12 metros y hay en ella bastante vegetación; la mayor de las que siguen al W, sólo alcanza 4,5 metros.

La islas Mouat protegen al puerto Tamar por el W y pueden ser reconocidas desde las 3 millas.

Bajo Sunk.- Se encuentra al SW y 0,5 cable de la isla Mouat de más al E. Es un bajo fondo de 4 metros.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y 1,6 cables de las islas Mouat. Es una roca sumergida marcada con sargazos, muy peligrosa por encontrarse en el centro de entrada al puerto. Siempre debe rodeársela por su lado E.

Islote Dolphin.- Situado al E y 5 cables de las islas Mouat y al S y 2 cables de la punta Byron. Es un islote rocoso y de 6 metros de elevación, bien visible.

Roca Ringdove.- Se encuentra al SE y 0,8 cable del islote Dolphin. Es un bajo fondo de roca de menos de 2 metros de profundidad.

Direcciones y fondeadero.- Procediendo del océano o del canal Smyth, rodear las islas Tamar y Falgate por el W a no menos de 2 millas, hasta pasar al S de la enfilación del cabo Tamar con la isla Round, sin entrar jamás a ésta, pues muy poco al N de esa alineación se encuentra la roca Astree. Luego, una vez que el buque esté al S de dicha enfilación y el cabo Tamar se demarca al 082°, caer a babor al rumbo 092° para pasar al S y 1,4 millas de la isla Falgate —dando prudente resguardo a la roca Astree— y más adelante al S y 6,5 cables del cabo Tamar y de la isla Sentry, y continuar así hasta que dicho cabo demora al 005°, es decir, por la cuadra de babor.

Procediendo del E, es necesario no aproximarse mucho a la costa E del puerto Tamar, teniendo en consideración el arrecife Percival y otros peligros que bordean esa parte de la península; sin embargo, como todos están marcados por sargazos, no hay dificultad para precaverse de ellos.

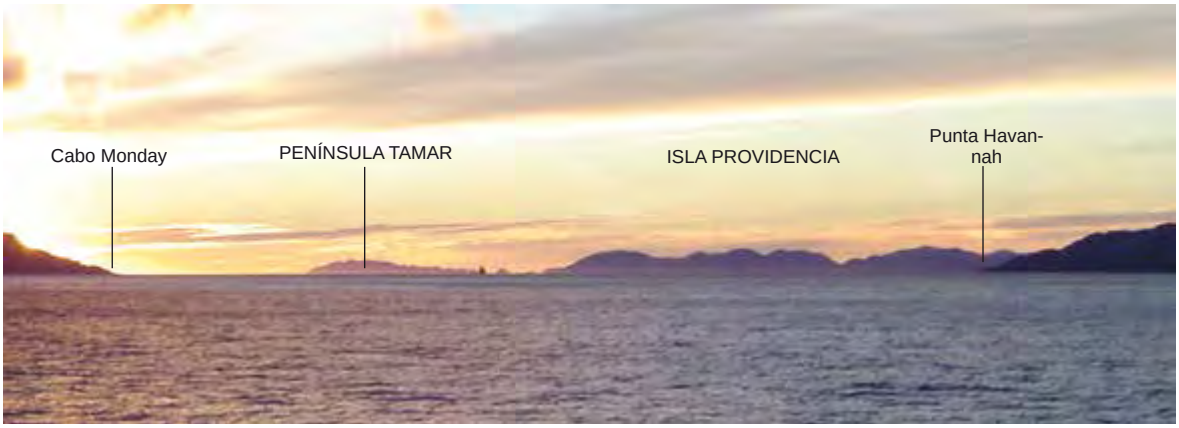
Todo buque procedente del W o del E, una vez frente al puerto, ha de gobernar al rumbo 310° y sobre la enfilación de la mancha blanca notable que semeja una lápida sepulcral con la isla Mouat de más al E. Así, se pasará claro por el S de todos los peligros. Luego, cuando la punta John se demarca al 009°, caer a ese rumbo e ingresar al puerto, dejando por estribor el bajo de 8 metros que hay hacia el SW del islote Dolphin, primero, y poco más adelante por babor la roca sumergida que está al 295° del mismo islote. Ambos bajos están marcados con sargazos, siendo estas algas particularmente abundantes en el segundo, el cual puede rodearse a distancia moderada.

El mejor fondeadero se encuentra bajo las siguientes demarcaciones: la mancha blanca notable viéndose por el N de la isla Spencer y demarcándola al 277°; la isla Sentry cubierta por la de más al W y baja de las islas Mouat y demarcándola al 234°. Hay allí 27 metros de agua sobre fondo rocoso y algo disparejo, pero en los huecos y depresiones hay un buen tenedero de arcilla dura. Se debe evitar fondear en menos profundidad que la indicada.

Hay un segundo fondeadero al NW de las islas Mouat, pero sólo es útil para embarcaciones pequeñas. Las cualidades de este fondeadero no han sido bien determinadas, por lo cual debe preferirse en todo caso el primero.

Cartas: 10000 - 11000 - 11120 - 11200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso del Mar. Vista hacia el W

Punta Byron.- Situada al ENE y algo más de 8 cables del cabo Tamar y en la misma costa. Es una punta sucia y destaca en sus proximidades un pequeño islote junto a unas rocas sumergidas. Más afuera se encuentra el islote Dolphin con la roca Ringdove. Desde la punta Byron hacia el E, en dirección a la isla Round, se encuentran varios bajos fondos rocosos marcados con sargazos y destacados algunos hasta 7,5 cables fuera de la orilla, siendo uno de ellos el arrecife Percival.

La punta Byron limita el puerto Tamar por el E.

Arrecife Percival.- Situado al SE y 6 cables de la punta Byron y al WSW y 1,2 millas de la isla Round. Es un bajo fondo de roca que se extiende unos 6 cables en sentido SW-NE y presenta un ancho medio de 2 cables. Si bien su profundidad es de 7 a 6 metros, en su parte más somera tiene sólo 3,5 metros.

Isla Fricker.- Situada al ENE y 1,2 millas de la punta Byron y cerca de la costa S de la península Tamar. Es una isla pequeña, se eleva a 83 metros y sus laderas y cumbres muestran una escasa vegetación.

Isla Round.- Situada al E y 2,8 millas del cabo Tamar y al SE y poco más de 6 cables de la isla Fricker. Es una isla que se eleva a 77 metros y sus costados, muy barrancosos y acantilados, están cubiertos de arbustos achaparrados. Se le reconoce por su forma redondeada que se asemeja a un montón de pasto y por una mancha blanca que hay en su lado S.

La isla Round es de aspecto semejante al de isla Fricker, pero más pequeña y baja que ésta, y como la isla Round está muy separada de tierra no habrá vacilación para distinguir una de la otra.

Navegando en las inmediaciones de la isla Round, debe dársele un prudente resguardo, pues el fondo es sucio e insidioso en todo su contorno.

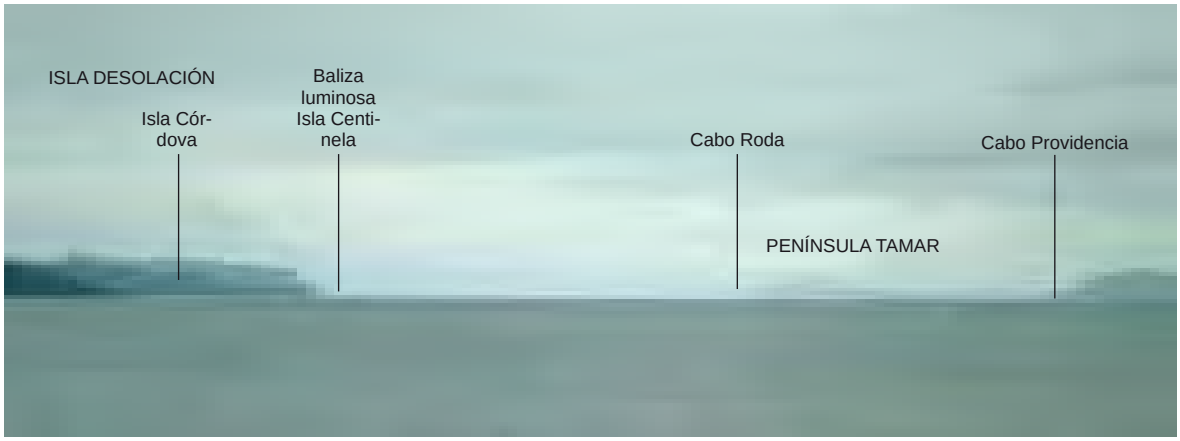
Costa norte intermedia.- La costa N desde la isla Round hasta el acceso del golfo Xaultegua puede dividirse en dos tramos separados por el seno Northbrook; el del W constituido por la costa S de la isla Emiliano Figueroa, y el del E formado por la costa SW de la península Muñoz Gamero.

La costa S de la isla Emiliano Figueroa —desde la isla Round hasta la boca E del canal Sylvia— es irregular y recortada por varias entradas; está además defendida por un sinnúmero de islotes, rocas y manchas de sargazos que la hacen poco menos que intransitable, con la sola excepción del referido canal Sylvia. En esta parte, las tierras son en general de altitud muy moderada, destacándose las siguientes: el pico Channel —una montaña aislada de forma cónica y 469 metros— situado al N y 2 millas del extremo N de la isla Providencia, cuya cumbre es una buena referencia para la navegación de esta zona; otra cúspide de perfil semejante, pero de mayor cota, se alza al NE de la precedente, separándolas una quebrada profunda; y por último al W de la bahía Monson hay otras prominencias de mediana importancia, entre las cuales hay una de 356 metros.

La costa continental de la última parte está espaldeada por una cadena de montañas y picos

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Paso del Mar. Vista hacia el W

dentados de más de 900 metros cubiertos de nieve, separados por quebradas profundas y acantiladas, donde hay algunos ventisqueros. En este tramo de costa hay también algunos esteros angostos y profundos, y por tanto, inútiles como fondeaderos. Al S de cada tramo corren, respectivamente, los canales Sylvia y Cripples.

En la Segunda Parte de este Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular de los canales Sylvia y Cripples y de los senos, bahías y pasos adyacentes.

Isla Providencia.- Situada al ESE y unas 4,5 millas de la isla Round y en el lado N del paso del Mar. Es una isla de gran tamaño —abarca unas 4,3 millas en sentido NE-SW por unas 3,5 millas de ancho— y está separada de costa SW de la isla Emiliano Figueroa por el canal Sylvia. Su costa W es dispareja y sucia, con varios islotes y rocas destacados, por lo que no se la debe aproximar. La costa SE, es acantilada y rocosa, y si bien es también sucia en sus inmediaciones, destacando la isla Celery, el banco Providencia y otros islotes y rocas, en esta costa se forma la caleta Sylvia y otras abras que pueden servir de fondeadero; además, por allí también se conforma el paso Maze que conduce al canal Sylvia.

Frente al extremo N de la isla Providencia se encuentran las islas Ward; asimismo, frente a su borde E se hallan las islas Pasaje.

La isla Providencia es montañosa y desde cualquier lado del Estrecho de Magallanes que se la aviste, aparece como un cordón ondulado con varios picachos, el más prominente se eleva a 409 metros.

Cabo Providencia.- Situado al SE y 10 millas de la isla Falgate y configurando el extremo S de la isla Providencia. Es un imponente y destacado promontorio cuyos contornos son abruptos. Poco al interior se alza una cumbre de 383 metros.

El redoso del cabo Providencia es limpio y profundo sólo en la parte W; por cuanto al E y 3 cables se encuentra la isla Celery —visible desde el E cuando abre el cabo— junto a la cual se encuentra otra roca sumergida, ambas rodeadas de sargazos.

Banco Providencia.- Se encuentra al ESE y poco más de 7 cables del cabo Providencia y al SSE y unos 5 cables de la isla Celery —situada al ENE y 8 cables del citado cabo. Es un banco formado de bajos fondos de piedra muy disparejo rodeado por sargazos y con dos rocas sumergidas, una cerca de cada extremo del mismo. El borde N del banco se encuentra al 098° y 8 cables del cabo Providencia, y su extremo S al 131° y 1,3 millas del mismo cabo. Se extiende 8 cables en sentido NNW-SSE y tiene un ancho medio de 3 cables.

Para pasar por el S del banco Providencia bastará con mantenerse sobre la derrota recomendada, tomando distancia a pasar a la costa más cercana.

Fondeaderos frente a la costa E de la isla Providencia.- Carta Nº 11200. Si bien las aguas frente al lado E del cabo Providencia son muy profun-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

das, una nave podría probablemente fondear en la cercanía de la costa; pero, allí no tendrá espacio suficiente para bornear y experimentará turbonadas muy violentas, no obstante las aguas quedan por lo general tranquilas.

La ensenada que se forma en esta costa al NNW de la isla Celery, aunque de muy buen aspecto, su fondo es muy rocoso y desigual; como fondeadero es peligroso por los fondos someros que se extienden por el N de la citada isla.

El mejor fondeadero que quizás se puede tomar en este tramo, se encuentra justamente al S de la caleta Sylvia; pero el éxito que se obtenga dependerá en gran parte de la manera como el ancla caiga entre las rocas.

En resumen, los fondeaderos frente a la costa E de la isla Providencia no pueden recomendarse, aun cuando con tiempo ordinario los riesgos no serán muy graves. Por consiguiente, éstos no deben usarse sino en situaciones extremas.

Islas Richardson.- Situadas al ESE y unas 4,5 millas del cabo Providencia y al NW y casi 8 millas de la punta Havannah de la costa N del Estrecho de Magallanes. Es un grupo formado por una isla de mayor tamaño rodeada de otras menores, e innumerables islotes, rocas y bajos fondos, que se encuentran separados de la costa SW de la gran península Muñoz Gamero por el canal Cripples.

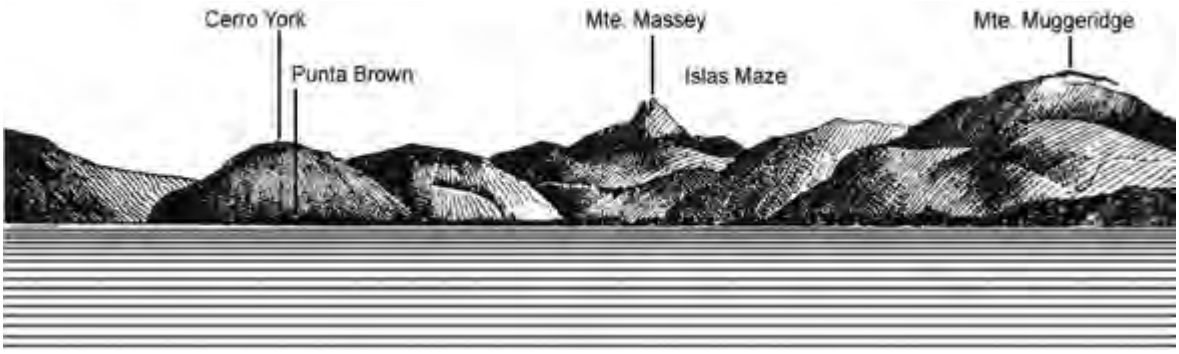
La isla Richardson —la de mayor tamaño y más importante del grupo— tiene una longitud de 1,7 millas en sentido NW-SE y un ancho medio de 4 cables. No obstante, una considerable parte de su relieve es bajo, exhibe dos cerros razonablemente notables; el de más al S se alza a 99 metros y aparece de forma cónica cuando se lo observa desde el E; la cima de la segunda colina alcanza a 115 metros y es de forma cuadrada. La isla está toda cubierta de musgo espeso y en sus partes más abrigadas crecen algunos árboles enmarañados y mustios.

Frente a la costa S de la isla Richardson y algo más de 1 milla afuera de ella, se encuentran varios islotes y bajos fondos rocosos, pero estos últimos están todos marcados con sargazos. El islote de más al SE del grupo destaca al SE y 3 cables un bajo fondo alargado con profundidades entre 4,1 y 2,7 metros marcado con sargazos; asimismo, otro bajo fondo de 2,6 metros de profundidad, al S y 5,5 cables.

Estos peligros son de cuidado cuando se aproxima a la entrada SE del canal Cripples, debiendo dejarse siempre por el W de la derrota.

Por otra parte, la costa SW de la isla Richardson destaca varias rocas afloradas, sumergidas y que afloran en bajamar, mereciendo especial atención el grupo de rocas destacado al SW y poco más de 7 cables de la orilla, donde hay dos rocas sumergidas y otra aflorada.

Bahías Corkscrew, Thomas y Clift.- Cartas Nº 11200 y 11210. Se forman, sucesivamente hacia el E y sobre la costa continental S de la península Muñoz Gamero; la primera al ENE y 1,5 millas del extremo S de la isla Richardson; la segunda, al



Enfilación punta Brown con el cerro York al 017° que conduce por el este del banco Providencia

Cartas: 10000 - 11000 - 11200 - 11210

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

ESE y unas 2 millas de esta punta; y la última, al SE y unas 3,8 millas de la citada punta. Las montañas que las espaldean son una cadena de picos dentados que se alzan a más de 900 metros, con quebradas precipitosas y escarpadas.

Las bahías Corkscrew, Thomas y Clift, por tener sus entradas sucias y sinuosas, y por ser muy estrechas y de aguas profundas, no ofrecen utilidad para la navegación.

Golfo Xaultegua.- Cartas Nº 11200 y 11210. Es el gran brazo de mar que se abre hacia el SE de las islas Richardson y al N de la punta Havannah y que se interna unas 23 millas en dirección general E, entre la costa S de la península Muñoz Gamero y la costa N de la península Córdova de la isla Riesco. Su entrada presenta un ancho de 1,5 millas, el cual luego aumenta a 4 millas en su parte más regular.

Las montañas que rodean el dilatado golfo Xaultegua son altas y escarpadas, y pocas veces dejan playa a sus pies; los valles y quebradas se entrecruzan en todas direcciones, hundiéndose a menudo en el mar, dando así origen a la formación de bahías, ensenadas y grandes estuarios con puertos o fondeaderos más o menos abrigados según su orientación y exposición con respecto al 3er y 4º cuadrantes, de donde provienen los vientos dominantes; y para formarse concepto de los cuales basta a menudo observar el sentido en que están inclinados los árboles. Las montañas y valles están cubiertos por un bosque tupido y fragoso, naturalmente más desarrollado y rico en los parajes protegidos contra el viento; abundan allí los robles o hayas que se prestan a usos industriales. Pero en general los árboles, por efecto de su número excesivo, por las malas condiciones del terreno en que crecen y por la inclemencia de los elementos, están mustios, torcidos e inútiles para todo otro uso que no sea el de combustible. En las zonas altas y abiertas a los vientos del 3er cuadrante, ahí donde ejercen su acción conjunta las nieves y el viento polar, la vegetación falta por completo; entonces los macizos rocosos de las montañas se muestran desnudos como calcinados por el frío. Hacia el final de los esteros de la región E del golfo, existen también algunos valles, en donde la vegetación arbórea es menos abundante en provecho de lo herbáceo; pero la desfavorable condición del clima, en especial la persistencia de las lluvias, hace difícil su explotación.

Las aguas del golfo Xaultegua son profundas, llegando a los 794 metros de profundidad en el golfo mismo, y de 100 a 400 metros en los esteros y canales tributarios. La calidad del fondo es comúnmente de fango, con afloramientos de roca cerca de la costa los que constituyen islas o escollos que en general son de contornos bien definidos y de redoso limpio. Los peligros sumergidos están siempre marcados con sargazos, los cuales debido a la poca amplitud de las mareas y a la débil fuerza de las corrientes se mantienen visibles; exceptuando los puntos donde crece el alga nombrada, o donde dichos peligros están situados, no es necesario dar a la costa un resguardo superior a 5 cables. Ocasionalmente se divisan manchas de sargazos, que por su aspecto revuelto e irregular, se reconocen pronto como sueltas.

En la Segunda Parte de este Capítulo se incluye una descripción detallada y particular del golfo Xaultegua y de los esteros y canales que siguen hacia su interior.

Islas Santa Ana.- Situadas al SE y poco más de 5 millas de las islas Richardson, próximas al N de la punta Havannah —extremo NE de la península Córdova— y en el lado S de la entrada del golfo Xaultegua. Están compuestas por un grupo de cinco islas y algunos islotes pequeños y rocas; son de buen tamaño y están constituidas por masas de granito blanco con escasa vegetación. La isla de mayor tamaño —Santa Ana— se eleva a 265 metros y está situada al SW y poco más de 2 millas de la punta Janequeo en la costa N del golfo Xaultegua. La isla de más al N —Lagartija— se alza a 37 metros; la isla Pillolco, la de más al W, lo hace a 144 metros. Las islas restantes son Camotaro y Andalicán, las de más al SE del grupo.

Las costas de las islas Santa Ana son en general acantiladas, y parecen libres de peligros ocultos en las regiones del S y SW; pero hacia el N y NE se ven aguas someras y bajos. Se previene, asimismo, que los pasajes que se forman entre ellas y el canalizo que existe entre éstas y la costa N del borde NW de la península Córdova, no han sido levantados.

Cartas: 10000 - 11000 - 11200 - 11210

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

PASO DEL MAR - COSTA SUR
Desde la bahía Félix a la isla Córdova

Caleta Meteoro.- Carta Nº 11114. Lat. 52° 58' S; Long. 74° 04' W (aprox.). Se forma próxima al S del islote donde está instalado el faro Bahía Félix. Es una pequeña ensenada con un saco de poco más de 3 cables que se interna hacia el SW y una boca de 2,3 cables de ancho. Es de profundidad moderada, especialmente en su mitad SW donde varía entre 36 y 20 metros sobre fondo de piedra.

La caleta Meteoro es un fondeadero de emergencia, y a la cual recalan periódicamente las naves que transportan pertrechos y provisiones para el faro Bahía Félix.

La costa hacia al E de la caleta Meteoro y en una extensión de 2 millas, hasta llegar a la bahía Wodsworth, se halla defendida por una cadena de islotes y rocas destacadas, entre los que se cuentan los islotes Riquelme, de las cuales una de las últimas rocas se destaca a poco más de 5 cables afuera de la orilla.

Bajos y escollos

Islotes y bajos fondos.- Situados al NE y 4 cables del faro Bahía Félix. Forman un grupo bastante concentrado de varios islotes y rodeados de sargazos, el que destaca al E y 1 cable un bajo fondo de 2,7 metros; asimismo, próximo al ESE otro bajo de 4,4 metros de profundidad.

Todos estos peligros quedan al NW de la derrota de aproximación a la caleta Meteoro, debiendo dárseles debida atención.

Islotes Riquelme.- Situados al E y 6,7 cables del faro Bahía Félix y al NW y 4 cables del borde N de la isla Patranca. Constituyen un grupo de islotes bajos rodeados de sargazos que destacan hacia el E y el NE hasta 2,3 cables afuera, varias rocas que afloran en bajamar.

Estos peligros quedan al SE de la derrota de a-proximación a la caleta Meteoro y debe dárseles prudente resguardo. Asimismo, cuando se aproxima a la bahía Wodsworth desde el W.

Bajos fondos.- En el interior de la caleta y al S y 1,3 cables del faro Bahía Félix se encuentra una roca sumergida. Poco al NNW de ésta se halla otra roca de las mismas características.

Direcciones y fondeadero.- La derrota para entrar o salir de la caleta Meteoro, queda a medio freo entre los islotes Riquelme —por el lado SE— y el grupo de islotes y rocas sumergidas destacado al NNE del faro Bahía Félix —por el lado NW.

El fondeadero se encuentra al S y 2,2 cables del faro Bahía Félix, donde las anclas a veces no agarran bien sobre el fondo de piedra y los buques garrean; por lo que se ven obligados a enmendar fondeadero con mal tiempo.

Bahía Wodsworth.- Carta Nº 11114. Lat. 52° 59' S; Long. 74° 02' W (aprox.). Se forma al SE y 1,5 millas de la caleta Meteoro y al NW y 4 millas del puerto Churruca. Es una extensa bahía formada por tres brazos en los cuales se han experimentado algunos fondeaderos. La boca de la bahía se abre entre la punta Oeste —por el lado W— y la punta Este —por el lado E— donde tiene 5,5 cables de ancho. Poco al N de la punta Oeste está la isla Patranca rodeada de sargazos y algunos islotes en sus proximidades.

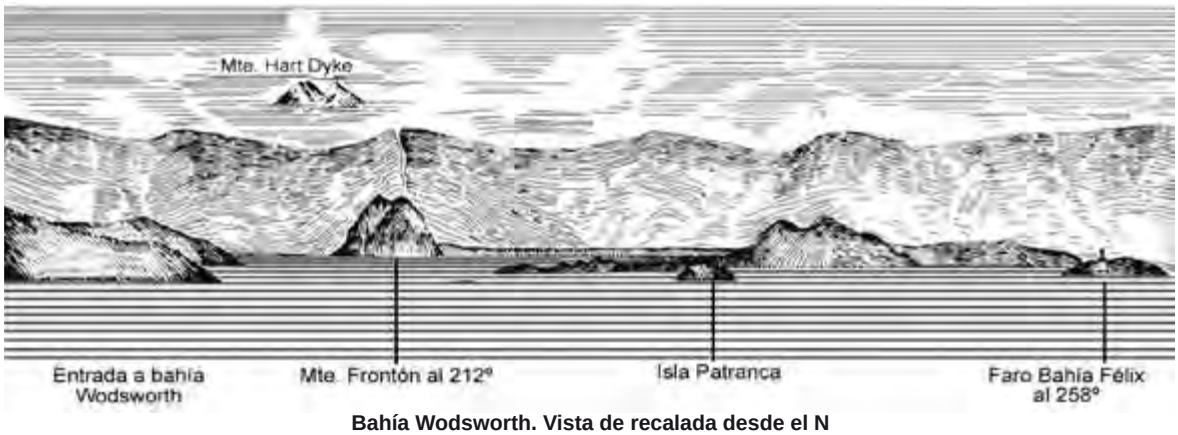
Hacia el interior continúa una apreciable bahía de la que se desprende un brazo hacia el W y otro hacia el S, que luego se ramifica a su vez en otro brazo hacia el W, donde existe una gran cascada en el final, visible desde afuera sólo su parte superior, pues la inferior queda oculta por la península Jorge que separa ambos brazos que se dirigen al W, y uno que se interna inicialmente en dirección E y luego al SE, donde se encuentra el fondeadero recomendado.

La bahía Wodsworth ofrece uno de los mejores fondeaderos existentes en la costa S del área W del Estrecho de Magallanes.

Primer Brazo Weste.- Se abre entre la punta Pelada —por el lado N— y la punta Mogote, extremo N de la península Jorge —por el lado S—, donde tiene 3,2 cables de ancho, y se interna unos 9,5 cables hacia el W. Este brazo es en general muy profundo y sus costas son limpias; sin embargo, el bajo Carlos —ubicado al W y 2,7 cables de la punta Mogote, bastante extendido, con profundidades mínimas de 2,4 metros y donde existe una roca sumergida— restringe su área útil. Más al in-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Bahía Wodsworth. Vista de recalada desde el N

terior de la punta Saliente, se estrecha considerablemente y presenta varias rocas sumergidas y bajos fondos, como los destacados próximos al S del cabo Kae y luego también de la punta Patito.

Segundo Brazo Weste.- Se forma por el lado S de la península Jorge y a continuación del canalizo orientado N-S que sigue al S de las puntas Este y Mogote y hasta la punta Árbol en el borde SE de la citada península. Es un angosto brazo que se interna 6 millas hacia el W y donde se encuentran profundidades aptas para fondear. Cercano al E de la punta Poza al final de la costa S del brazo, se encuentra la gran cascada antes referida. La reducida cala que se forma hacia el N casi al final de la costa N de este brazo, no ha sido levantada.

Brazo Este.- Se forma al E y frente al segundo brazo W. Se abre entre la punta Casualidad —por el lado N— y la punta Primera —por el lado S— y se interna 1,2 millas, primero en dirección al E, luego hacia el S, y finalmente al SE. El brazo Este es, en general, limpio a medio freo y las profundidades disminuyen hacia el interior, hasta alcanzar los 28 metros en el área del fondeadero recomendado frente a la punta Puntilla en la costa W. Donde se encuentra buen fondeadero en 29 metros de agua sobre fondo de fango y arena; bastante abrigado de todos los vientos, sólo penetra el del W, pero con suavidad y sin levantar mar. No hay corrientes y las fuertes rachas de viento que se producen en la mayoría de los puertos del Estrecho de Magallanes pasan por sobre las alturas, manteniéndose el buque aproado a la dirección del leve viento reinante.

Internándose más allá de la punta Ana, el brazo E se estrecha y forma una pequeña dársena, apropiada sólo para buques muy pequeños por lo reducido de sus dimensiones y bajas profundidades, donde hay un fondeadero al pie mismo de una cascada.

Vientos.- En general, en la bahía Wodsworth, se experimentan fuertes vientos del NW con rachas de hasta 70 nudos, produciéndose marejadas que pueden hacer garrear a las naves en su fondeadero. Sin embargo, no ocurre lo mismo en el fondeadero recomendado en el brazo Este.

Direcciones y fondeaderos.- Reconocido el faro Bahía Félix, la recalada a la bahía Wodsworth no presenta dificultad.

Procediendo del E, navegar al rumbo 280° en dirección al faro Bahía Félix, con lo cual se dará apropiado resguardo por estribor al bajo Magallanes. Posteriormente, al abrirse la bahía Wodsworth, caer a babor al rumbo 245° para pasar a medio freo entre las puntas Oeste y Este.

Para dirigirse al fondeadero recomendado en el brazo E, caer a babor al rumbo 186° para pasar al W y 1,2 cables de la punta Solo; enseguida caer nuevamente a babor al rumbo 117° para pasar a 0,7 y 0,78 cables de las puntas Morrote y Redonda, respectivamente; y continuar a medio freo hasta alcanzar el fondeadero recomendado.

En los brazos del lado W de la bahía Wodsworth, puede también encontrarse fondeadero;

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

pero en días de viento se experimentan en ellos fuertes revolones que hacen trabajar las anclas, por lo que no son recomendables.

Costa Intermedia.- Hacia el E de la bahía Wods-worth, continúa la costa N de la isla Desolación en una extensión de unas 3,7 millas, hasta la cercanía del puerto Churruca, presentándose recortada por una serie de entradas, con puntas y promontorios bajos y rocosos entre ellas. En ninguna de estas bahías se puede encontrar fondeadero ni abrigo para buques de dimensiones moderadas.

Caleta Darby.- Carta Nº 11100. Lat. 53° 00' S; Long. 73° 56' W (aprox.).Se abre al ESE y a 3,7 millas de la bahía Wodsworth y al NW y 7,5 cables del puerto Churruca. Es una rada de tan reducidas dimensiones, que sólo es utilizable por embarcaciones menores; su fondo es de roca a juzgar por la gran cantidad de sargazos que en ella se divisan.

Puerto Churruca.- Carta Nº 11115. Lat. 53° 01' S; Long. 73° 55' W (aprox.). Se forma al SE y unas 8,5 millas de la punta Félix y sobre la misma costa N de la isla Desolación. Es una amplia bahía compuesta por un brazo principal de mar que se interna unas 2,5 millas en dirección general SSW, desde el cual se derivan hacia el WNW los brazos Damián y Cosme, más pequeños y paralelos entre sí, los que no tienen importancia alguna para la navegación. En la costa E de la bahía y frente al brazo Cosme se forma el fondeadero Oldfield; y más al S y hacia el final del brazo principal, se forma el fondeadero Nassau. Hacia el E del fondeadero Nassau se forma el brazo Lobo, también sin importancia, y que comunica con el referido fondeadero por un canalizo Estrecho y sembrado de rocas.

El puerto Churruca se abre entre la isla Diegues, situada próxima a la punta León —por el lado W— y el borde N de la costa al NE de la punta Buti —por el lado E—, donde mide 1,2 millas. Está rodeado de montañas elevadas desprovistas de vegetación; el monte Hart-Dyke, el principal de 1.373 metros —situado al 280° y 4 millas del fondeadero Nassau— lo cubre una gran sábana de hielo, y cuando el tiempo está claro se ve desde el Estrecho de Magallanes uno de los ventisqueros que de ella se desprenden y se extiende por las vertientes y quebradas tributarias del brazo Cosme. El monte Campbell de 775 metros, se divisa también al E del Hart-Dyke y hacia el final del puerto. El monte Cunningham de 770 metros —a cuyo pie y por su lado W se abre la entrada al puerto—, está al E y 7,5 cables de la ribera E; es asimismo, un pico muy notable y muy visible por encontrarse en primera línea hacia el estrecho. Al SE y 1,2 millas del monte Cunningham, hay otro pico de 759 metros. El panorama que ofrece a la vista este conjunto de montañas que los hielos y las nieves cubren en forma tan abundante, es en realidad indescriptible y grandioso. Por desgracia el campo visual en los fondeaderos se ve muy restringido tanto por lo reducido de los espacios como por lo empinado de los barrancos que los limitan, de los cuales se ven sólo sus flancos desnudos y apizarrados; además, las cumbres de las montañas están, por lo general, bajo un sombrío manto de nubes. Pero, a pesar de estos inconvenientes, el cuadro que se divisa de esta naturaleza virgen y caótica, es magnífico y solemne, realzado por el silencio que en los días de calma reina en aquellas soledades, apenas turbado por el ruido de las aguas de alguna cascada o por el eco lejano de la caída de algún alud. Los extensos ventisqueros del monte Hart-Dyke obrando como condensadores sobre los vapores que arrastran los vientos del NW hacen del puerto Churruca y sus vecindades, una región más lluviosa que lo común en estos lugares. Es frecuente observar, pues, que mientras el puerto Churruca está envuelto en nubes y lluvias, el cielo del puerto Tamar, en el otro lado del estrecho, está claro y despejado.

Por las reducidas dimensiones de sus fondeaderos, el puerto Churruca es apropiado únicamente para naves pequeñas.

Direcciones y fondeadero.- Aproximar al puerto Churruca navegando hacia el centro de la entrada, reconociéndose sucesivamente por estribor la isla Diegues y la isla Díaz —más al S y 6 cables y próxima a la punta N de la entrada al brazo Damián—; y las islas Carranza más al interior un poco por babor, la mayor de las cuales se verá por la proa. Encontrándose a media distancia en-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

tre la isla Díaz y la punta Buti, se abrirá ya el angosto paso comprendido entre la punta Dolores y la costa W de la península Blanca, paso que se debe navegar siempre a medio canal, teniendo presente que la corriente de flujo abate al buque hacia la punta Dolores; la pequeña isla Casilda, más al interior, se puede rodear por cualquier lado, pero se recomienda el paso por su lado E por ser un poco más ancho que el del W.

Fondeadero Oldfield.- Carta Nº 11115. Lat. 53° 03' S; Long. 73° 55' W (aprox.). Se encuentra en la primera abra o dársena que se abre al E de la punta Rosario. Es apto para buques de 40 metros de eslora, pero con vientos fuertes del 4º cuadrante resulta poco recomendable.

Para fondear en la caleta Oldfield, desde que se doble la punta Rosario gobernar al rumbo 091° en dirección al fondeadero, y largar el ancla cuando la citada punta se demarca al 299° y la costa de la punta Digby abierta por el E de la isla vecina, lo haga al 215°. Se encontrarán ahí 30 metros de agua.

Este fondeadero es muy abrigado, tal es así que cuando en el Estrecho de Magallanes soplan vientos de hasta 30 nudos del 1er y 2º cuadrantes; dentro de él, éstos no suelen superar los 5 nudos.

Fondeadero Brazo Cosme.- Carta Nº 11115. Lat. 53° 02' S; Long. 73° 58' W (aprox.). Al W de la punta Kings se abre el brazo Cosme, en el cual hacia la mitad de su curso se forma una pequeña caleta de buen tenedero; útil sólo para embarcaciones menores por sus reducidas dimensiones.

Fondeadero Nassau.- Carta Nº 11115. Lat. 53° 03' S; Long. 73° 56' W (aprox.). Se encuentra en la segunda dársena al interior del puerto Chu-rruca, pasado al S de las puntas Holland y Digby.

Para ingresar a este fondeadero, desde la punta Rosario gobernar al rumbo 181° en dirección al centro de la angostura que forman las puntas Holland y Digby, dando mayor resguardo a la primera que a la segunda, pues aquélla despide hasta 0,5 cable afuera un bajo fondo de 4,5 metros.

Dirigirse al fondeadero recomendado u otro más al SW si es posible, según el tamaño del buque; son buenas referencias: la isla situada próxima al N de la punta Digby, vista justamente abierta de esta punta; la punta Holland al 344°; y la punta S de la entrada al brazo Lobo al 087°.

La sonda debe controlarse continuamente, pues esa es la única manera de conocer a tiempo la profundidad que es muy desigual. Bueno es prevenirse, también, contra el efecto óptico que hace aparecer la costa, muy empinada en este fondeadero, a menos distancia que la real.

Sucede a menudo que cuando soplan rachas en uno de los fondeaderos descritos el otro está en calma; pero esta particularidad no debe considerarse sino como de carácter muy accidental y poco permanente.

Caleta Santa Mónica.- Cartas Nº 11100 y 11200. Lat. 53° 01' S; Long. 73° 52' W (aprox.). Se forma al E y 1,5 millas del puerto Churruca y sobre la misma costa. Es una pequeña ensenada abierta al NW y sólo accesible para embarcaciones cuyo calado no exceda de 1,8 metros, las cuales una vez adentro se encontrarán como en una dársena y en 13 metros de agua. Como los vientos reinantes soplan frecuentemente contra esta costa, no siempre les será posible aproximarse a la boca de la caleta, ni tomarla sin dificultades.

Punta Echeñique.- Situada al E y 7 cables de la caleta Santa Mónica. Esta punta destaca unos bajos fondos próximos al NW y está espaldeada hacia el S por elevadas y escarpadas montañas.

Estero Puchachailgua.- Carta Nº 11200. Se abre al SE de la punta Echeñique. Es un angosto y profundo estero que se interna poco más de 4 millas en dirección SE. Su entrada, entre las puntas Echeñique y Santa Casilda, está obstruida por dos islas; pero al W de ellas queda un paso profundo, aunque angosto y expuesto a los vientos del 4º cuadrante. Hacia la mitad de su curso se alza una isla a 219 metros, al W de la cual y en la costa opuesta se forma una bahía; pero, lo empinado de los cerros deja poca esperanza de encontrar ahí un buen fondeadero.

El estero Puchachailgua fue llamado así con este nombre indígena por Sarmiento, y parece ser el canal de la Tempestad de Córdova.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11115 - 11200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Punta Santa Casilda.- Situada al SE y 1,2 millas de la punta Echeñique y configurando el extremo NE de la península que limita al estero Puchachailgua por el E y lo aparta de la bahía Alquilqua. Esta punta es baja, pero inmediatamente hacia el S de ella está espaldeada por un monte escarpado de 399 metros.

Bahía Alquilqua.- Carta Nº 11200. Es la gran ensenada comprendida entre la punta Santa Casilda y la costa W de la península que finaliza en el cabo Upright —situada más al E y casi 7 millas. Esta ensenada de gran perímetro presenta una costa que es muy quebrada e irregular, con numerosas y pequeñas islas y rocas destacadas hasta 1,5 millas afuera de la orilla, entre las que destacan las islas Chapman situadas hacia el NW de la bahía, y los islotes Coughtry, hacia el SE. Hacia el S se abre el extenso seno Wallis que se interna casi 7 millas hacia el SSE.

Afuera, en el Estrecho de Magallanes, las mareas y el viento levantan a menudo mar gruesa y fuertes escarceos; y como el segundo sopla por lo general hacia la costa, a menos que su dirección sea rectamente del SW, resulta que esta bahía y sus inmediaciones son muy poco acogedoras. Por último, no existiendo en esta zona ningún fondeadero útil para un buque de tamaño regular, no hay tampoco necesidad para aproximarse a ella.

Caleta Uriarte.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 04' S; Long. 73° 48' W (aprox.). Se forma en el ángulo SW de la bahía Alquilqua y muy afuera de la ruta del Estrecho de Magallanes. Es una reducida ensenada y en el centro de su entrada, se encuentra una roca sumergida que reduce considerablemente el paso, por lo cual y la cantidad de sargazos que en ella se divisan, no es recomendable.

Islas Chapman.- Situadas al E y 1,5 millas de la punta Santa Casilda y en la parte W de la bahía Alquilqua.

Forman un grupo de varias islas, islotes y rocas que abarcan unas 2 millas en sentido E-W y casi igual distancia hacia el Estrecho de Magallanes. Son acantiladas por el lado que mira al estrecho y parecen libres de peligro. Su altitud media no excede de 3 metros, pero una de ellas alcanza 43 metros.

Islotes Coughtry.- Situados al SE y unas 2 millas de las islas Chapman y prácticamente al N de la entrada del seno Wallis. Forman un grupo de islotes, rocas y bajos fondos, que se desprende hacia el NW y casi hasta 1,5 millas afuera de la costa W de la península que aparta el citado seno de la bahía Upright, con algunas rocas afloradas principalmente del lado del Estrecho de Maga-llanes, esto es del N al NW. Estos islotes son, en general, bajos, pero en el mayor de ellos una cumbre redonda se alza a 50 metros.

Un par de rocas que afloran en bajamar rodeadas de sargazos y sobre las cuales rompe siempre la mar, se destacan al WNW y 1,4 millas del mayor y más encumbrado de los islotes Coughtry, precisamente en la prolongación de la línea del eje del seno Wallis y a media distancia entre los islotes Coughtry y las islas Chapman.

Seno Wallis.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y 2 millas de las islas Chapman, próximo al SW de los islotes Coughtry y en la parte E de la bahía Alquilqua. Es un brazo de mar que se interna casi 7 millas en dirección general SSE y cuyo ancho se reduce progresivamente hacia el interior.

Sobre su costa W y aproximadamente al WSW de los islotes Coughtry, se forman dos bahías, ambas de aguas muy profundas y de fondos rocosos; en ellas se divisan varias manchas de sar-gazos por lo que no son de utilidad ni apropiadas para la navegación. Más al interior y sobre la costa E del seno, se forma otra bahía de contorno ca-si circular y muy angosto acceso, también inútil para la navegación.

Bahía Ildefonso.- Carta Nº 11200. Se forma al ESE y casi 1 milla de los islotes Coughtry y próxima al W del cabo Upright, donde la costa N de la isla Desolación hace una inflexión. Es una reducida ensenada, desde el centro de la cual se destaca hacia el N, un cordón de pequeñas islas y rocas que termina en la denominada roca Midge, de 3 metros de elevación y situada 3 cables afuera de la punta W de dicha bahía. En la zona W de la bahía, que es la más espaciosa y limpia, el fondo es muy disparejo y rocoso. Por estas caracte-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

rísticas como por ser muy desabrigada contra el viento NW, esta bahía es inapropiada como fondeadero.

Cabo Upright.- Situado próximo al E de la bahía Ildefonso y al SSW y casi 5 millas del cabo Providencia en el lado N del Estrecho de Magallanes. Es un promontorio de forma rectangular, cumbre plana y faldas escarpadas; que se encumbra a 268 metros. Su contorno destaca varias islas y rocas rodeadas de sargazos y rompientes.

El cabo Upright configura el borde NE del extremo N de la península que separa el seno Wallis de la bahía Upright.

Isla Centinela.- Situada al ESE y casi 4 cables del cabo Upright. Es una isla pequeña, rocosa y de 16 metros de elevación, que se encuentra rodeada de fondos sucios que se destacan hasta 2 cables afuera de la orilla.

Navegando cerca de la costa S del Estrecho de Magallanes, la isla Centinela se presenta clara y bien destacada del cabo para toda nave que se aproxime a ella desde el NW o del SE.

Baliza luminosa Isla Centinela.- Sobre la isla Centinela. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Upright.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 06' S; Long. 73° 36' W (aprox.). Se forma justamente al S de la isla Centinela, al NW y 1,5 millas del estero Córdova y separada del citado estero por una pequeña península de unos 8 cables de ancho. Es una amplia bahía con una boca de casi 1,5 millas y saco de 1 milla. Como a 3 cables afuera de su costa SW se encuentra el islote Adelaida de 31 metros de elevación.

En el contorno de la bahía Upright, que es muy irregular y accidentado, se forman dos ensenadas principales; la primera denominada puerto Upright, en el lado W de la entrada, y que se abre y dirige al W; y la segunda situada al S, se llama bahía Desilusión. Ambas son inadecuadas para los usos de la navegación; el puerto Upright es de difícil acceso y de aguas profundas con fondo disparejo y rocoso; y la bahía Desilusión, tiene cualidades análogas y aguas muy profundas.

Aunque la bahía Upright es bastante extensa, no es de ninguna utilidad, pues el fondo es todo de roca y muy desigual; hay en ella un buen número de bajos que denuncian los sargazos que allí se divisan.

En general, debe evitarse recalar a la bahía Upright.

Estero Córdova.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y unas 2,5 millas de la isla Centinela. Es un brazo de mar que se interna más de 10 millas en dirección general S. Su entrada mide poco más de 1 milla de ancho, angostándose 3 millas adentro a casi 5 cables, para ensancharse nuevamente algo más al S y finalmente reducirse progresivamente hacia el S.

En la costa W del estero Córdova se forman varias bahías pequeñas; sin embargo, sólo merece señalarse la bahía Williwaw que se forma casi 6 millas al interior y después de la angostura. En la costa E del estero también hay varias bahías, pero en general todas ellas están llenas de bajos y rocas, o son de profundidad excesiva; sólo cabe destacar en contrario la caleta Baker.

El extremo S del estero Córdova se interna profundamente en la isla Desolación hasta llegar muy cerca del seno Dynevor, cuyas aguas se divisan desde las montañas de la caleta Baker.

Bahía Williwaw.- Carta Nº 11200. Se forma en la costa W del estero Córdova, al S y unas 6 millas de su entrada. Es una hermosa bahía en cuyo término hay dos pequeñas caletas o escotaduras encerradas entre altas y escarpadas montañas.

No es apropiada como fondeadero por no ofrecer protección contra los fuertes vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes.

Caleta Baker.- Carta Nº 11212. Lat. 53° 10' S; Long. 73° 30' W (aprox.). Se forma al SSE y 1 milla de la punta S de la isla Córdova y sobre la costa E del estero del mismo nombre. Es una pequeña caleta con un saco de 8 cables dirigido al ESE. Su entrada, de apenas 0,5 cable de ancho, se abre entre dos puntas cortas y bajas. Forma esta entrada, por el lado S, un barranco abrupto que se levanta como un muro; y por el lado N, una montaña también escarpada. Hacia el interior y 2 cables de la entrada, la caleta se expande hacia

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

el NE, formando una dársena de casi 4 cables de largo por 2 cables de ancho y con profundidades menores de 36 metros. Desde el recodo S de la dársena, arranca en dirección al SE un angosto brazo de 2,5 cables de largo, pero de aguas muy someras.

Por la descripción expuesta, y por su apariencia, podría creerse que esta caleta fuese abrigada. Sin embargo, como su entrada está abierta al WNW, penetran por ella las furiosas ráfagas del 4º cuadrante; las cuales, encajonadas en los muros del canal de entrada, parecen acrecentar marcadamente su intensidad, levantando columnas de agua pulverizada. Esta caleta no puede, pues, recomendarse, sino para un buque pequeño que recale por un breve tiempo.

Direcciones y fondeadero.- Se recomienda fondear a dos anclas, las que deben quedar demarcándose como al 053°-233° una de la otra; largando la primera en el centro de la dársena en 25 metros de agua, justamente cuando con rumbo hacia el final de la caleta se vea que las costas o puntas de cada lado de la entrada llegan a enfilarse; cuidar largar la segunda ancla, un poco más adentro y en 18 metros de profundidad. Mientras más al final quede el buque, más abrigado estará de las turbonadas, cuya dirección alteran por completo la orientación de las quebradas y la configuración de los cerros; así, se ha observado, que soplando en el Estrecho de Magallanes vientos del SW o del NW, en la caleta las turbonadas son del N o del SSW, respectivamente.

Isla Córdova.- Situada al SE y unas 3 millas de la isla Centinela y en el mismo lado del Estrecho de Magallanes. Es una isla de conformación rocosa, regular tamaño y forma triangular. Su mayor elevación alcanza a 217 metros, en su extremo NE se alza una colina notable llamada el morro Conway, al W y 7,5 cables de la cumbre anterior y sobre el extremo NW de la isla, se alza el cerro Castillo a 162 metros.

La parte NW de la isla forma una península unida al resto de ella por un istmo angosto y muy bajo, cuyo arranque se halla en el término del brazo oriental de la caleta Luis.

La isla Córdova conforma el extremo E de la entrada del estero del mismo nombre y está separada de la isla Desolación por el paso también denominado Córdova.

Caleta Luis.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 07' S; Long. 73° 30' W (aprox.). Se forma en la costa N de la isla Córdova. Es una pequeña ensenada con dos cortos brazos. Al final del brazo W, se puede ocasionalmente encontrar fondeadero de emergencia para buques pequeños, pues los peligros que contiene están marcados por sargazos. El brazo del S, o más propiamente oriental, por las rocas que lo obstruyen y su excesiva profundidad, no ofrece fondeadero alguno.

La escampavía "Cóndor" entró en una ocasión al brazo W de la caleta Luis, con una goleta a remolque; y fondeada a dos anclas, soportó un fuerte mal tiempo, durante el cual el viento sopló siempre por encima del istmo anteriormente aludido.

☆☆☆☆☆☆☆

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SEGUNDA PARTE

GOLFOS Y BAHÍAS EN LA COSTA NORTE DE LA BOCA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PASO DEL MAR BAHÍA BEAUFORT Y CANALES ADYACENTES PASO RODA CANALES SYLVIA Y CRIPPLES GOLFO XAULTEGUA Y CANAL GAJARDO

BAHÍA BEAUFORT

Bahía Beaufort.- Carta Nº 11120. Es la gran entrada de mar que se inicia al S del conjunto de islas, islotes y rocas que forman las islas Straggler, los islotes Semillero, Carrasco, Gaviota y Porvenir, y la isla Parlamento —por el lado N— y la costa N de las islas Tamar y Emiliano Figueroa —por el lado S. Esta dilatada bahía se interna unas 11 millas en dirección general NE y su boca, entre las referidas islas, tiene 1,5 millas de ancho medio.

En la costa S de la bahía Beaufort, se internan en dirección SE: la bahía Sargazos en la península Tamar, la ensenada Falso Martínez en la isla Emiliano Figueroa, el canal Almirante Martínez entre la costa NE de la isla Emiliano Figueroa y la costa SW de la península Muñoz Gamero, y el canal Muñoz entre la costa NE de la península Muñoz Gamero y la costa SW de las islas Pan de Azúcar y Eleodoro. En el lado del N, se abren los pasos Labbé, Zenteno y Leucotón, y otros canales sin nombre.

Hacia el interior, la bahía Beaufort se divide en dos brazos principales: el seno Icy que se dirige al NE y luego continúa como el canal Cascada, y el seno Glacier que lo hace hacia el SE y al final del cual se abre hacia el N el canal Swett.

Paso Labbé.- Carta Nº 11120. Se abre al SW de la roca Alfredo y al NE de la isla Boston y rodea a las islas Straggler por el NE y SE en una extensión de unas 6 millas. Su entrada N se encuentra al S y unas 2 millas de los islotes Fairway; corre primeramente unas 3 millas en dirección ESE-WNW hasta el islote Mogote, rodeando por el NE las islas Boston, Benítez, Merino y Novión y los islotes Minerva y demás roqueríos vecinos a estas islas. Luego tuerce hacia el SSW como por 7,5 cables; y al cabo de esta distancia, se dirige sensiblemente al SW, entre la costa E de la isla Novión y los islotes Semillero —por el lado NW— y la costa W de la isla Berisso y los islotes Carrasco y Gaviota por el lado SE.

Puntas Mott y Novión.- Situadas al ESE y SE y a unas 2,2 y 2,5 millas del faro Islotes Fairway, respectivamente. Ambas puntas, separadas por un angosto y sucio seno que se interna al NE, configuran el extremo SW de la gran península Muñoz Gamero en esta parte.

La punta Mott es algo sucia y destaca rocas y bajos fondos hacia el W y hasta 2 cables afuera. La punta Novión, en cambio, es muy peligrosa y los bajos fondos y rocas que despide en todo su redoso, particularmente hacia el W y S, se extienden hasta casi 1 milla afuera; destacando la roca Alfredo al W y 8 cables, en el límite de los referidos peligros.

Se le debe dar un buen resguardo a la punta Novión.

Roca Alfredo.- Se encuentra al SE y 1,75 millas de los Islotes Fairway y al W y 8 cables de la punta Novión. Es una roca que aflora en bajamar inserta en un área de fondos someros y rodeada por otras rocas sumergidas en sus proximidades, donde la mar rompe en toda época. Constituye el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

peligro más destacado al W de las puntas Mott y Novión.

Isla Merino.- Situada al SE y unas 4 millas del islote Fairway y muy próxima al S de la península Muñoz Gamero. Es una isla de buen tamaño, su costa W es muy desmembrada y despide una extensa área de aguas someras, que se extiende al W hasta 1,7 millas afuera y que llega a confundirse con los bajos fondos destacados entre el W y el S de la punta Novión.

Al SW del veril exterior de los bajos fondos destacados al SW de la punta Novión y de la isla Merino, corre el paso Labbé.

Islas Straggler.- Situadas al SSE y 2,8 millas de los islotes Fairway y hacia el SW de la punta Novión y de la isla Merino, y separadas de estas últimas por el paso Labbé. Forman un numeroso grupo de islas, islotes, rocas y bajos fondos insertos en un área que abarca una extensión aproximada de 3 millas en sentido NW-SE por 2,7 millas de ancho. Las principales son: La isla Boston, al NW del área; los islotes Falso Boston, al S y unos 9 cables de la isla anterior; las islas Benítez, Merino y Novión hacia el ESE de la primera; y, finalmente, los islotes Minerva al NE; y los islotes Semillero al S de la referida área.

Al E de las islas Straggler y muy próxima a la costa S de la isla Merino, se encuentra la isla Parlamento y los islotes Porvenir, y hacia el SE de las islas Straggler, los islotes Gaviota con la isla Berisso y los islotes Carrasco.

Entre las islas e islotes mencionados y la isla Merino se forman los pasos Labbé, Leucotón y Zenteno, navegables sólo por embarcaciones de porte reducido.

Isla Boston.- Situada al S y 2,8 millas de los islotes Fairway y en el vértice NW del área de fondos someros de las islas Straggler. Es una isla pequeña y de las más bajas del grupo, con sólo 12 metros de elevación.

La isla Boston despide bajos fondos y aguas someras en todo su redoso, requiriendo especial atención aquellos que se proyectan al W —donde naufragó una nave— y que se extienden hasta casi 7 cables afuera, en dirección a la derrota hacia el canal Smyth.

Baliza luminosa Isla Boston.- En la punta N de la isla Boston. Señal Lateral de Estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Islotes Falso Boston.- Situados al S y 9 cables de la isla Boston y en extremo W del área de bajos fondos de las islas Straggler. Forman un grupo de varios islotes pequeños rodeados de fondos someros con algunas rocas.

Cascos náufragos.- Se encuentran al W y 2 cables de la punta W de la isla Boston —la nave sueca “Magda”— y al WNW y 6 cables de la punta W de los islotes Falso Boston —el buque brasileño “Ponte Verde”. Ambos naufragios están totalmente sumergidos.

Islas Benítez, Isla Merino e Isla Novión.- Situadas sucesivamente hacia el ESE y 6 cables de la isla Boston y muy próximas entre sí. Son las islas de mayor tamaño del grupo de islas Straggler y se encuentran rodeadas de islotes, rocas y bajos fondos, por lo que su redoso es muy sucio en todo contorno.

Islotes Minerva.- Situados contiguos al NE de las islas Merino y Novión. Forman una extendida sucesión de pequeños islotes y rocas que bordean las costas N y NE de las citadas islas en una extensión de casi 2 millas. Cerca del extremo SE de esta cadena de islotes y al NE y 5 cables de la punta E de la isla Novión, se encuentra una roca aflorada.

Los islotes Minerva quedan próximos al SE de la derrota en el paso Labbé.

Baliza ciega Islotes Minerva.- Sobre la roca aflorada ubicada al NE y 5 cables del borde E de la isla Novión, la que es poco visible y suele desaparecer a causa de los malos tiempos. Es una pequeña barra de fierro con marca de tope cilíndrica. Señal Lateral de Estribor.

Islote Mogote.- Situado próximo al S de la punta SW de la isla Merino y al NE y 8 cables de la punta E de la isla Novión. Es un islote que señala el límite S del área de fondos insidiosos que despide hacia el S la isla Merino; por lo tanto, queda al NE de la derrota en el paso Labbé.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11120

Cambio Nº 1, enero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Baliza ciega Islote Mogote.- En el islote Mogote, la que también es poco visible y suele desaparecer a causa de los malos tiempos. Es una torre de fibra de vidrio, de 3,3 metros de altura, color rojo. Señal lateral de estribor.

Islotes Semillero.- Situados al SSE y unas 2,5 millas de la isla Boston y en el lado N del acceso a la bahía Beaufort. Forman un grupo de innumerables islotes y rocas, insertos en la misma y extensa área de fondos someros de las islas Straggler.

Al SSE y 7,4 cables del mayor de los islotes Semillero se encuentra una roca sumergida marcada por sargazos y donde siempre rompe la mar. Esta roca, bastante notable, señala el límite S de la antes referida área de bajos fondos y constituye la mejor referencia para tomar el paso Labbé desde el S.

Isla Parlamento.- Situada al S y 2,5 cables de la punta SE de la isla Merino. Es una isla de 25 metros de altitud con varios islotes en sus proximidades. Por su lado S corre el paso Leucotón que la separa de los islotes Porvenir.

Islotes Porvenir.- Situados al SSW y unos 4,5 cables de la isla Parlamento y al E y 9 cables de la punta E de la isla Novión. Están formados por un sinnúmero de islotes y rocas que abarcan una extensión de 2 millas en sentido E-W por unos 9 cables de ancho.

Por el lado N de los islotes Porvenir corre el paso Leucotón, por el S lo hace el paso Zenteno; y por el lado W transita el paso Labbé.

Islotes Gaviota.- Situados al SW de los islotes Porvenir y hacia el SE de las islas Straggler, y ocupan una extensión de casi 2 millas en sentido NE-SW por 1 milla de ancho. Están formados por la isla Berisso, la mayor y de más al N; los islotes Carrasco, en el lado SW; y entre éstos y aquélla numerosos islotes y rocas.

Al W de los islotes Gaviota, entre ellos y las islas Straggler, corre la parte S del paso Labbé, y por el lado N, entre la isla Berisso y los islotes Porvenir, el paso Zenteno.

Direcciones para la derrota en el paso Labbé .- Para tomar el paso Labbe viniendo del S, una buena guía es la roca situada al 155° y 7 cables del islote Semillero de mayor tamaño, donde rompe la mar en todo tiempo y que se debe dejar por babor. Entonces, reconocida la roca antes citada al S del paso, gobernar al rumbo 025°, proa al borde E de la isla Novión y, una vez claro de los islotes de la entrada, gobernar a medio canal, el cual por ambos lados tiene sus riberas marcadas por sargazos. Una vez alcanzada la enfilación isla Berisso-islote Mogote, mantenerla, gobernando sobre el islote Mogote hasta quedar claros de la roca sumergida marcada por sargazos, que se encuentra al 200° y 3 cables del centro del islote Mogote. Enseguida, dar rumbo a pasar entre la baliza de babor Islote Minerva y la baliza de estribor Islote Mogote, instaladas con este objeto. Una vez claro de ellas, poner la proa un poco al N del pico Sainte Annes, sobre una caída que hace el cerro. Este arrumbamiento conduce a medio canal y no debe alterarse sino hasta tener por la cuadra de estribor la roca Alfredo, donde rompe la mar en toda época.

Paso Zenteno.- Carta Nº 11120. Se forma entre el límite S de los bajos fondos destacados al S de los islotes Porvenir —por el lado N— y la costa N de la isla Berisso —por el lado S—, en una extensión de poco más de 1 milla en dirección WNW–ESE y con un ancho de 4 cables en su parte más angosta.

El paso Zenteno comunica el paso Labbé con la bahía Beaufort.

Paso Leucotón.- Carta Nº 11120. Se forma entre la costa S de la isla Parlamento e islotes próximos al S y SW de la misma isla —por el lado N— y los islotes Porvenir de más al N —por el lado S—, en una extensión de casi 2,5 millas en dirección general W-E y con un ancho variable entre 1 y 2 cables.

La boca W del paso Leucotón se une con el paso Labbé al S del islote Mogote; su acceso E desemboca en la bahía Beaufort.

Costa N de la bahía Beaufort.- En general, la costa N de la bahía Beaufort se caracteriza por ser bastante desmembrada y está conformada por el lado SE de la península Muñoz Gamero y las islas que esta desprende hacia el S.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11120

Cambio Nº 3, enero 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Isla Zanelli.- Situada al NE y 1,5 millas de la isla Parlamento, próxima al E de la isla Merino y como engastada al S de esa parte de la península Muñoz Gamero. Es una isla de apreciable tamaño y forma sensiblemente triangular. Su redoso desprende algunos islotes y rocas.

Punta Hugo.- Situada al NE y casi 1,4 millas de la isla Parlamento y en el lado N de la bahía Beaufort. Es un montículo en forma de cono que configura el extremo S de la isla Zanelli. Separado algo de él y un poco más al N, se alza el cerro Ramm de cumbre plana y muy característico.

Al W y 6 cables de la punta Hugo se encuentra un área de bajos fondos de 4,9 metros, marcada con sargazos. Estos bajos fondos abarcan unos 5 cables de extensión en sentido NNW-SSE por 3 cables de ancho y aparentan obstruir el paso entre la punta Hugo y la isla Parlamento.

Seno Icy.- Carta Nº 11120. Es la continuación de la bahía Beaufort hacia el NE. Es un ancho brazo de mar que se interna unas 11 millas en la península Muñoz Gamero. Es profundo y navegable en toda su extensión por cualquier clase de nave. Contiene varias islas grandes y pequeñas, y entre estas y la costa continental se forman los canales Cascada, Irene y Swett.

Costa N del seno Icy. La costa NW y N del seno Icy es muy desmembrada y está formada por tres cordones de islas grandes y pequeñas dispuestas en sentido SW-NE: el primero e inmediato a la costa W del seno está integrado por las islas Leucotón, Elicura, Colo Colo y Lautaro; en el segundo cordón se encuentran las islas sin nombre, Caldera y Julio; en el tercero y de más al E están las islas Fernández, Mario, Zañartu y Villagrán. Todas las islas citadas dejan canalizos entre sí, algunos someros e inútiles para la navegación; otros navegables para embarcaciones de reducido tamaño como el canal Irene; el canal Cascada para las de tamaño moderado y el canal Swett para toda clase de embarcaciones.

Isla Leucotón.- Situada al NE y 1,6 millas de la punta Hugo. Es una isla de forma alargada en sentido SW-NE y con varios montículos de color verdoso que la hacen muy característica.

Isla Orompello.- Situada al NW y 3 cables de la isla Leucotón y muy cercana a la costa SE de la península Muñoz Gamero. Es una isla de forma alargada y muy similar a la isla Leucotón, pero más pequeña. Próximos a su costa SE se destacan varios islotes pequeños y algunas rocas sumergidas.

Isla Elicura.- Situada próxima al NE de la isla Leucotón. Es una isla elevada y con un faldeo suave hacia el E; su cumbre es plana y visible desde el N de la isla Tamar.

Isla Colo Colo.- Situada al NE y 5 cables de la isla Elicura. Señala el comienzo del canal Cascada hacia el NE.

Puerto Leucotón.- Carta Nº 11120. Lat. 52° 44' S; Long. 73° 35' W (aprox.) Se forma al NE y unas 4 millas de la punta Hugo y sobre la costa SE de la península Muñoz Gamero. Es una reducida ensenada que se abre entre las islas Orompello, Leucotón y Elicura —por el lado SW, S y E— y una pequeña lengua de tierra que destaca al S la península Muñoz Gamero y otras dos islas sin nombre hacia el interior al W de la citada lengua de tierra —por el lado N.

Si bien la entrada al puerto Leucotón, entre las islas Elicura y Colo Colo, es ancha y profunda y en su interior se encuentra una espaciosa ensenada, el puerto no ofrece fondeadero alguno por su excesiva profundidad.

Canal Cascada.- Carta Nº 11120. Se forma entre las islas Elicura, Colo Colo y Lautaro y la costa continental de la península Muñoz Gamero —por el lado NW— y las islas Caldera y Julio —por el lado NE—, en una extensión de 7 millas en dirección general SW-NE. Su boca W se abre entre la isla Colo Colo y las islas destacadas al SW de la isla Caldera, donde mide 1 milla de ancho, el que se angosta paulatinamente en dirección NE y termina en el paso Cascada, desfiladero angosto como el paso del Abismo, y de riberas más altas que este y cortadas a pique; su paso es imponente.

Las costas NW y N del canal Cascada son bastante desmembradas, destacándose en ellas las islas Colo Colo y Lautaro. Los canalizos inmediatos, formados por las islas nombradas y varios is-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

lotes menores próximos a la costa continental, no son navegables y están cerrados por sargazos.

En el paso Cascada se experimenta un poco de corriente según la marea, que no lo hace difícil, a pesar de tener un ancho de poco más de 1 cable en su parte más angosta.

Navegando el canal Cascada a medio canal, ofrece seguridad, aun en la parte más angosta, pues todos los bajos que existen próximos a la costa están marcados con sargazos.

El canal Cascada, en su extremo NE, se une con el canal Swett.

Isla Lautaro.- Situada al NE y 5 cables de la isla Colo Colo y en el lado NW del canal Cascada. Es una isla de tamaño similar al de la isla antes citada.

Isla Caldera.- Situada al SE y 6 cables de la isla Lautaro y en el lado opuesto del canal Cascada. Es una isla de buen tamaño y montañosa. Próximo al SW de la isla Caldera se encuentra un grupo de varias islas e islotes sin nombre

Por el lado del NW de la isla Caldera corre el canal Cascada y por el del SE lo hace el canal Irene, que la separa de la isla Zañartu.

Isla Julio.- Situada al NE de la isla Caldera. Es una isla de gran tamaño y montañosa.

Por el lado del NW de la isla Julio corre el canal Cascada.

Seno Glacier.- Carta Nº 11120. Es la continuación del seno Icy hacia el SE en una extensión de 6 millas y con un ancho bastante parejo con 1,2 millas como promedio. Se abre al NE de la isla Pan de Azúcar —por el lado SW— y al S de la isla Fernández, Zañartu y Villagrán —por el lado NE. Hacia el final del seno se divisan dos hermosos ventisqueros, de los que se desprenden témpanos de regulares dimensiones en época de invierno.

Las aguas del seno Glacier son profundas y de color lechoso. Es completamente limpio y navegable para toda clase de embarcaciones. Comunica la bahía Beaufort con el canal Swett.

Costa S del seno Glacier.- La costa S del seno Glacier es alta y limpia a su pié, sólo se desprende de ella el islote Natalio, situado al NE y 3,5 cables de la costa NE de la isla Eleodoro. Es un islote bajo y de color amarillento; muy notable.

Islas Pan de Azúcar y Eleodoro.- Situadas al E y 3,4 y 5,4 millas de la punta Hugo, respectivamente, y en el lado SW de la entrada al seno Glacier. Estas islas son muy notables, sobre todo la primera, que se presta como una inmejorable referencia para la navegación de la bahía Beaufort, el seno Glacier y los canales adyacentes.

La isla Pan de Azúcar tiene 2,5 millas de largo en sentido NW-SE por 1 milla de ancho; en su extremo NW se alza el cerro Pan de Azúcar, cortado a pique por el W y con faldeo suave hacia el E, muy notable a la distancia.

La isla Eleodoro es de forma triangular y tiene 2,5 millas de largo en sentido NW-SE por 1,5 millas de ancho. Su costa NE es limpia. Por su lado SE corre el canalizo Norte que la separa de la costa de la península Muñoz Gamero.

Entre las islas Pan de Azúcar y Eleodoro se en-cuentra una zona de aguas someras con varios islotes y rocas por donde no hay paso navegable. Al SW de ambas islas corre el canal Muñoz.

Canal Muñoz.- Carta Nº 11120. Separa la ribera SW de las islas Pan de Azúcar y Eleodoro —por el lado N— de la costa NE de la península Muñoz Gamero en esta parte —por el lado S— en una extensión de unas 3 millas en dirección general NW-SE. Su boca W se abre inmediatamente al S de la punta W de la isla Pan de Azúcar y, si bien es ancha y muy profunda, hacia el SE se angosta y disminuye su profundidad paulatinamente hasta prácticamente cerrar el paso frente a la isla Pan de Azúcar; luego continúa con mayores profundidades hasta el término del cual se encuentran una roca aflorada y dos rocas sumergidas, las cuales obligan a aproximar a la costa S para navegarlo. Sus costas son bajas, de piedra y abordables.

En boca E del canal Muñoz se encuentra el paso Culebra de 0,5 cables de ancho —que queda por el N del islote que cierra el citado canal por el E—, y lo comunica con el canalizo Norte que abre hacia el NE, y con el estero Sur que se interna hacia el SW.

En general, el canal Muñoz es del todo inútil para la navegación por encontrarse sus accesos prácticamente obstruidos por rocas y sargazos,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

por lo que es sólo transitable a medio canal por embarcaciones menores.

Canalizo Norte.- Carta Nº 11120. Separa la costa SE de la isla Eleodoro —por el lado W— de la costa E de la península Muñoz Gamero en esta parte, en una extensión de 1,3 millas en dirección NNE-SSW y con poco más de 1 cable de ancho en la boca. Se abre sobre la costa SW del seno Glacier y al ESE y 3,5 millas de su entrada. Su costa es muy alta, de piedra y cubierta de vegetación. Al SW y poco más de 1,5 millas al interior de su entrada N, y en la costa W del canalizo, se abre hacia el W el paso Culebra que accede al canal Muñoz.

Si bien, el canalizo Norte es navegable por naves pequeñas; durante la época de los deshielos arrastra un gran número de témpanos que lo cierran completamente.

Estero Sur.- Carta Nº 11120. Se forma al S y 1,7 millas de la entrada del canalizo Norte e inmediatamente al S del paso Culebra. Es un angosto estero que se interna casi 2 millas en dirección SW, en cuyo final, frente a una hermosa caída de agua, se encuentra fondeadero en 34 metros de agua sobre fondo de fango, apto para buques de reducido tamaño. La costa del estero Sur se caracteriza por ser muy elevada y cortada a pique.

El acceso al estero Sur es a través del canalizo Norte.

Seno Caiquén.- Carta Nº 11120. Se forma al SE y 1,7 millas de la boca N del canalizo Norte y la misma costa. Es un seno que se interna 1,5 millas en dirección SSW y tiene sólo 2,5 cables de ancho en su primera parte; más al interior no ha sido levantado, por lo que no se recomienda aven-turarse en dicha dirección. La punta SE de su entrada despide una roca sumergida a corta distancia, de la que hay que precaverse. Su costa W es alta y cortada a pique. Sus aguas son limpias, por lo que la derrota a medio freo es segura hasta el fondeadero recomendado.

Fondeadero.- Se encuentra fondeadero sobre fondo de fango aproximadamente 1 milla al interior del seno Caiquén, frente a una reducida escotadura y casi a la cuadra de una cascada.

Se recomienda no ingresar hacia el interior del fondeadero ya que esta área no ha sido levantada batimétricamente.

Costa N del seno Glacier.- La costa N del seno Glacier es desmembrada y está conformada por la costa S de unas islas sin nombre —situadas al SW de la isla Caldera— y de la isla Fernández; y la costa SW de la isla Zañartu —que destaca los islotes Morales situados al SW y 3 cables afuera de la costa SW—, el grupo de islas Villagrán, y la isla Violeta.

Entre el grupo de islas sin nombre cercanas al SW de la isla Caldera —por el lado W— y la isla Fernández —por el lado E—, se abre hacia el N el canal Irene; asimismo, entre el extremo E de las islas Villagrán —por el lado W— y la isla Violeta —por el lado E—, se abre también hacia el N el canal Swett.

Islas Fernández, Mario y Zañartu.- Situadas al SE y 1 cable de la isla Caldera y en el lado N del seno Glacier. La isla Zañartu es de gran tamaño, montañosa, de forma muy irregular y cuya costa W no ha sido bien reconocida. La isla Fernández, de menor tamaño, se encuentra entre el extremo SW de la isla Caldera y el borde NW de la parte S de la isla Zañartu. La pequeña isla Mario, que más parece un islote, está ubicada próxima al NE de la isla Fernández y en el canal Irene.

Canal Irene.- Carta Nº 11120. Separa el grupo de islas sin nombre situadas próximas al SW de la isla Caldera y la costa SE de la propia isla Caldera —por el lado NW— de la costa NW de las islas Fernández y Zañartu —por el lado SE—, en una extensión de aproximadamente 5 millas en dirección general SW-NE. La boca SW del canal se encuentra en el seno Glacier y su término NE desemboca en el canal Swett.

El canal Irene es sólo navegable para naves de reducida eslora y embarcaciones menores, siempre que se tenga mucho cuidado al pasar los tres islotes que hay en su parte más angosta, y en su extremo S. No hay paso navegable por el canalizo que separa las islas Fernández y Zañartu.

Islotes Morales.- Situados al W y 3 cables de la punta S de la isla Zañartu y en el lado N del seno

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Glacier. Forman un reducido grupo de varios islotes dispuestos en sentido E-W, al término de un bajo fondo insidioso que desprende hacia el S el borde S de la isla Zañartu. No hay paso para ningún tipo de embarcación entre la isla Zañartu y los citados islotes.

Islas Villagrán.- Situadas al S y 4 cables de la punta S de la isla Zañartu y en el lado N del seno Glacier. Forman un grupo compuesto por dos islas grandes, otras pequeñas y numerosas rocas sumergidas, que abarcan una extensión de 1,7 millas en sentido ESE-WNW.

No hay paso navegable por entre las islas Villagrán, ni entre éstas y la costa S de la isla Zañartu.

Isla Violeta.- Situada al E y 7,5 cables de la isla Villagrán de más al E y separada sólo 2 cables de la costa W de la península Muñoz Gamero. Es una isla de forma oblonga y 9 cables de longitud en sentido general NNW-SSE.

No hay paso navegable entre la isla Violeta y la costa continental.

La isla Violeta señala el límite S del canal Swett.

Isla Luco.- Situada al N y 6,5 cables de la isla Villagrán de más al E y al SE y sólo 2 cables de la costa SE de la isla Zañartu. Es una isla de forma alargada y regular tamaño.

Al SW y unos 2,5 cables de la isla Luco, a medio camino entre ésta y la isla Villagrán de más al W, se encuentra un pequeño islote sin nombre.

Canal Swett.- Carta Nº 11120. Se forma al interior y término de la bahía Beaufort, o mejor dicho, del seno Glacier. Separa la costa E de las islas Villagrán, Luco y Zañartu —por el lado W— de la costa W de la península Muñoz Gamero —por el lado E—, en una extensión de aproximadamente 14 millas en dirección general N-S y presenta un ancho no menor de 5 cables. Su boca S se abre entre la isla Villagrán de más al E y la isla Violeta, a la cual debe cargarse al tomarlo; y su extremo N termina en el puerto Arturo, el cual no tiene salida. La costa a ambos lados del canal es muy elevada y escarpada. Hacia el N y 3,7 millas de la isla Violeta y sobre la costa continental, se abre hacia el E una gran ensenada llamada puerto Saavedra. Enseguida, el canal continua hacia el N inclinándose ligeramente al W, con un ancho menor de 5 cables y termina en el puerto Arturo.

El canal Swett se comunica con el canal Irene, y también con la ensenada formada por las islas Caldera y Julio, más al N y 3,5 millas. En su ribera del lado E, se encuentra el puerto Cascada; y poco antes, por el W, el paso Cascada.

El canal Swett es profundo y navegable para cualquier clase de embarcación.

Puerto Saavedra.- Carta Nº 11120. Lat. 54° 43' S; Long. 73° 20' W (aprox.). Se forma al E y 2,5 millas de la punta N de la isla Zañartu y sobre la costa continental en esa parte de la península Muñoz Gamero. Es una ensenada bastante amplia y sumamente profunda, y sus aguas son casi blancas debido a los sedimentos que arrastra un río que desemboca en ella, siendo por esta razón, dulce en la superficie.

Aunque por su gran profundidad no tiene utilidad práctica alguna fondear en el puerto Saavedra, si se presentase esta necesidad se debe tener cuidado al tomarlo, por el embancamiento que ocasiona el río que comunica el lago Muñoz Gamero hacia el mar.

Puerto Cascada.- Muy buen fondeadero para naves pequeñas, en 12 metros de agua sobre fondo de fango; donde es posible hacer aguada acoderándose a tierra. Para tomar el puerto, debe acercarse a la costa N que es limpia, pues la costa S desprende del islote de la entrada unos sargazos que denuncian un bajo fondo.

Puerto Arturo.- Se forma en el extremo N del canal Swett, donde se encuentra un buen tenedero y con agua suficiente para tomarla en botes.

Punta Pedro.- Situada al SW y 3 millas de la isla Pan de Azúcar y configurando el borde NW de la península Muñoz Gamero en la costa E de la bahía Beaufort. Es una proyección de tierra prominente y escarpada. Al SW y 2,5 cables destaca una roca que aflora en bajamar marcada por abundantes sargazos visibles desde la distancia.

La costa que continúa hacia el E de la punta Pedro es elevada, de piedra y está cubierta de un musgo amarillento.

Cartas: 10000 - 11000 - 11120

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La punta Pedro señala el límite NE de la boca N del canal Almirante Martínez.

Canal Almirante Martínez.- Carta Nº 11120. Separa la costa SW de la península Muñoz Gamero —por el lado NE— de la costa NE de la isla Emiliano Figueroa —por el lado SSW—, en una extensión de unas 10 millas en dirección general NW-SE, comunicando las aguas de la bahía Beaufort con las del Estrecho de Magallanes.

La entrada NW del canal Almirante Martínez se abre inmediatamente al S de la punta Pedro, donde presenta un freo ancho y profundo, sin embargo al SW y 2,5 cables de la misma punta, se encuentra una roca que aflora en bajamar, que en todo tiempo la marca abundante sargazo visible a la distancia. Al S y 1,1 millas de la punta Pedro y en el lado SW de la boca N del canal, se encuentran los islotes Beytía —grupo formado por tres islotes bajos de color amarillento. Poco más adentro se destaca la punta Ramón, que es el término de una dilatada lengua de tierra que la costa N del canal proyecta hacia el NW y 2,4 millas, y que en este punto angosta el canal. Al SW de dicha punta corre el canal, angosto y limpio, formado por una costa de piedra que muere a pique en el mar, y donde la navegación a medio freo no ofrece peligro alguno hasta llegar a una angostura que se forma unas 4 millas más al SE. Dicha angostura está constituida por un paso, donde se encuentra un islote que la estrecha a poco más de 1 cable de ancho, apto sólo para buques pequeños. Tanto la punta N de esta angostura como el islote mencionado, despiden algunas rocas, todas ellas marcadas por sargazos.

El canal continúa hacia el SE rodeado, ahora, por costas bajas y muy limpias. Al SE y 2 millas de la angostura antes aludida está la isla Ugalde, baja y chata, al S de la cual se encuentra fondeadero para buques pequeños en 21 metros de agua sobre fondo de piedra. Aquí termina la parte navegable del canal Almirante Martínez, pues al SE y 5 cables de la isla Ugalde, continúa un muy angosto canalizo que sigue todavía más al SE por otras 2 millas, y que al final comunica con el seno Northbrook y con el canal Sylvia, en el lado N del Estrecho de Magallanes. Este último canalizo es de muy escasa profundidad y sólo accesible para botes de poco calado.

La costa hacia el NE del canal Almirante Martínez es elevada y difícil de abordar. Hacia el SW, en cambio, la costa disminuye de elevación una vez doblada la punta Nolasco y, por esta razón, es muy fácil accederla, existiendo en ellas varias rocas que descubren constantemente y en las cuales revienta la mar.

Isla Emiliano Figueroa.- Situada próxima al SW de la península Muñoz Gamero y en lado S de la entrada de la bahía Beaufort. Es una isla de gran tamaño —con una longitud de aproximadamente 17 millas en sentido WNW-ESE y un ancho variable de 1 a 5 millas. Su configuración es muy irregular y quebrada, con un relieve que se eleva gradualmente hacia el E, mereciendo a este respecto citarse las alturas Beloe que se alzan a 250 metros cerca de su extremo W, el pico Channel, más o menos en su centro y con 469 metros y el monte Muggeridge de 731 metros en su parte E.

La costa NE de la isla Emiliano Figueroa configura la ribera SE del canal Almirante Martínez; y en su costa NW se abren la ensenada Falso Martínez y la bahía Sargazos; asimismo, frente a esta parte se encuentra el islote Redondo.

Punta Nolasco.- Situada al SW y 2,2 millas de la punta Pedro y configurando el borde NW de la isla Emiliano Figueroa. Es un promontorio elevado y cubierto de vegetación.

La punta Nolasco despide varios islotes, rocas sumergidas y bajos fondos al W y hasta 6 cables afuera de ella, como también hacia el SW y hasta 7,5 cables. En consecuencia, debe dársele a esta punta prudente resguardo.

La punta Nolasco cierra por el S el canal Almirante Martínez; asimismo, señala el límite NE de la entrada a la ensenada Falso Martínez.

Ensenada Falso Martínez.- Carta Nº 11120. Se forma al SW y 3 millas de la punta Pedro, por el lado W de la punta Nolasco y sobre la costa N de la península Emiliano Figueroa. Es una ensenada con un saco de unas 3 millas dirigido al SE por poco más de 5 cables de ancho medio. Su entrada está cubierta por sargazos, donde se encuentran muchas rocas y bajos fondos, que la hacen completamente inútil para la navegación.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11120

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Islote Redondo.- Situado al WSW y 3,5 millas de la punta Nolasco y cercano frente al borde NW de la península Emiliano Figueroa. Es un islote de color verde y de más o menos 25 metros de elevación, cortado a pique por el lado del mar y de costa baja por el lado de tierra. Se halla rodeado de sargazos y es accesible por el NE.

Siguiendo hacia el E del islote Redondo, la costa N de la isla Emiliano Figueroa comienza a elevarse y a desmembrarse, formando varias ensenadas aptas solamente para botes, entre las cuales está la ensenada Falso Martínez.

Punta Grup.- Situada al SW y 2 millas del islote Redondo, al ENE y 9 cables de la isla Tamar y configurando el extremo S del borde NW de la península Emiliano Figueroa. Esta punta es sucia hacia el N y W donde despide en todo su contorno rocas sumergidas. Próximo al SW despide un grupo de rocas —las rocas Derecha—; y poco más al NW, se encuentra otro grupo de rocas que el borde NE de la isla Tamar desprende hacia el E —las rocas Izquierda— y que llegan hasta casi 6 cables al W de la punta Grup. Entre ambos grupos de rocas queda un angosto pasaje de casi 1,5 cables de ancho y con una profundidad mínima de 10 metros. Este angosto pasaje configura la boca N del paso Roda que desde allí continúa en dirección general SW.

La punta Grup señala el término W de la costa S de la bahía Beaufort; asimismo, el límite E de la entrada N del paso Roda.

Isla Tamar.- Situada próxima al NW de la península Tamar —de la isla Emiliano Figueroa— y separada de ella por el paso Roda. Es una isla de regular tamaño, bastante acantilada y con un elevado relieve, donde se distinguen dos picos principales, visibles con tiempo claro por el W desde el cabo Pilar, y por el E desde frente a la bahía Arathoon; el de más al N llamado pico Jones, se alza a 428 metros y su cumbre es aguda; el de más al S, el pico Taylor, se eleva a 421 metros con su cima plana y de forma rectangular.

La costa de la isla Tamar está bordeada de islotes y rocas hasta 5 cables afuera por el lado W, hasta 7,5 cables afuera por el lado E y hasta 1,5 millas por el del S, entre los cuales sobresalen la isla Falgate y la roca Astree.

Cabo Roda.- Situado al SE y 1,2 millas de la isla Falgate y configurando el borde SW de la península Tamar y extremo W de la isla Emiliano Figueroa. Es un promontorio grueso y medianamente escarpado, cuyas orillas son sucias y están batidas por el oleaje.

Próximo al SW del cabo Roda, se destaca un grupo de tres islotes, e inmediato al W del más alejado se encuentra una roca sumergida

PASO RODA
Desde el seno Beaufort al paso del Mar

Paso Roda.- Carta Nº 11120. Separa la costa NW de la península Tamar —por el lado SE— de la costa SE y E de la isla Tamar —por el lado W— en una extensión de casi 3 millas en dirección general NE-SW. Se abre al N frente a la punta Grup y termina al S a la altura del cabo Roda. El paso es algo tortuoso y presenta dos angosturas cuyo ancho de una y otra no excede de 3 cables, y se encuentran justamente en cada extremo del canal. Hay varias rocas y bajos menos temibles de lo que se pudiera pensar, debido a que están todos marcados con sargazos.

La profundidad en el paso Roda es: de unos 10 metros en la angostura N, de 11 metros en la angostura S y de 9,4 metros frente a la baliza ciega Islotes Dirección en el acceso S del paso.

Rocas Derecha.- Situadas muy próximas al SW de la punta Grup. Forman un grupo de varios islotes y algunas rocas en su rededor, destacando una roca que aflora en bajamar adyacente al SW y de la cual hay que precaverse, por quedar contigua al E de la derrota.

Rocas Izquierda.- Destacadas hacia el E del borde NE de la isla Tamar y hacia el W de las rocas Derecha. Forman otro grupo de islotes y rocas más o menos concentrado que comienza al W y 2 cables de la punta Grup y se extiende hacia el W casi hasta la costa NE de la isla Tamar, por entre las cuales no hay paso navegable.

Al WNW y 1,1 cables de la roca de más al E de las rocas Izquierda se encuentra una rompiente.

Entre las rocas Derecha e Izquierda se forma la angostura N del paso Roda. Estrecho pasaje de no más de 1,5 cables de ancho, que requiere de una

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

cuidadosa navegación por los peligros próximos a uno y otro lado de la derrota.

Islas Carabantes.- Situadas al interior de la amplia entrada que se forma hacia el S de la punta Grup y sobre la costa W de isla Emiliano Figueroa, en el lado E del paso Roda. Forman un grupo de varias islas pequeñas y diseminadas cubriendo casi la totalidad de la ensenada.

La mayor de las islas Carabantes se encuentra al SSW y casi 8 cables de la punta Grup y es la más destacada hacia el W —hacia el paso Roda. Es de forma alargada, baja y muy boscosa. Al NNW y 1,8 cables destaca la roca Carabantes.

Roca Carabantes.- Se encuentra al SW y 6 cables de la punta Grup y al NNW y 1,8 cables de la punta W de la isla Carabantes de más al W. Es una roca que aflora en bajamar rodeada con abundantes sargazos. En su redoso se sondan de 10 a 12 metros.

Las islas y roca Carabantes quedan al E de la derrota en el paso Roda.

Islotes Cleto.- Situados al SW y casi 1 milla de la punta Grup, al WNW y poco más de 5 cables de las islas Carabantes y frente al lado E de la parte N de la isla Tamar. Forman un cordón de varios islotes pequeños dispuestos como cerrando la boca de la caleta Rachas; sin embargo, dejan paso navegable sólo rodeándolos completamente por el N o por el S de ellos.

Al SE y poco más de 1 cable de los islotes Cleto de más al N, se encuentra una roca sumergida rodeada de sargazos; peligro del cual es necesario precaverse.

Los islotes Cleto y la roca sumergida lindante al SE de ellos, quedan al W de la derrota en el paso Roda.

Caleta Rachas.- Carta Nº 11120. Lat. 52° 53' S; Long. 73° 47' W (aprox.). Se forma al SW y 1,5 millas de la punta Grup, hacia el SW de los islotes Cleto y sobre la costa E de la isla Tamar. Es una caleta de no mucho desahogo, pero tiene el necesario para las naves pequeñas que navegan en esta región. Frente la mitad de su costa S se encuentra una roca que aflora en bajamar, pero no es de cuidado por encontrarse muy inmediata a la costa.

La caleta Rachas es accesible tanto por el S como por el N y W de los islotes Cleto; esta última derrota puede preferirse en caso de fuerte viento a lo largo del paso Roda. Se encuentra buen fondeadero en aguas de moderada profundidad y sobre tenedero de buena calidad, en cualquier condición de tiempo, pues las rachas aunque soplan con fuerza, no levantan mar ni llegan a ser peligrosas.

Bahía Sargazos.- Carta Nº 11120. Se forma al SSE y casi 1,3 millas de la punta Grup, hacia el E del paso Roda y sobre la costa N de la península Tamar. Es una amplia ensenada que no es de utilidad para la navegación, pues está sembrada de rocas y peligros ocultos.

Islotes Dirección.- Situados hacia el E de la isla Falgate y cercanos frente a la costa S de la isla Tamar. Son tres islotes dispuestos en sentido E-W, ubicados en el lado W de la entrada S del paso Roda. Al SE y casi 1 cable del islote Dirección de más al E, se encuentra un bajo fondo de 9,4 metros; el que queda prácticamente sobre la derrota.

Baliza ciega Islotes Dirección.- Sobre el islote de más al E de los islotes Dirección. Es un pilar de 5,5 metros de altura, de color blanco, parte superior verde. Señal Lateral de Babor. Elevación 7 metros.

Rocas Babor y Estribor.- Situadas al NE y E y a 1,5 y 2,7 cables de la baliza ciega Islote Dirección, respectivamente. Son dos diminutas piedras rodeadas de sargazos que caracterizan la entrada S del paso Roda.

La derrota en el acceso S del paso Roda pasa a medio freo entre la baliza Islotes Dirección y la roca Babor —por el lado W— y la roca Estribor —por el lado E.

Isla Falgate.- Situada al SW y casi 5 cables del borde SW de la isla Tamar y al WNW y 1,2 millas del cabo Roda. Es una pequeña isla de 18 metros de elevación, que forma parte de las islas, islotes y rocas que bordean la isla Tamar por el lado SW hasta 7 cables afuera la orilla. Es la más encumbrada de ellas.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11120 - 11200

Cambio Nº 1, marzo 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Baliza luminosa Isla Falgate.- Sobre la isla Falgate. Posee respondedor de radar (Racon). Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Fondeadero.- Se ha experimentado un fondeadero al 079° y 5,6 cables de la baliza luminosa Isla Falgate, soportándose en él vientos de 10 nudos y marejadilla del E, mientras en el paso Del Mar había vientos de 20 nudos y marejada de esa dirección.

Roca Astree.- Se encuentra al SW y 7,5 cables de la isla Falgate y al SSW y 1,7 millas de la punta W de la isla Tamar. Es una roca sumergida cubierta de sargazos con 4,5 metros de agua encima.

La roca Astree constituye el peligro destacado a mayor distancia de la costa de la isla Tamar, hacia el centro del Estrecho de Magallanes, del cual hay que precaverse cuando se sigue la derrota hacia el canal Smyth. La isla Round —situada más al E— mantenida abierta por el S de cabo Tamar, conduce claro y por el S del peligro en cuestión.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL PASO RODA

Consideraciones.- La navegación del paso Roda es difícil y peligrosa y debe ser navegado únicamente por naves de reducido tamaño. Su uso no tiene una utilidad práctica, salvo evitar la marejada que se pueda experimentar en el paso Tamar al tomar el Estrecho de Magallanes viniendo del canal Smyth. Saliendo del estrecho hacia el N, se encuentran las mismas dificultades provocadas por la marejada tanto en el paso Tamar como en la boca N del paso Roda, y en ambos casos los buques pequeños se verán obligados a buscar puerto en espera de buen tiempo.

Navegando de S a N.- Proviniendo del E, aproximar al paso Roda navegando al rumbo 320° en dirección a la baliza luminosa Isla Falgate y para pasar al SW y 3 cables de la roca más destacada frente al cabo Roda. Luego, cambiar el rumbo a estribor —escapulando las citadas rocas a no menos de 3 cables— hasta poner la proa en dirección a la baliza ciega Islote Dirección. Al llegar a unos 6 cables de esta baliza, caer nuevamente a estribor y hasta un rumbo NNE y gobernar para pasar a medio freo entre las rocas Babor y Estribor e ingresar y pasar de la misma manera a la angostura S, donde los peligros existentes están todos marcados por sargazos.

Una vez pasado al N de la angostura S, poner la proa sobre la roca de más al E de las rocas Izquierda en la angostura N, rumbo que conduce claro y por el W de la roca Carabantes y por el E de la roca sumergida destacada al SE de los islotes Cleto. Reconocida la roca Carabantes y al demarcarla al E, gobernar convenientemente para pasar a medio canal entre las rocas Izquierda y Derecha, con lo cual se irá claro de todo peligro. En el interior del paso Roda, los sargazos que marcan la roca Carabantes y los islotes Cleto, son visibles sólo en bajamar.

Salvada la angostura N, cambiar el rumbo a babor para poner la proa sobre el cabo Phillip dejándolo algo abierto por estribor; y, finalmente, dar rumbo hacia el canal Smyth. En esta última parte, tomar las precauciones del caso con las corrientes y el estado del tiempo.

Navegando de N a S.- Es más difícil tomar el paso Roda viniendo del N, debido a la falta de apropiadas referencias, por lo que se recomienda tomarlo desde lo más al N posible, que permita pasar claro de los peligros que desprende la punta Grup, y esperar tener bien a la vista la roca de más al E de las rocas Izquierda.

CANALES SYLVIA Y CRIPPLES

Canales Sylvia y Cripples.- Cartas Nº 11200 y 11212. Esta ruta es muy útil para los buques pequeños de bajo poder de máquinas, que navegando hacia el W, no puedan contrarrestar con éxito el viento y el oleaje que frecuentemente se experimenta en el paso Del Mar y que deseen buscar fondeadero en espera de buen tiempo, para lo que se recomienda el fondeadero del canal Sylvia. Así, los buques que no pudieran mantenerse en el Estrecho de Magallanes, pueden dirigirse a los canales en cuestión, cuya navegación no ofrece dificultad a pesar de su poco freo en algunas partes. Los únicos peligros que pueden encontrarse

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

en éstos, con tiempo muy cerrado, son las rocas existentes entre la isla Providencia y la península Tamar; nunca, sin embargo, es tan cerrado que no se vean algunos puntos de referencia.

La ruta conduce por aguas tranquilas desde el puerto Tamar al Estrecho de Magallanes, o viceversa, pasando por el N de las islas Ward, Providencia y Pasaje, enseguida a medio freo entre las islas Vince y Pike y ligeramente cargado a ésta, y finalmente por el N y E de las islas Richardson.

Bahía Monson.- Carta Nº 11200. Se forma al E y unas 6 millas del cabo Tamar y sobre la costa N del paso Del Mar. Es la gran ensenada que se abre hacia el E de la península Tamar, entre la costa S de la isla Emiliano Figueroa y la costa W de la isla Providencia. Esta bahía no ha sido completamente levantada, por lo que será necesario en esta zona y sus proximidades, dar mucha vigilancia a la navegación. Por otra parte, se halla desviada de la ruta normal y sólo se la transita cuando se navega el canal Sylvia.

Roca Steed.- Se encuentra al E y poco más de 3 millas de la isla Round y en el centro de la bahía Monson —más o menos a media distancia entre la costa S de la isla Emiliano Figueroa y la costa NW de la isla Providencia. Es una roca a sólo 2,5 metros de profundidad y marcada con sargazos.

Roca Sullen.- Se encuentra al E y 4 millas de la isla Round y al WNW y 4 cables del extremo NW de la isla Ward más destacada en esa dirección. Es una roca sumergida que, aunque está marcada por sargazos, es un obstáculo para la expedita navegación del canal Sylvia.

Isla Providencia.- Situada al ESE y unas 4,5 millas de la isla Round y en el lado N del paso del Mar. Es una isla de gran tamaño —abarca unas 4,3 millas en sentido NE-SW por unas 3,5 millas de ancho— y está separada de costa SW de la isla Emiliano Figueroa por el canal Sylvia. Su costa W es dispareja y sucia, con varios islotes y rocas destacados, por lo que no se la debe aproximar. La costa SE, es acantilada y rocosa, y si bien es también sucia en sus inmediaciones, destacando la isla Celery, el banco Providencia y otros islotes y rocas, en esta costa se forma la caleta Sylvia y otras abras que pueden servir de fondeadero; además, por allí también se conforma el paso Maze que conduce al canal Sylvia.

Frente al extremo N de la isla Providencia se encuentran las islas Ward; asimismo, frente a su borde E se hallan las islas Pasaje.

La isla Providencia es montañosa y desde cualquier lado del Estrecho de Magallanes que se la aviste, aparece como un cordón ondulado con varios picachos, el más prominente se eleva a 409 metros.

Isla Ward.- Situada al E y poco más de 4 millas de la isla Round y destacada próxima al extremo N de la isla Providencia. Su altura alcanza a los 18 metros y está cubierta de musgos y escasa vegetación. Al NW y 1 cable de ella, se encuentra un grupo de rocas de cerca de 4 metros de elevación, las que pueden rodearse también a distancia de 1 cable.

No hay paso navegable para embarcaciones entre las islas Providencia y Ward; debiendo rodeárselas completamente por el N y W.

Islas Pasaje. Isla Entrada.- Situadas próximas al borde E de la isla Providencia y apartadas de la costa S de la isla Emiliano Figueroa por el canal Sylvia, que en esta parte es profundo y limpio. Forman un grupo más o menos concentrado de varias islas e islotes; la más elevada —de 39 metros— no es la de mayor tamaño; pero sí lo bastante característica como para que sea fácilmente reconocible al aproximar al canal Sylvia desde el S. La isla de más al E del grupo —la isla Entrada— tiene 21 metros de elevación y está situada justamente al NE de la anterior; sus costas son acantiladas y forman con la costa opuesta de la isla Emiliano Figueroa, la boca SE del canal Sylvia.

No hay paso navegable para embarcaciones entre la isla Providencia y las islas Pasaje, ni entre ellas; debiendo rodeárselas completamente por el E.

Canal Sylvia.- Carta Nº 11212. Separa la costa NE de la isla Providencia e islas Pasaje —por el lado SSW— de la costa SSW de la isla Emiliano Figueroa —por el lado NNE—, en una extensión de casi 3 millas en dirección general NW-SE y su ancho en la parte más angosta es de 1,4 cables y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

en la boca SE frente a las islas Pasaje, alcanza a 4 cables. Su boca NW se abre entre las puntas Hayes y Poulter; por el SE comienza justamente al N de la isla Entrada. Los cerros de cada lado del canal son de pendientes moderadas y caen suavemente al mar; la costa de ambas riberas está formada en general por tierras bajas en comparación con el relieve de las que se observan en las costas del Estrecho de Magallanes. En la punta Hayes, la costa del N del canal se desvía al NNE, para formar una gran bahía sembrada de islotes y bajo fondos. La costa N de la isla Providencia sigue hacia el NW por unas 2 millas para terminar en el grupo de pequeñas islas Ward.

Hacia el E del canal Sylvia, y rodeando las islas Pasaje por el E, la derrota conduce hacia el paso Maze o al canal Cripples, a este último a través del paso Interior entre las islas Vince y Pike. Más al E y unas 2,5 millas de las islas Pasaje, se abre el seno Northbrook.

Marea y corrientes.- La corriente en el canal Sylvia fluye generalmente con cierta intensidad hacia el SE, pero si hay calma suele anularse; otras veces se le ve fluir en sentido contrario. El cambio de las corrientes no coincide siempre con la pleamar o bajamar, debiendo atribuirse esta irregularidad al viento que reina en el Estrecho de Magallanes, insensible a menudo en el canal Sylvia.

Bajos y escollos.- En el canal Sylvia se encuentran los siguientes peligros:

Bajo fondo.- Se encuentra al NW y casi 3 cables de la punta Hayes, al N y 3,4 cables de la punta Poulter y muy poco al NE del eje de la entrada NW del canal Sylvia. Es un bajo fondo de 3,7 metros rodeado de sargazos.

Roca Coombes.- Situada al NW y 3,4 cables de la punta Weston y separada 0,8 cable de la ribera S del canal Sylvia. Es una pequeña roca aflorada de granito, de forma redondeada y que se alza 0,5 metro en pleamar. Está rodeada de bajos fondos y sargazos que se despliegan al N y hasta 0,8 cable de ella. Asimismo, la costa de la isla Providencia enfrente de este peligro, es sucia y con varias rocas sumergidas.

La derrota a medio canal en este tramo, está enteramente libre de peligros.

Islote.- Situado muy próximo al NNW de la punta Weston. Es un islote que se eleva a 3 metros y destaca en su inmediación NW un bajo fondo con algunas rocas sumergidas. Al SE y más cerca aún, se ven dos rocas afloradas.

Fondeadero en el canal Sylvia.- Carta Nº 11212. Se encuentra buen fondeadero para buques menores en 26 a 30 metros de agua sobre fondo de cascajo, piedra y fango, casi en el centro del canal y sensiblemente a media distancia entre la punta Drewatt y la roca Coombes. Este fondeadero está libre de rocas. Es especialmente apropiado para los buques de reducido tamaño que se vean impedidos de cruzar el paso Tamar y deban capear temporales del Estrecho de Magallanes.

Vientos.- El fondeadero está bien protegido contra los vientos reinantes del 4º cuadrante y allí las turbonadas no son perceptibles.

Direcciones y fondeadero.- Largar el ancla cuando la punta Poulter se vea justamente abierta de la punta Drewatt; si el tiempo está despejado, se verá también el pico Channel ligeramente abierto, a su vez, de la punta Poulter. Sobre la costa S del canal, frente al fondeadero, hay un arroyo que se despeña formando una cascada generalmente visible, la que al fondear debe demarcarse más o menos al 216°. La roca Coombes quedará al 156° y 2,3 cables.

Aunque el punto de fondeo indicado queda un tanto próximo a la costa NE de la isla Providencia, no debe eso inspirar mucho cuidado, porque no es probable que el buque gire en esa dirección; a no ser que haya calma completa, y que éste sea arrastrado entonces hacia el NW por la corriente de reflujo.

Caleta Sylvia.- Carta Nº 11212. Lat. 52° 58' S; Long. 73° 32' W (aprox.). Se forma al NE y 2,5 millas del cabo Providencia y sobre la costa SE de la isla del mismo nombre. Es una reducida ensenada con algo más de 5 cables de saco dirigido al NNW y un ancho poco mayor de 1 cable. En el centro de su entrada se encuentra la roca

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Fairway, rodeada de sargazos y que aflora 1 metro en pleamar, y que si bien deja paso a cada lado; debe preferirse la del lado E donde la derrota es recta al rumbo 324°. Esta roca despide al N y hasta 0,5 cables, fondos someros y una mancha de sargazos, en la que se sondan 3,6 metros; y hacia el SSE de la misma roca, el fondo es también somero hasta poco más de 1 cable.

La caleta Sylvia es apropiada sólo para buques pequeños.

Vientos.- Las turbonadas más fuertes que soplan en la caleta Sylvia son las del 4º cuadrante, las cuales bajan por un valle que corre desde el WNW de la isla hacia la caleta Sylvia, frente a la punta Moore.

Direcciones y fondeadero.- En la caleta Sylvia es indispensable fondear a dos anclas, para lo cual se larga la primera frente a la roca que hay afuera de la punta Moore; esta roca cubre en media marea. La otra se larga hacia el 348° de la anterior, sin llegar a colocarla sobre el bajo fondo ribereño, el cual además de ser rocoso, es muy inclinado. En las zonas más profundas el tenedero es de buena calidad.

Fondeadero.- Al S de la caleta Sylvia, se ha experimentado un fondeadero en 30 metros de agua sobre fondo de arena y fango; al 208° y 1,6 cables de la roca Fairway. Soportándose vientos del 1er y 4º cuadrantes de hasta 40 nudos.

Isla Celery.- Situada al ENE y 8 cables del cabo Providencia y separada 5 cables de la costa E de la isla Providencia. Es una pequeña isla que se alza a 10 metros y está cubierta de musgo. Su extremo N despide al NNW y 2 cables un bajo fondo de 5,5 metros.

Banco Providencia.- Se encuentra al ESE y poco más de 7 cables del cabo Providencia y al SSE y unos 5 cables de la isla Celery. Es un banco formado de bajos fondos de piedra muy disparejo y con dos rocas sumergidas, una cerca de cada extremo del mismo. El borde N del banco se encuentra al 098° y 8 cables del cabo Providencia, y su extremo S al 131° y 1,3 millas del mismo cabo. Se extiende 8 cables en sentido NNW-SSE y tiene un ancho medio de 3 cables.

Para pasar por el S del banco Providencia bastará con mantenerse sobre la derrota recomendada, tomando distancia a pasar a la costa más cercana.

Fondeaderos frente a la costa E de la isla Providencia.- Carta Nº 11200. Si bien las aguas frente al lado E del cabo Providencia son muy profundas y la costa es acantilada y rocosa, una nave podría probablemente fondear en las cercanías de la costa; pero, allí no tendrá espacio suficiente para bornear y experimentará turbonadas muy violentas, no obstante las aguas quedan por lo general tranquilas.

La ensenada que se forma en esta costa al NNW de la isla Celery, aunque de muy buen aspecto, su fondo es muy rocoso y desigual; como fondeadero es peligroso por los fondos someros que se extienden por el N de la citada isla.

El mejor fondeadero que quizás se puede tomar en este tramo, se encuentra justamente al S de la caleta Sylvia; pero el éxito que se obtenga dependerá en gran parte de la manera como el ancla caiga entre las rocas.

En resumen, los fondeaderos frente a la costa E de la isla Providencia no pueden recomendarse, aun cuando con tiempo ordinario los riesgos no serán muy graves. Por consiguiente, éstos no deben usarse sino en situaciones extremas.

Seno Northbrook.- Carta Nº 11200. Se forma al E y unas 3 millas de la isla Providencia y justamente al S de la isla Emiliano Figueroa. Es un extenso brazo de mar que se interna en la península Muñoz Gamero por unas 10 millas en dirección general ENE. Termina en una pintoresca dársena en la que se vacian algunos arroyos que nacen de un gran ventisquero; éste desciende hasta 2,5 cables de la costa y forma parte del mismo campo de hielo que alimenta los ventisqueros existentes en los senos Glacier e Icy, hacia el final de la bahía Beaufort.

El seno Northbrook, por su parte NW, comunica con la bahía Beaufort por medio del canal Almirante Martínez, el cual mucho antes de desembocar en dicho seno presenta una angostura donde la profundidad decrece hasta 1,2 metros y no permite sino el paso de botes de poco calado. Al W y 2,5 millas de la entrada a este seno, están situadas las islas Pasaje que señalan el límite SE

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

del canal Sylvia; y hacia al SE de aquéllas, se encuentran las islas Vince y Big.

No hay fondeadero en el seno Northbrook.

Isla Vince.- Situada al SE y casi 1 milla de las islas Pasaje y al S y unos 9 cables de la isla Emiliano Figueroa. Es una isla de tamaño moderado, aspecto rocoso y se eleva a 68 metros. Su extremo SW despide hasta 0,4 cables afuera de la costa una roca que aflora en bajamar y varias rocas afloradas.

Isla Big.- Situada al SE y más de 3 cables de la isla Vince y al NNE y 1,1 millas de la punta Cummins —la punta N de entrada al canal Cripples. Esta isla es una masa rocosa de tamaño algo mayor que la isla Vince y que se alza a 206 metros.

No hay paso navegable entre las islas Vince y Big, ni entre esta última y la costa NW de la península Muñoz Gamero.

Hacia el E de las islas Vince y Big, en la costa continental, se forma un estero que se interna unas 4 millas en dirección general ESE, el cual no ha sido levantado.

Islas Pike.- Situadas al S y casi 1 milla de la mayor de las islas Pasaje y al SW y 4 cables de la isla Vince. La mayor es una isla de tamaño algo menor que la referida isla Vince y que se eleva a 94 metros. Muy próxima al S se encuentra otra isla de tamaño un poco menor y 89 metros de elevación. Ambas son de configuración rocosa.

Entre la isla Vince y la isla Pike, corre el paso Interior, que comunica hacia el N y SSE, respectivamente, con los canales Sylvia y Cripples.

Paso Interior.- Carta Nº 11200. Separa la isla Pike —por el lado SW— de la isla Vince—por el lado NE—, en una extensión de algo más de 5 cables en dirección general NNW-SSE y presenta un ancho mínimo de poco menos de 5 cables. A pesar de las rocas y un islote que el extremo SW de la isla Vince destaca hasta 1,5 cables de la costa, el paso es claro y profundo.

El paso Interior, como su nombre lo indica, proporciona la necesaria comunicación interna que permite seguir la ruta, alternativa al paso Del Mar, navegando los canales Cripples y Sylvia.

Islas Maze.- Situadas al E y unas 2,4 millas el cabo Providencia y al SW y unos 5 cables de la isla Pike. Forman un grupo de islas e islotes rodeados de bajos fondos y rocas, encontrándose la mayor y más alta de ellas al ESE y 2,7 millas del cabo Providencia. En la parte E de esta última isla se alza un morro cónico de 67 metros. Las islas restantes son bajas, principalmente las de la parte W que terminan en la punta Brown —situada al E y 1,6 millas de la isla Celery— que despide fondos someros y una roca sumergida hacia el NNW y hasta 2 cables afuera de la costa.

En general, las islas Maze forman un verdadero laberinto o enjambre de islas y rocas, por entre las cuales no existe ningún paso navegable. Asimismo, hacia el SE los peligros se prolongan hasta prácticamente unirse con los que las islas Richardson destacan hacia el NW. Consecuentemente, siempre debe rodearse las isla Maze por el S y W.

Paso Maze.- Carta Nº 11200. Separa el banco Providencia, la isla Celery y la costa SE de la isla Providencia —por el lado W y N— de las islas Maze y Pike —por el lado E y S— en una extensión de unas 4 millas. Se abre al N por el E de las islas Pasaje y comunica el canal Sylvia directamente con el paso Del Mar. Su eje queda por el lado S de las islas Pasaje, dirigiéndose primero al WSW por 3 millas en dirección a la isla Celery, más o menos a medio canal entre dichas islas y las islas Pike y Maze de más al W por el S; tuerce enseguida como al 160°; corriendo ahora casi 1,5 millas a medio freo entre el banco Providencia por el W y la costa SW de las islas Maze por el E.

Direcciones para tomar el paso Maze.- Procediendo del S para tomar el paso Maze y pasar por el E de banco Providencia, se debe aproximar gobernando sobre la enfilación de la punta Brown con el cerro York de la isla Providencia —que debe corresponder al rumbo 017°—, hasta que el cabo Providencia demore al 291°, momento en que se podrá ya enmendar el rumbo más a babor, para escapular luego la punta Brown.

Islas Richardson.- Situadas al ESE y unas 4,5 millas del cabo Providencia y al NW y casi 8 millas de la punta Havannah de la costa N del Estre-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

cho de Magallanes. Es un grupo formado por una isla de mayor tamaño rodeada de otras menores, e innumerables islotes, rocas y bajos fondos, que se encuentran separados de la costa SW de la gran península Muñoz Gamero por el canal Cripples.

La isla Richardson —la de mayor tamaño y más importante del grupo— tiene una longitud de 1,7 millas en sentido NW-SE y un ancho medio de 4 cables. No obstante, una considerable parte de su relieve es bajo, exhibe dos cerros razonablemente notables; el de más al S se alza a 99 metros y aparece de forma cónica cuando se lo observa desde el E; la cima de la segunda colina alcanza a 115 metros y es de forma cuadrada. La isla está toda cubierta de musgo espeso y en sus partes más abrigadas crecen algunos árboles enmarañados y mustios.

Frente a la costa S de la isla Richardson y algo más de 1 milla afuera de ella, se encuentran varios islotes y bajos fondos rocosos, pero estos últimos están todos marcados con sargazos. El islote de más al SE del grupo destaca al SE y 3 cables un bajo fondo alargado con profundidades entre 4,1 y 2,7 metros marcado con sargazos; asimismo, otro bajo fondo de 2,6 metros de profundidad, al S y 5,5 cables. Estos peligros son de cuidado cuando se aproxima a la entrada SE del canal Cripples, debiendo dejarse siempre al W y S de la derrota.

Por otra parte, la costa SW de la isla Richardson desprende varias rocas afloradas, sumergidas y que afloran en bajamar, mereciendo especial atención el grupo de rocas destacado al SW y poco más de 7 cables de la orilla, donde hay dos rocas sumergidas, una que aflora en bajamar y otra aflorada.

Canal Cripples.- Carta Nº 11212. Separa la costa NE de las islas Richardson —por el lado SW— de la costa SW de la península Muñoz Gamero en esta parte —por el lado NE. El canal Cripples propiamente tal se extiende unas 2,5 millas en dirección NW-SE, entre la punta Cummins por el NW y los bajos destacados al SE de la isla Richardson por el SE. Su ancho medio es de 3 cables, el que se reduce en la parte más angosta a 1,5 cables, no obstante, las aguas son allí limpias y profundas.

En el extremo SE del canal Cripples se encuentran varias manchas de sargazos que se extienden afuera de la costa en ambas riberas, y de las que son particularmente dignas de atención las existentes al SE de la isla Richardson, que denuncian la existencia de bajos fondos de 2,7 a 4,1 metros y de 2,6 metros de profundidad; pero todas estas manchas son visibles y fáciles de evitar. Más al interior, contiguo a la costa S del canal y al E del cerro North se encuentra un bajo fondo de sólo 3,7 metros y con sargazos. En la parte NW del canal e inmediato a la costa S de la angostura, se encuentran unos islotes que destacan un bajo fondo de 7 metros casi hasta el eje del canal, pero un buque que se mantenga a medio freo irá libre de todo peligro.

Las aguas del canal Cripples son demasiado profundas para fondear, no obstante ello en caso de emergencia, puede largarse el ancla en 60 metros de agua, demarcando al 267° la cumbre N del cerro North de la isla Richardson.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN LOS CANALES CRIPPLES Y SYLVIA

Navegando de SE a NW.- Proviniendo del SE, dirigirse al canal Cripples pasando a prudente distancia del extremo W de la isla Pillolco —de las islas Santa Ana— y enseguida gobernar al rumbo 340° en dirección a la entrada SE del canal. Bien pronto se verá la isla Richardson separada de tierra y proyectada sobre el extremo N de la isla Providencia y a medida que se aproxime a ella, se acercará también a la costa S de la península Muñoz Gamero por las inmediaciones de la bahía Thomas.

Cuando la punta Webb —extremo E de la isla Richardson— llegue a enfilar con la parte W de la cima de forma cuadrangular del cerro North, y demora al 317°, puede enmendarse el rumbo a babor y aproximar directamente a la entrada del canal; pero manteniéndose siempre al NE de dicha enfilación, pues conduce libre de las grandes manchas de sargazos y bajos fondos que se encuentran al SE de esta isla; todos los cuales deben dejarse por babor y al SW de la derrota.

Una vez que los islotes de más al SE de la isla Richardson, queden por la cuadra, continuar ha-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

cia el NW navegando siempre a medio freo el canal Cripples propiamente tal.

Sobrepasada la punta Cummins, gobernar a estribor al rumbo 357° para pasar a medio freo entre las islas Vince y Pike, divisándose por la proa el perfil agudo de la isla Pasaje. Salvada a su vez la punta W de la isla Vince, caer nuevamente a estribor hasta el rumbo 014°, dejando por babor la isla Entrada.

Más adelante y salvado la isla Entrada, caer a babor escapulando a prudente distancia de la referida isla y tomar la entrada SE del canal Sylvia. Para navegar este canal no hay necesidad de instrucciones especiales, bastando sólo mantenerse a medio freo hasta desembocar entre las puntas Poulter y Hayes; desde aquí dar rumbo al NW para alcanzar y luego rodear la isla Ward a distancia de 2 a 3 cables. Escapuladas así la isla Ward y las rocas que la rodean, gobernar al rumbo 206° hasta alejarse 7,5 cables de la islas mencionada, momento en el cual se puede cambiar el rumbo al 235° y pasar por el SE de las rocas Sullen y Steed, que son los únicos peligros en esta parte de la derrota. Continuar de esta manera hasta que la isla Round se vea en línea con la cumbre de los cerros Beloe al N del puerto Tamar. Desde este punto se puede ya gobernar en demanda del puerto Tamar, manteniendo el cabo de este nombre por la amura de estribor.

Las rocas Sullen y Steed pueden rodearse igualmente por el W, pero la derrota que se ha indicado es la más prudente, sobre todo con tiempo cerrado.

Si se ha intentado seguir por el Estrecho de Magallanes y es necesario enseguida desistir de ello, encontrándose el buque ya casi frente al cabo Providencia, se puede dirigir hacia el canal Sylvia ingresando por el paso Maze —pasando por el W y N de las islas del mismo nombre— a cuyo efecto se debe gobernar al rumbo 018º manteniendo enfilada la punta Brown de la isla Maze con la cumbre del cerro York, arrumbamiento que conduce claro por el E del banco Providencia. Cuando el cabo Providencia se demarca al 291°, puede cambiarse el rumbo a babor como sea necesario para rodear la punta Brown a no menos de 5 cables, siguiendo después hacia al canal Sylvia.

GOLFO XAULTEGUA

Golfo Xaultegua.- Cartas Nº 11200 y 11210. Es el gran brazo de mar que se abre hacia el SE de las islas Richardson y al N de la punta Havannah y que se interna unas 23 millas en dirección general E, entre la costa S de la península Muñoz Gamero y la costa N de la península Córdova de la isla Riesco. Su entrada presenta un ancho de 1,5 millas, el cual luego aumenta a 4 millas en su parte más regular.

Las montañas que rodean el dilatado golfo Xaultegua son altas y escarpadas, y pocas veces dejan playa a sus pies; los valles y quebradas se entrecruzan en todas direcciones, hundiéndose a menudo en el mar, dando así origen a la formación de bahías, ensenadas y grandes estuarios con puertos o fondeaderos más o menos abrigados según su orientación y exposición con respecto al 3er y 4º cuadrantes, de donde provienen los vientos dominantes; y para formarse una apreciación de éstos basta a menudo observar el sentido en que están inclinados los árboles. Las montañas y valles están cubiertos por un bosque tupido y fragoso, naturalmente más desarrollado y rico en los parajes protegidos contra el viento; abundan allí los robles o hayas que se prestan a usos industriales. Pero en general los árboles, por efecto de su número excesivo, por las malas condiciones del terreno en que crecen y por la inclemencia de los elementos, están mustios, torcidos e inútiles para todo otro uso que no sea el de combustible. En las zonas altas y abiertas a los vientos del 3er cuadrante, ahí donde ejercen su acción conjunta las nieves y el viento polar, la vegetación falta por completo; entonces los macizos rocosos de las montañas se muestran desnudos como calcinados por el frío. Hacia el final de los esteros de la región E del golfo, existen también algunos valles, en donde la vegetación arbórea es menos abundante en provecho de lo herbáceo; pero la desfavorable condición del clima, en especial la persistencia de las lluvias, hace difícil su explotación.

Las aguas del golfo Xaultegua son profundas, llegando a los 794 metros de profundidad en el golfo mismo, y de 100 a 400 metros en los esteros y canales tributarios. La calidad del fondo es comúnmente de fango, con afloramientos de roca cerca de la costa los que constituyen islas o esco-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

llos que en general son de contornos bien definidos y de redoso limpio. Los peligros sumergidos están siempre marcados con sargazos, los cuales debido a la poca amplitud de la marea y a la débil fuerza de las corrientes se mantienen visibles; exceptuando los puntos donde crece el alga nombrada, o en que dichos peligros están situados, no es necesario dar a las costas un resguardo superior a 5 cables. Ocasionalmente se divisan manchas de sargazos, que por su aspecto revuelto e irregular, se reconocen pronto como sueltas.

Recursos.- El golfo Xaultegua ofrece recursos poco numerosos, la aguada generalmente se puede hacer en chalupas, en todas partes; la pesca y el marisco es regularmente abundante aunque poco variado. Las aves son escasas y lo fragoso de la región no permite la caza.

Marea y corrientes.- La marea en el golfo Xaultegua es regular y de poca amplitud. En general no produce corrientes sensibles, salvo en los estuarios y en el canal Gajardo.

GOLFO XAULTEGUA - COSTA NORTE
Desde la bahía Clift a la punta Tegualda

La costa N del golfo Xaultegua.- Esta costa está formada por la parte S de la península Muñoz Gamero. Desde la bahía Clift, la costa N se dirige sensiblemente hacia el E, estando su primera parte defendida hasta unos 2 cables afuera de la orilla, por un cordón de islotes; la segunda parte es limpia y acantilada hasta llegar a la punta Janequeo.

Los montes en este tramo son bastante elevados, pues se encumbran entre 800 y 1.000 metros; entre los que se destaca como más característico el pico del monte Finger de 993 metros.

Punta Janequeo.- Situada al SE y casi 9 millas de las islas Richardson y en la misma dirección y 4,8 millas de la bahía Clift. Esta punta es limpia y destaca en sus inmediaciones varios islotes pequeños. Configura el extremo S de la península Muñoz Gamero en esta parte.

Al NW y 3,6 millas de la punta Janequeo, hacia el interior, se alza el monte Finger de 993 metros.

La entrada al golfo Xaultegua queda por el N de la isla Lagartija —situada al WSW y 2,5 millas de la punta Janequeo.

Islas Soto.- Situadas al ESE y 1 milla de la punta Janequeo y apartadas unos 3 cables de la costa N. Forman un grupo muy concentrado de tres islas y varios islotes, todos rodeados de sargazos. No se debe intentar el paso por el canalizo que se forma al N de estas islas.

Punta Alfredo.- Situada al NE y 2 millas de la punta Janequeo y en la misma costa. Es una angosta lengua de tierra baja que se extiende unos 4 cables en dirección general SE. Por el lado E de esta punta se desprende una restinga rocosa con sargazos y una roca aflorada en su extremo hasta casi 2 cables afuera de la orilla.

Justamente al E de la punta Alfredo se abre el estero Portaluppi.

Estero Portaluppi.- Carta Nº 11210. Se forma al E y 2,3 millas de la punta Janequeo y sobre la misma costa. Es un estero que se interna unas 5 millas en dirección general NW y N y presenta un ancho medio de casi 6 cables. Su boca se abre entre la punta Alfredo por el W y la punta Este —situada al ESE y 1,1 millas— por el E, donde una parte de ella se encuentra ocupada por una isla, con un islote adyacente a su lado S; ambos sin nombre. Además, el citado islote destaca un fondo insidioso con algunas rocas sumergidas, al S y hasta casi 3 cables afuera de la orilla. Así, el canalizo de entrada, en el que se sondan 68 metros, está en gran medida estrechado, entre la restinga rocosa con sargazos que se desprenden de la punta Alfredo y de las islas ya citadas.

El estero Portaluppi es, en general, profundo y en el término del saco, al SSW y 2 cables del islote que hay en esa parte, se encuentra fondeadero en 25 metros de agua, de regular tenedero y expuesto a las rachas del W que bajan de las quebradas de ese lado del estero.

Punta Este.- Situada al SE y 1,1 millas de la punta Alfredo. Es una proyección de tierra gruesa y donde se alza un monte de 136 metros. Próximo al W despide un islote rodeado de sargazos. Al W y 6 cables de la misma punta se encuentra una

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

isla sin nombre que se eleva a 73 metros, la cual destaca próximo al S un islote de forma alargada que proyecta, también al S y hasta 3 cables de él, un bajo fondo con rocas sumergidas rodeadas de sargazos.

La punta Este, junto con la punta Alfredo, señalan la entrada del estero Portaluppi.

Islas Arturo.- Situadas al S y muy próximas al borde S de la punta Este. Forman un grupo de pequeñas islas e islotes que ocupa un área que abarca hasta casi 6 cables afuera de la orilla del lado S de la punta Este. Todas están rodeadas de sargazos.

Isla Anderson.- Situada al E y 2,1 millas de la punta Este del estero Portaluppi y separada casi 4 cables de la costa N. Es una isla de regular tamaño y que se alza a 98 metros. Su redoso es limpio y profundo y está rodeada de sargazos. El paso al N de la isla no ha sido levantado, por lo cual no se recomienda su navegación.

Isla Esfinge.- Situada al ESE y unas 3,5 millas de la punta Este y al SE y 1,35 millas de la isla Anderson. Queda, asimismo, casi en el centro del golfo Xaultegua y frente a la entrada S del canal Gajardo. Es una isla de regular tamaño, mide 7 cables de largo en sentido W-E y se eleva a 173 metros. Su nombre revela su aspecto.

Por el lado N de la isla Esfinge, se destacan varios islotes, rocas y bajos fondos que se extienden hasta la costa S de la isla Campamento —situada al NE y 7 cables. Estos peligros cierran por completo el paso entre ambas islas.

Roca Chata.- Situada al SW y casi 6 cables de la isla Esfinge. Es una roca aflorada inserta en un bajo fondo con dos rocas, una sumergida muy próxima al S y otra que aflora en bajamar contigua al NW. Ambas rocas están marcadas por sargazos.

Isla Campamento.- Situada al E y 1,5 milla de la isla Anderson y al NE y 8 cables de la isla Esfinge. Es una isla de dimensiones semejantes a las de la isla Esfinge; y como ésta, despide también al NE y hasta 4 cables afuera, un cordón de islotes y rocas al término del cual se encuentra el islote Paco.

Ensenada Anderson.- Se forma al NNW y 5 cables de la isla Anderson y sobre la costa continental. Es una muy reducida escotadura y sin importancia para la navegación.

Punta Guale.- Situada al NE y 2,2 millas de la isla Anderson y al NNW y 1,9 millas de la isla Campamento. Queda, asimismo, al NE y 2 millas de la ensenada Anderson y en la misma costa continental.

La punta Guale constituye la punta W de la entrada del puerto Guzmán.

Puerto Guzmán.- Carta Nº 11700 —Plano. Lat. 53° 03' S; Long. 73° 02' W (aprox.). Se forma inmediatamente al E de punta Guale. Es una bahía con poco más de 1,9 millas de saco dirigido al NNW y de un ancho medio de unos 3 cables.

Al N y 4 cables de la punta Guale, hacia el interior del puerto y muy cerca de la costa W, se encuentra la isla Marshall, pequeña y de 12 metros de cota. La punta E de la entrada, justamente adentro y hacia el W y N de ella, desprende a su vez varios islotes y una roca sumergida que aflora en bajamar próxima al W del más destacado de ellos. Estos escollos de la costa E y la isla Marshall vecina a la costa opuesta, reducen el canalizo de acceso a menos de 1 cable de ancho, donde hay de 8 a 15 metros de profundidad.

Más al interior de la isla Marshall, el ancho de la ensenada aumenta hasta unos 6 cables y las aguas son allí profundas hasta cerca del final de la dársena, adonde las profundidades decrecen rápidamente de 25 a 6 metros.

Fondeaderos.- El puerto Guzmán ofrece dos fondeaderos: el exterior, en 20 metros de agua sobre fondo de arena y piedra, en la entrada de la bahía y a medio camino entre la punta Guale y la isla Marshall. Muy favorable por no soplar ahí el viento a rachas, pero tan reducido que no es útil sino que para buques muy pequeños o embarcaciones menores.

El segundo fondeadero se encuentra hacia el final de la dársena interior, pero es tan restringido como el exterior y de peores condiciones generales, por encontrarse próximo a las aguas someras y bajos fondos que existen en sus inmediaciones y expuesto a las turbonadas del 3er y 4º cuadrantes.

Cartas: 11000 - 11200 - 11210 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Punta Quidora.- Situada al E y 1,3 millas de la punta Guale, al NNE y 1,7 millas de la isla Campamento y en la costa continental.

Al NE y 1 milla de la punta Quidora, está la isla Entrada, la cual se encuentra más próxima a la costa W del canal; es de forma redondeada, se eleva a 50 metros y se puede acercar a ella hasta 1 cable.

Precisamente al E de la punta Quidora, se abre la boca S del canal Gajardo.

En su mitad N el canal Gajardo adquiere gran belleza, realzada por las cumbres nevadas y los extensos ventisqueros que de ellas descienden.

Punta Spoerer.- Situada al E y 1 milla de la isla Campamento y al SE y 1,7 millas de la punta Quidora. Es el extremo W de una pequeña península que la costa de la isla Riesco desprende en este punto. Colindantes al lado N de la punta se encuentran las islas Altamirano. Su redoso W es limpio y profundo; sin embargo, el del lado SE es sucio, hacia donde destaca un gran bajo fondo rocoso cubierto de sargazos.

Al ENE y 2,7 millas de la punta Spoerer se alza el monte Fontaine de 777 metros.

La punta Spoerer, junto con la punta Quidora, señalan el límite S del canal Gajardo.

Costa inmediata.- La costa que sigue al oriente de la punta Spoerer se dirige hacia el SE y es alta y acantilada. En el tramo entre las puntas Spoerer y Tegualda, se encuentran las puntas Guacolda y Hope, en la vecindad de las cuales como también al SW de la punta Spoerer, hay bajos fondos y algunas rocas siendo, en consecuencia, necesario, cuando se navegue en estos parajes, dar buen resguardo a todas las puntas mencionadas.

Punta Tegualda.- Situada al SE y unas 5,8 millas de la punta Spoerer y al NNE y 2 millas de la punta Frontón de la costa opuesta del golfo.

Justamente al E de la punta Tegualda se abre el estuario Gómez Carreño.

GOLFO XAULTEGUA - COSTAS SUR Y ESTE
Desde la punta Havannah a la punta Tegualda

Punta Havannah.- Situada al SE y unas 13,5 millas del cabo Providencia, configurando el extremo NW de la península Córdova. Es una proyección de tierra tendida, sin vegetación y muestra varias rocas blanquecinas. Frente a su extremo SW e inmediata a la costa, hay una roca aflorada y una roca sumergida.

Cercanas y por el lado N de la punta Havannah se encuentran la isla Blaxland y el grupo de islas Santa Ana.

La punta Havannah señala, en la costa N del Estrecho de Magallanes, el límite E del paso Del Mar y el inicio del paso Largo por el W. En el golfo Xaultegua, junto con la punta S de la bahía Clift, determinan la entrada de éste.

Desde la punta Havannah, la costa S del golfo Xaultegua se dirige al E por unas 15 millas, siendo, en general, barrancosa y con vegetación escasa y mustia.

Isla Blaxland.- Situada al NW y 8 cables de la punta Havannah. Es una isla pequeña, rocosa y cubierta en parte de musgo. Se eleva a 40 metros y es muy acantilada en su parte W; pero por el E despide una roca sumergida a corta distancia.

El paso entre la isla y punta Havannah no ha sido levantado.

Islas Santa Ana.- Situadas al SE y poco más de 5 millas de las islas Richardson, próximas al N de la punta Havannah y en el lado S de la entrada del golfo Xaultegua. Forman un grupo de cinco islas y algunos islotes y rocas; son de buen tamaño y están constituidas por masas de granito blanco con escasa vegetación. La isla de mayor tamaño —Santa Ana— se eleva a 265 metros y está situada al SW y poco más de 2 millas de la punta Janequeo en la costa N del golfo Xaultegua. La isla de más al N —Lagartija— se alza a 37 metros; la isla Pillolco, la de más al W, a 144 metros. Las islas restantes son Camotaro y Andalicán, las de más al SE del grupo.

Las costas de las islas Santa Ana son en general acantiladas, y parecen libres de peligros ocultos en las regiones del S y SW; pero hacia el N y NE se ven aguas someras y bajos. Se previene, asimismo, que los pasajes que se forman entre ellas y el canalizo que existe entre éstas y la costa N del borde NW de la península Córdova, no han sido levantados.

Cartas: 11000 - 11200 - 11210 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Caleta Meteoro.- Carta Nº 11210. Lat 53° 10' S; Long. 73° 14' W (aprox.). Se forma al ESE y 2,5 millas de la punta Havannah, al S y casi 3 cables de la costa S de la isla Andalicán y sobre la costa S del golfo Xaultegua. Es una reducida y angosta ensenada que se interna al SW, donde se encuentra fondeadero abrigado en 9 metros de agua sobre fondo de fango, pero por su limitada extensión es útil sólo para buques muy pequeños.

Punta Oberreuter.- Situada al E y unas 5,8 millas de la caleta Meteoro y sobre la costa S del golfo. Es una proyección de tierra muy baja y poco saliente. La costa hacia el SW y hasta unas 2 millas de la punta, despide un cordón de pequeños islotes muy cercanos a la orilla; hacia el E y por igual extensión, es más recta y despide también un islote. Al término de este último tramo, por el lado S, se abre la ensenada Tucapel.

Ensenada Tucapel.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 11' S; Long. 73° 02' W (aprox.). Se forma al E y casi 2 millas de la punta Oberreuter y sobre la costa S del golfo. Es una angosta bahía que se interna casi 1,5 millas hacia el S. Su entrada se encuentra obstruida por un islote con algunos bajos fondos de roca. De ninguna importancia para la navegación.

Punta Riquelme.- Situada al E y 2,5 millas de la punta Oberreuter y sobre la misma costa. Esta punta despide rocas y bajos fondos rodeados de sargazos hacia el N y NE y hasta unos 4 cables afuera.

La punta Riquelme señala el límite E de la entrada a la ensenada Tucapel y asimismo, el límite W de la boca de la ensenada Colo Colo.

Ensenada Colo Colo.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 11' S; Long. 72° 58' W (aprox.). Se forma al E y poco más de 1 milla de la ensenada Tucapel y sobre la misma costa. Es una rada que se estrecha rápidamente a medida que se interna casi 2 millas en dirección SSE. Su entrada se abre entre las islas, islotes y peligros destacados en las inmediaciones de las puntas Riquelme y Vogel, donde mide más de 1 milla de ancho.

Las aguas de la ensenada Colo Colo son muy someras, por lo que es del todo inútil para la navegación.

Punta Vogel.- Situada al E y 2 millas de la punta Riquelme y al E y unas 13 millas de la entrada al golfo Xaultegua. Es una punta baja que destaca próximo al N dos islas y rodeadas de algunos islotes y rocas.

La punta Vogel, o mejor dicho el grupo de islas e islotes destacados próximos al N de ella, constituyen la tierra más saliente de la costa S del mismo golfo.

Punta Leucotón.- Situada al ESE y 2,4 millas de la punta Vogel y sobre la misma costa. Es un promontorio grueso y algo acantilado. Su redoso es limpio.

Justamente al S de la punta Leucotón se abre el puerto Bobillier.

Puerto Bobillier.- Carta Nº 11700. Lat. 53° 11' S; Long. 72° 54' W (aprox.). Se forma al SE y unas 2,7 millas de la punta Vogel, al S de la punta Leucotón y sobre la misma costa. Es una reducida ensenada con un saco que se interna casi 1,5 millas hacia el SW y de un ancho medio de unos 5 cables. Su entrada se abre entre la punta Leucotón y la punta Rivera —situada al ESE y casi 8,5 cables.

Hacia el interior del puerto Bobillier y algo más de 5 cables de la entrada, hay una isla y más al interior varios islotes y algunos bajos fondos, visibles estos últimos por los sargazos que los cubren. La isla Baño —situada próxima al NW de la punta Caprichosa— es pequeña, se eleva a 7 metros y presenta un redoso limpio y profundo. Más adentro, los principales islotes son los dos que forman un canalizo navegable de 1,5 cables de ancho con 17 a 12 metros de profundidad y guían hacia el fondeadero interior, denominados islote Babor el del lado E —que a su vez destaca inmediato al NW el diminuto islote Choros y poco más afuera un bajo fondo de 4 metros— y el islote Estribor el del lado W. Este fondeadero interior, útil sólo para embarcaciones pequeñas, es muy abrigado contra las rachas.

El puerto Bobillier ofrece fondeadero en aproximadamente 30 metros de agua sobre fondo en su mayor parte de fango, en casi toda su extensión y desde su entrada misma. Buques tipo remolcador han reportado en este fondeadero vientos soste-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

nidos de 40 nudos del NW, sin mayores problemas. Buen tenedero.

Punta Rivera.- Situada al ESE y casi 8,5 cables de la punta Leucotón y al WSW y 1,2 millas de la punta Frontón. Es un promontorio limpio y profundo a su pie; no obstante, al E y 2 cables destaca el bajo Roa, bajo fondo de sólo 3,1 metros, de forma circular y poco más de 1 cable de diámetro, y sobre el cual crecen abundantes sargazos.

La punta Rivera, junto con la punta Frontón, señalan la entrada del estero Pérez de Arce.

Estero Pérez de Arce.- Cartas Nº 11200 y 11210. Se forma al ESE y poco más de 3,5 millas de la punta Vogel y sobre la costa S al término del golfo. Es un dilatado brazo de mar que se interna unas 8 millas la costa N de la península Córdova —primero unas 6 millas en dirección general SE y luego otras 4 millas hacia el S— y presenta un ancho medio de 6 cables. Se abre inmediato al E del puerto Bobillier, del que está separado por la punta Rivera, que señala su límite por el W; la punta Frontón lo limita por el E.

El estero Pérez de Arce es el más pintoresco en el golfo Xaultegua, a la vez que el de más fácil navegación. Ancho y profundo, sus costas son limpias y no tiene más punto de cuidado que el bajo Roa. En todo su curso lo rodean montañas elevadas cubiertas de un bosque abundante, y sobre cuyo fondo verde oscuro resaltan como rayos brillantes numerosas cascadas.

El abra Díaz, que se forma como una prolongación de la primera parte de su curso, es una ensenada con un saco de casi 2 millas y dirigido al ESE, sin importancia para la navegación.

En el estero Pérez de Arce se encuentran los siguientes fondeaderos: el puerto Browne y las caletas Cascada, Torres, Elina y Término.

Puerto Browne.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 13' S; Long. 72° 51' W (aprox.). Se forma al SE y poco más de 2 millas del puerto Bobillier y sobre la costa S cerca de la entrada del estero Pérez de Arce.

Es una bahía de unos 7,5 cables de saco. Casi en el medio de su entrada hay una roca chata y pelada de unos 2 metros; en los pasos que esta roca deja a ambos lados se sondan 7 metros; las dos puntas del puerto despiden abundantes sargazos.

El puerto Browne ofrece fondeadero abrigado y bueno en 14 metros de agua sobre fondo de fango.

Caleta Cascada.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 14' S; Long. 72° 47' W (aprox.). Se forma al SE y 2,5 millas del puerto Browne y en la misma costa. Es sólo una reducida escotadura que mide 2 cables en todas direcciones. Se abre entre las puntas Palomar y Caimán. Desde su medianía hacia el final del saco, la caleta se encuentra embancada por una restinga de arena.

Aún cuando se puede fondear en el centro de la boca de la caleta Cascada, es sólo un mediocre fondeadero por lo reducido de su extensión y estar expuesto a los vientos del norte.

Caleta Torres.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 16' S; Long. 72° 46' W (aprox.). Se forma al SE y unas 2,5 millas de la caleta Cascada y sobre la costa W casi 1 milla al interior del brazo S del estero Pérez de Arce. Es una reducida rada de unos 7 cables de saco por 2 cables de ancho.

Desde la cercanía de la punta S hacia el NW, la costa de la caleta destaca hasta el final del saco una restinga arenosa.

El fondeadero no es recomendable cuando soplan vientos del 3er cuadrante, pues, entonces, se experimentan fuertes chubascos que bajan encajonados entre el cerro Desmontado —que se alza a 476 metros inmediato al N de la caleta— y el monte Torres de 948 metros situado al SW y 1,3 millas de la misma ensenada.

Caleta Elina.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 17' S; Long. 72° 45' W (aprox.). Se forma al S y 1,4 millas de la caleta Torres y sobre la costa W cerca del término del mismo brazo S. Se puede fondear en ella en 7 metros de agua sobre fondo de fango, a media distancia de la línea que une las puntas de la entrada.

Caleta Término.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 17' S; Long. 72° 43' W (aprox.). Se forma —como su nombre lo indica— hacia el final del estero Pérez de Arce y sobre la costa E del brazo S. Es una ensenada con un saco que se interna casi 1 milla en dirección SE y una boca de casi 7 cables de ancho. Se abre inmediatamente al S de la punta Negra.

Cartas: 11000 - 11200 - 11210 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La caleta Término es limpia, profunda, y ofrece buen fondeadero en 40 metros de agua en la parte del SW.

En la playa de arena del final del saco, desemboca un riachuelo, desagüe de una serie de lagos que ocupan un hermoso valle que se extiende entre el estero Pérez de Arce y el estero Cóndor, tributario del canal Jerónimo.

En los terrenos bajos que se extienden entre los lagos, existe un sendero que los indígenas, empleaban para arrastrar sus embarcaciones entre los esteros nombrados. El valle mencionado corre de NW a SE y es, al parecer, el único donde hay terreno útil, con trechos pastosos quizás aptos para la crianza de ganado.

Más al S de las caletas Elina y Término, se forma otra ensenada, totalmente inútil por encontrarse su entrada obstruida por unos islotes y rocas.

Punta Frontón.- Situada al E y a 1,8 millas de la punta Leucotón y al SSW y a 2,2 millas de la punta Tegualda. Es el extremo W y final de una delgada lengua de tierra que se desprende de la gruesa península que separa el estero Pérez de Arce del estero Retroceso más al N. Por el lado N de esta punta se forma una bahía pequeña e inútil, que la punta Sur —situada al ENE y casi 1 milla— cierra por el N.

Al ESE y a 2,7 millas de la punta Frontón se alza el monte del mismo nombre de 656 metros, y más al E y a 1,7 millas, se encuentra la cumbre del monte Costa de 683 metros.

La punta Frontón, junto con la punta Rivera, señalan la entrada del estero Pérez de Arce.

Estero Retroceso.- Carta Nº 11200. Se forma al NE y a unas 2 millas de la punta Frontón y al SE y a 1,5 millas de la punta Tegualda. Es un brazo de mar que se interna unas 3 millas en dirección general ESE. Su entrada se abre entre la punta Sur y la punta Lauca —situada al NE y a 1,5 millas.

El estero Retroceso, tanto por su excesiva profundidad, como por ser enteramente abierto a los vientos del W, no tiene importancia para la navegación.

Punta Lauca.- Situada al NE y a 1,5 millas de la punta Frontón y ESE y a 1,2 millas de la punta Tegualda. Es el extremo W de una península que separa el estero Retroceso del estuario Gómez Carreño más al N.

La punta Lauca, junto con la punta Tegualda, señalan el límite de la entrada del estuario Gómez Carreño.

Estuario Gómez Carreño.- Carta Nº 11200. Se forma justamente al E de la punta Tegualda. Es uno de los tres brazos de mar que se configuran hacia el final del golfo Xaultegua, además de los esteros Pérez de Arce y Retroceso.

El estuario Gómez Carreño es angosto, tortuoso y se interna unas 4 millas en dirección general E; terminando en tres brazos de reducida extensión. El brazo del N —denominado seno Galvarino— se abre al ENE y a 3,8 millas de la punta Tegualda y ofrece fondeadero abrigado en 14 metros de agua sobre fondo de fango, al S y a 2,5 cables de un gran bloque rodado que se encuentra en el lado E de la desembocadura de un riachuelo, que desagua en la playa de arena del final de la ensenada. Hacia el E y pasada la isla Grande —situada al E y a 2 millas de la punta Fresia—, se forman los otros dos brazos, el de más al N que se interna hacia el E por casi 2 millas, y el otro más angosto y que se interna al SE por casi 1 milla. Ambos brazos no han sido levantados.

Al ENE del fondeadero del seno Galvarino, hacia el interior de la isla Riesco, se alza el monte Descabezado de 866 metros.

CANAL GAJARDO
Desde el seno Skyring hasta el golfo Xaultegua

Canal Gajardo.- Cartas Nº 11210, 11200 y 11700. Separa la costa E de la península Muñoz Gamero —por el lado W— de la costa W de la isla Riesco —por el lado E— en una extensión de casi 30 millas; su mitad N corre en dirección general SW-NE, y la parte S lo hace más o menos de N-S; tiene un ancho medio de 7 cables en la mayor parte de su curso. Comunica las aguas del seno Skyring con las del golfo Xaultegua.

El canal Gajardo es, en general, profundo y limpio, pero como a unas 14 millas de su entrada N tuerce en ángulo recto hacia el SE y reduce su ancho como a 0,5 cable en la angostura de Los Témpanos, adonde existen profundidades varia-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

bles entre 2 y 3 metros. Esta angostura está obstruida por grandes rocas que dejan un paso de apenas 20 metros de ancho, tortuoso y correntoso; pudiendo franquear este paso únicamente las embarcaciones menores bien manejadas.

El aspecto general del canal Gajardo es muy notable por el contraste que hacen sus dos costas; en la costa W las montañas son elevadas y boscosas hasta la cumbre muy próxima a ella; mientras que en la del E su relieve es menos alzado y muestra vegetación solamente en la parte baja y en las hondonadas y valles, siendo el resto tan árido que ni aun crece el musgo amarillento que por lo general tapiza en todas partes el terreno expuesto a los helados vendavales del W.

En su mitad N el canal adquiere gran belleza, realzada por las cumbres nevadas y los extensos ventisqueros que de ellas descienden.

Marea y corrientes.- Las corrientes en el canal Gajardo se hacen más intensas a medida que se aproximan a la angostura de Los Témpanos, donde alcanzan una intensidad de hasta 8 nudos y arrastran los témpanos que se acumulan para derrumbarse enseguida como una avalancha.

Acceso S del canal Gajardo.- Carta Nº 11210. La boca S del canal Gajardo se abre entre la punta Quidora —por el lado W— y la punta Spoerer —por el lado E—, y hacia el NE de la isla Campamento. Este canal se dirige primeramente al NE, más o menos por 3 millas, para cambiar después al NNW hasta frente a la punta Glaura. Tuerce enseguida en dirección aproximada NW, hasta llegar a la punta Rucumilla de la costa E. Al N de esta punta, el eje del canal presenta otra vez nuevas inflexiones hacia el NE y NW, sucesivas y sensiblemente semejantes en recorrido, hasta llegar frente a la angostura de los Témpanos y de la ensenada del mismo nombre.

La parte S del canal Gajardo tiene una extensión de 16 millas.

Islas Altamirano.- Situadas al NE y a poco menos de 1 milla de la isla Campamento y próximas al N de la punta Spoerer. Forman un grupo de dos islas y varios islotes que se confunden con el lado N de la punta Spoerer. El redoso W de ellas, que es el único que interesa a la navegación, pues la derrota pasa por ese lado, es limpio y libre de obstáculos.

Costa W del canal Gajardo.- Abarca este tramo la costa E de la península Muñoz Gamero comprendida entre la punta Quidora y la punta Rengo. La citada costa, hacia el W, se halla espaldeada por una cadena de cerros boscosos y elevados, que principia en la punta Quidora y llega más al N de la angostura de los Témpanos; mereciendo citarse las cumbres de los montes: Chato, Cónico, Campanario, Pirámide y Bajo.

Isla Entrada.- Situada al NE y a casi 1 milla de la punta Quidora y separada casi 5 cables de la costa W del canal. Es una isla pequeña que se alza a 50 metros y está rodeada de sargazos.

Hacia el NW de la isla Entrada y muy próximos a la costa, hay dos islotes orillados por sargazos.

El paso entre la isla Entrada y la costa W del canal, no ha sido levantado, por lo cual no se recomienda su navegación.

Punta Glaura.- Situada al NNE y a 3 millas de la punta Quidora y en la misma costa W del canal. Es una proyección de tierra baja y de redoso limpio y profundo.

Desde la punta Glaura la costa W del canal cambia de dirección al NNW por poco más de 1 milla, y desde allí tuerce al NE por otra milla hasta llegar a la punta Lautaro. Frente a este tramo se encuentra el islote Redondo.

Islote Redondo.- Situado al NNW y a 1 milla de la punta Glaura y al W y a 4 cables de la punta Ru-cumilla en la costa opuesta. Es un islote con un bajo fondo de 4,9 metros muy próximo al SE.

Punta Lautaro.- Situada al NNE y a 1,7 millas de la punta Glaura y sobre la misma costa. La costa comprendida entre ambas puntas es más o menos recortada, formando varias pequeñas escotaduras o ensenadas, término de algunos valles boscosos que vienen del W.

Al NW y casi a 1,3 millas de la punta Lautaro se alza el monte Cóndor de 523 metros.

Desde la punta Lautaro, la costa W tuerce hacia el NNW por casi 4 millas, hasta la ensenada

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Ventisquero, donde cambia al NE por poco más de 2 millas hasta llegar a la punta Ward.

Puerto Gómez.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 58' S; Long. 72° 58' W (aprox.). Se forma al NNW y poco menos de 2 millas de la punta Lautaro y al NNE y unas 6,3 millas de la punta Quidora. Es una ensenada con un saco de casi 7 cables encauzado al SW y un ancho bastante parejo y no menor de 2,5 cables. Su entrada está determinada por la punta Árbol —en el lado N— y la punta Cajón —en el lado S—, donde tiene 3,2 cables de ancho; ambas puntas están orilladas por sargazos y desprenden fondos someros hacia el SE y NW, respectivamente, hasta 1 cable afuera de la orilla.

Las profundidades en la entrada del puerto Gómez varían entre 11 y 13 metros, y más al interior de 20 a 12 metros. Hacia el final del saco existe un embancamiento.

El puerto Gómez es el único puerto que hay en la parte S del canal Gajardo y es muy recomendable en todos los aspectos. El fondeadero es bien abrigado, de fácil acceso y adecuado para buques de tamaño medio y calados adecuados.

Direcciones y fondeadero.- Ingresar al puerto Gómez, pasando a medio freo entre las puntas exteriores de la bahía, pero algo afuera de la punta Morro del lado N. Se encuentra fondeadero en 19 metros de agua sobre fondo de fango duro, en el centro de la bahía y aproximadamente al S de una aguada que hay en la costa N. Las rachas del W no se hacen sentir con gran violencia y no hay peligro de garrear.

Punta Ward.- Situada al N y unas 5,3 millas de la punta Lautaro, al NE y 2,2 millas de la ensenada Ventisquero y sobre la misma costa. Al ESE de ésta, en la costa opuesta del canal, se halla la punta García.

Desde la punta Ward, la costa W corre sensiblemente al NW en una extensión de 4,2 millas, hasta llegar a la punta Rengo.

Punta Rengo.- Situada al NW y 4,3 millas de la punta Ward y al SW y 3,3 millas del puerto Bahamondes, la que se halla separada de la punta Fraga —de la isla Riesco y en la costa E del canal— por la angostura de los Témpanos.

Hacia el W de la punta Rengo, se forma la ensenada de los Témpanos, llamada así por encontrarse generalmente cubierta de témpanos, los que descienden del ventisquero que hay en el final.

Costa E del canal Gajardo.- Constituye este tramo la costa W de la isla Riesco comprendida entre la punta Spoerer y la punta Fraga. Al igual que la opuesta, esta costa se encuentra espaldeada hacia el E, por otra cadena de montañas boscosas y de apreciable elevación, pero con vegetación sólo en las partes bajas, hondonadas y valles; presentándose el resto desnudo y árido por efecto de los fríos vientos del W.

Entre las cumbres principales de aquélla, cabe mencionar las de los montes Fontaine, 7 de Noviembre, Fino y Charles.

Bahía Buckle.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 02' S; Long. 72° 51' W (aprox.). Se forma al NE y unas 3 millas de las islas Altamirano y sobre la costa E del canal Gajardo. Es una ensenada con un saco que se interna 3 millas en dirección NE y de casi 5 cables de ancho.

La bahía Buckle no ha sido levantada.

Punta Lobos.- Situada al NE y 2,9 millas de la punta Quidora y en la costa E del canal. Es una punta baja y de redoso limpio, con una roca aflorada muy próxima al S de ella. Al ESE y 5 cables se encuentra una punta sin nombre, la cual realmente limita a la bahía Buckle por el W.

Al NE y poco más de 1,5 millas de la punta Lobos, se alza el cerro 7 de Noviembre de 976 metros.

Hacia el N de la punta Lobos, la costa W de la isla Riesco —la ribera E del canal— se dirige sensiblemente hacia el NNW por 2,4 millas hasta llegar a la punta Rucumilla.

Punta Rucumilla.- Situada al NNW y 2,4 millas de la punta Lobos y sobre la misma costa. Es una punta que puede considerarse de redoso limpio, a pesar de la roca que aflora en bajamar que orilla su borde W.

Al N de la punta Rucumilla la costa E del canal gira primero al NE por 1,5 millas, a cuyo término

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

se forma la ensenada Promontorio, de ninguna importancia para la navegación. Al N de la ensenada aludida, la costa se dirige ahora al NNW por 4,1 millas hasta la punta Cruz, y desde ésta tuerce al NE por 2 millas hasta llegar a la punta García.

Al NE y 2,5 millas de la ensenada Promontorio y hacia el interior se alza el monte Fino de 1.201 metros.

Punta García.- Situada al NE y 2 millas de la punta Cruz. Al E de ésta, en la misma costa, se forma una pequeña escotadura llamada la ensenada del Caimán, de ninguna utilidad, como la precedente.

Desde la ensenada del Caimán la costa E del canal corre sensiblemente al NW por 4,5 millas hasta llegar a la punta Fraga.

Punta Fraga.- Situada al NW y 4,5 millas de la punta García y en la costa E del canal frente a la punta Rengo de la costa opuesta, las cuales forman la angostura de los Témpanos y señalan, a su vez, el extremo N de la parte S del canal Gajardo.

Direcciones para la derrota en la parte S del canal Gajardo. Navegando de S a N.- Para entrar desde el S al canal Gajardo, se debe primero reconocer la isla Esfinge, pudiendo entonces escoger la ruta que más convenga, sea por el E o por el W de la citada isla y de la isla Campamento; si se elige la ruta por el E, debe escapularse convenientemente el islote Paco.

El paso de la punta Quidora en la costa W, no presenta dificultad alguna, pues es de redoso limpio, lo mismo que la isla Entrada situada poco más adentro y frente a la misma ribera. Desde la punta Lautaro hacia el N, las costas del canal son acantiladas y limpias, debiendo navegarse a medio freo.

Con respecto a fondeaderos, sólo puede recomendarse el puerto Gómez.

Acceso N del canal Gajardo.- Carta Nº 11700. Se abre al W y unas 45 millas de la boca N del canal Fitz Roy y en el lado SW del seno Skyring. Desde el seno Skyring hasta la angostura de los Témpanos, el canal Gajardo se extiende unas 14 millas en dirección general NE-SW, donde es profundo y sus orillas son acantiladas. Su entrada N está determinada por las puntas denominadas del Sur —por el lado E— y del Norte —por el lado W—, en que tiene un ancho de poco más de 1 milla; anchura que se mantiene hasta las inmediaciones de la punta Frontón. Más al S se angosta paulatinamente hasta llegar a la angostura de los Témpanos.

Punta del Norte.- Situada al SE y unas 7,5 millas de la boca del estero de los Ventisqueros y al SW y 3,2 millas del extremo S de la isla Larga. Es la punta del lado NW de la boca N del canal Gajardo.

Punta del Sur.- Situada al S y poco más de 1,5 millas de la punta Norte. Es la punta del lado NE de la entrada N del canal Gajardo.

Al SSW y unas 2,5 millas de la punta Sur se alza el cerro Atalaya de 1.850 metros.

Punta Frontón.- Situada al SW y 5,5 millas de la punta del Sur. Es el extremo N de una lengua de tierra que proyecta la costa E del canal hacia el NE y por unas 2 millas, formando por su lado SE el estero Engaño, sin importancia para la navegación.

Puerto Bahamondes.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 49' S; Long. 72° 53' W (aprox.). Se forma al SW y unas 11 millas de la punta del Norte y sobre la costa W del canal Gajardo. Es una ensenada con un saco que se interna casi 2 millas en dirección NW. Su entrada se abre por el W de la isla Chandler. El fondeadero se encuentra hacia el NW y 1,5 millas de la isla Chandler, y es apropiado para buques de regular tamaño.

Se previene que tanto en el puerto Bahamondes como en las pequeñas caletas de la costa opuesta, situadas en la parte N del canal, el viento sopla en violentos revolones.

Isla Chandler.- Situada al SW y 4,5 millas de la punta Frontón y frente al puerto Bahamondes de la costa opuesta. Es una isla de forma alargada que casi obstruye el acceso del referido puerto.

En la vecindad de la angostura de los Témpanos y sobre la costa E del canal, hay aún dos caletas útiles para buques pequeños; la más vecina a la angostura se denomina Buen Tenedero, nombre que indica su cualidad principal.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Direcciones para la derrota en la parte N del canal Gajardo. Navegando de N a S.- Para tomar el canal Gajardo desde el N, es necesario mantenerse en la enfilación de la punta Laura con la punta Gruesa, extremo N de la isla Latorre, enfilación que conduce directamente a la boca N del canal. El cerro Atalaya de la costa S del seno Skyring, la referencia más notable de esta región, se verá abierto por babor.

Si el tiempo está cerrado, conviene acercarse al islote Dirección y habiéndole reconocido gobernar entonces hacia la boca del canal.



TERCERA PARTE

ÁREA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
COSTA NORTE - DE LA PUNTA HAVANNAH AL CABO GALLANT
COSTA SUR - DE LA ISLA CENTINELA A LAS ISLAS CHARLES
PASOS LARGO, TORTUOSO E INGLÉS
ISLAS CARLOS III Y CHARLES - CANAL DAVID

PASO LARGO

Paso Largo.- Carta Nº 11200. El paso Largo es la parte del Estrecho de Magallanes comprendida entre el cabo Monday —por el lado W— y el cabo Quod —por el lado E—, que se extiende unas 35 millas en dirección general ENE-WSW y presenta un ancho medio navegable de más de 1 milla.

En las costas de ambas orillas del paso Largo, la vegetación es menos verdosa que al E del cabo Quod, y desaparece enteramente a unos 40 a 50 metros de la orilla; salvo en las zonas absolutamente protegidas de los vientos del W, donde el bosque crece aún a mayor altura, aunque se observa, también, que éste es menos desarrollado y robusto que los de las costas de los pasos del Hambre y Ancho de la región E.

La navegación del paso Largo a medio freo no reviste inconveniente.

Clima y meteorología.- El tiempo en el paso Largo es frecuentemente tan cerrado que las costas entre ambas riberas apenas pueden divisarse aunque la distancia que las separa sea sólo de 2 a 3 millas; se observa asimismo, que aun cuando el aspecto sea relativamente despejado en el centro del canal, los chubascos de lluvia son más abundantes y frecuentes en la proximidad de ambas costas. Llueve menos con vientos del 3er cuadrante que con los del 4º, sin embargo, el régimen a este respecto es muy caprichoso y variado; ocurre a menudo que a una mañana despejada y hermosa la sustituya, generalmente, antes de mediodía, un tiempo tempestuoso y húmedo. No obstante las tierras altas y las puntas distantes 2 ó 3 millas se ocultan comúnmente a la vista, envueltas en la lluvia o en la niebla, siempre aquéllas se diseñan lo suficiente o descubren enteramente en una aclarada, permitiendo reconocerlas y rectificar la situación de la nave.

Aunque este es el tiempo dominante en toda la región occidental del Estrecho de Magallanes, y tal vez en el paso Largo más que en los otros, la navegación, por esta causa, presenta poca dificultad.

Instrucciones y direcciones para la derrota en el paso Largo.- Las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en el paso Largo, están detalladas en la Séptima Parte de este Capítulo.

PASO LARGO - COSTA NORTE
Desde la punta Havannah al cabo Quod

Isla Riesco.- Es una inmensa isla, enclavada en la proximidad S del continente, y rodeada por las grandes extensiones de agua que forman los senos Otway y Skyring y los canales que comunican con el Estrecho de Magallanes —Jerónimo, Fitz Roy y Gajardo. Tiene una longitud de aproximadamente 73 millas en sentido NE-SW, desde el canal Fitz Roy hasta la punta Havannah; y casi 35 millas de ancho entre el canal Gajardo y la costa W del seno Otway. Toda la isla es muy montañosa, con grandes cordilleras nevadas en sus regiones centro y S; la región del NE, o sea, la vecina al canal Fitz Roy y seno Skyring, es de relieve menos irregular y se ven ya allí extensos lomajes cubiertos con vegetación mucho más robusta que la que se

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

observa en el Estrecho de Magallanes. En esta región, las nieves son sólo temporarias, y el clima, en general, participa de las condiciones que se experimenta en la pampa patagónica vecina.

Península Córdova.- Es la dilatada y maciza proyección de tierra de más al S de la isla Riesco. Se caracteriza por ser de forma sensiblemente triangular y está bañada por las aguas del canal Jerónimo —por el lado E—, las del golfo Xaultegua —por el del N—, y las de los pasos Largo y Tortuoso —por la parte S—; tal es así, que prácticamente la totalidad de la ribera N del paso Largo está conformada por la costa S de la península Córdova, en un tramo bastante recto, de 35 millas de extensión y orientado de NW-SE; desde la punta Havannah en la entrada del golfo Xaultegua, hasta el cabo Quod, donde se inicia el paso Tortuoso.

Punta Havannah.- Situada al SE y unas 13,5 millas del cabo Providencia y configurando el extremo E de la península Córdova. Es una proyección de tierra tendida, sin vegetación y muestra varias rocas blanquecinas. Frente a su extremo SW e inmediata a la costa, hay una roca aflorada y otra sumergida.

La punta Havannah señala, en la costa N del Estrecho de Magallanes, el límite E del paso del Mar y el inicio del paso Largo por el W.

Roca Negra.- Situada al SE y unas 2,2 millas de la punta Havannah y 3,5 cables afuera de la punta W de la bahía Hannant. Es una roca que aflora en bajamar marcada con sargazos; inmediato a ella, por el lado exterior, se sondan profundidades de 45 a 50 metros; por su lado de tierra o interior, hasta 182 metros.

Se irá claro al SW de la roca Negra, manteniendo el extremo W de la isla Pillolco abierto de la punta Havannah, y demorando más al N del 335°.

Bahía Hannant.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y unas 2,5 millas de la punta Havannah y sobre la misma costa. Es una ensenada con poco menos de 1 milla de ancho con profundidades de 86 a 118 metros en la entrada, que aumentan más adentro hasta 200 metros. Las goletas loberas, no obstante, solían fondear entre los sargazos y detrás de una pequeña isla situada al final de la bahía; pero el espacio es muy reducido para que puedan hacer lo mismo las embarcaciones de mayor tamaño.

Entre las cumbres rocosas del lado E de la bahía Hannant, cuyo color general es gris claro, hay un peñón de tinte más oscuro llamado morro Oscuro, de 319 metros y que es apropiado para reconocer el puerto Angosto que se encuentra precisamente al frente de la costa S del Estrecho de Magallanes; sin embargo, con tiempo cerrado es difícil distinguirlo.

Bahía Campana.- Carta Nº 11200. Se abre justamente al SE de la entrada de la bahía Hannant. Es un profundo y angosto estero que se interna algo más de 2 millas en dirección SE, rodeado de cerros grises y desnudos. Una península rocosa, desnuda y de tierras bajas cierra la bahía por el SW.

Tanto por su orientación desfavorable, como por su lecho rocoso y excesiva profundidad en todas partes, la bahía Campana es enteramente inadecuada para fondeadero.

Cabo Cooper Key.- Situado al SE y algo más de 7 millas de la punta Havannah y en la misma costa. Es una punta prominente y de formas redondeadas, lo que la hace difícil localizar y distinguir desde el W, a menos de guiarse por la baliza luminosa; sin embargo, desde el E, aparece como un promontorio escarpado muy notable, el cual con tiempo claro, se divisa desde que se ha doblado el cabo Quod.

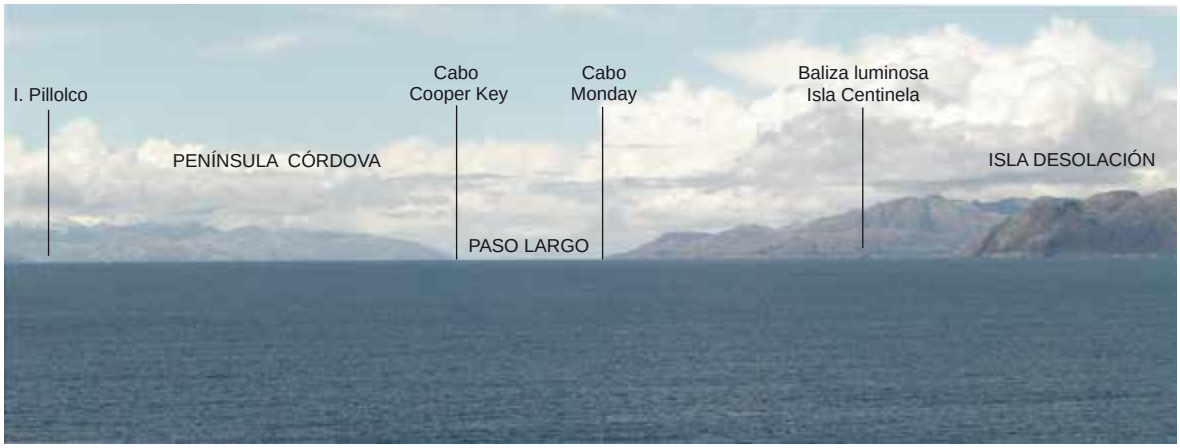
Un poco al NW del cabo Cooper Key, los cerros de la costa se deprimen y forman la península más baja que las tierras vecinas que cierra la bahía Campana por el SW.

Desde el cabo Cooper Key hacia el SE y en una extensión de 4 millas, hasta las inmediaciones de la caleta Estrella, los cerros se muestran desprovistos de toda vegetación, dejando ver superficies y aristas confusas de granito color gris blanquecino, en la que se alternan las cumbres y las quebradas, ofreciendo un aspecto de mayor desolación que antes.

Baliza luminosa Cabo Cooper Key.- Sobre el cabo Cooper Key. Señal costera. Ver características en Lista de Faros.

Cartas: 11000 - 11200 - 11210 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Largo. Vista hacia el SE desde el paso del Mar

Caleta Pollard.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 15' S; Long. 73° 10' W (aprox.). Se forma próxima al SE del cabo Cooper Key. Es un saco que se interna 1,7 millas en dirección NE y con un ancho de sólo 3 cables en su acceso y que se angosta hacia el interior.

La caleta Pollard es demasiado estrecha y de aguas muy profundas para fondeadero.

Caleta Estrella.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 16' S; Long. 73° 08' W (aprox.). Se forma al SE y unas 3,2 millas de la baliza luminosa Cabo Cooper Key. Es una pequeña ensenada, del todo inútil como fondeadero, pues, además de ser muy reducida, está sembrada de rocas.

Caleta Marión.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 17' S; Long. 73° 04' W (aprox.). Se forma al SE y unas 5,7 millas de la baliza luminosa Cabo Cooper Key y al NNW y 1,4 millas de la isla Shelter. Es también una caleta de porte reducido y sus aguas son muy profundas por lo que apenas queda espacio suficiente para que un buque pequeño pueda arriar la cadena necesaria con el fin de bornear en ella con seguridad. El fondo es además muy irregular y rocoso, con profundidades de 43 a 54 metros en los puntos donde se podría fondear.

Isla Shelter.- Situada al SE y 7 millas de la baliza luminosa Cabo Cooper Key, al SSE y 1,4 millas de la caleta Marióny bastante destacada afuera de regular tamaño y bastante notable, está cubierta de vegetación y presenta su cumbre bien definida, la que se eleva a 119 metros.

En torno y cerca de la isla Shelter se sondan de 34 a 75 metros de profundidad, pero el canalizo que corre por el N de ella no debe transitarse ya que no ha sido levantado. Próxima al NE se halla la roca Turtle, la cual es una roca aflorada; y al NW y 3 cables de su extremo NW existe otra roca sumergida, marcada con sargazos.

Estero Playa Parda.- Carta Nº 11200. Se forma al NE y 5 cables de la isla Shelter y frente a la entrada del canal Abra en la costa S del paso Largo. Este estero se interna casi 2,3 millas rectamente en dirección NNW, desde la caleta del mismo nombre y presenta 3 a 4 cables de ancho. Sus aguas son profundas hasta la medianía del estero y terminan en una restinga arenosa que circunda tierras planas y bajas, lo que parecería indicar fondos someros o moderados en ese paraje.

Caleta Playa Parda.- Carta Nº 11312. Lat. 53° 18' S; Long. 73° 00' W (aprox.). Se forma al NE y 1 milla de la punta S de la isla Shelter y sobre la costa N justo al inicio del estero Playa Parda. Es una reducida ensenada con un saco de 6 cables dirigido al NE y un ancho de 2 cables. Hacia el interior está dividida en dos partes por una proyección de tierra que termina en la punta Middle. La parte exterior y más amplia queda entre la punta Wooding —por el lado W— y la punta Middle y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

la costa de la península Córdova en esta parte —por el lado E—, la cual si bien presenta profundidades aptas para fondear, su fondo es muy rocoso y no debe emplearse como fondeadero.

La parte interior donde se encuentra el fondeadero, se abre a continuación de un estrecho paso ubicado al N de la punta Middle, con un mayor ancho de unos 70 metros, que se encuentra obstruido por la roca Svetland —picacho situado casi a medio canal a 5 metros de profundidad—, por lo que el ancho de aquél se reduce a sólo 35 metros —entre la citada roca y la punta frente a ella en la costa E—, donde la profundidad alcanza a 12 metros.

El fondeadero que se abre al interior, aunque tiene el inconveniente de ser algo reducido, las profundidades son allí de 10 a 12 metros sobre fondo de fango y está protegido por las tierras que las rodean y encierran, de modo que los vientos cualquiera que sea su dirección, pasan generalmente muy altos, dejando el fondeadero en calma; pero, como ocurre siempre en puertos muy cerrados, esta caleta tiene también sus defectos, pues en algunas ocasiones suelen experimentarse en ella turbonadas y chubascos de gran fuerza. Por consiguiente, teniendo presente el poco espacio para bornear, ningún buque cuya eslora sea superior a 50 metros, debe entrar a esta caleta, salvo en caso de urgencia.

Cuando dentro de la caleta soplan brisas ligeras, su dirección es generalmente variada y como los borneos serán frecuentes, no se debe fondear a dos anclas sino en caso de estricta necesidad, sobretodo si la permanencia en el puerto no ha de ser larga; se tendrá siempre lista el ancla de respeto y las máquinas listas.

Direcciones y fondeadero.- Al ingresar al fondeadero interior, tener presente que la punta Middle y la punta E del paso son acantiladas y de redoso limpio, debiendo los buques barajarlas a corta distancia, pues la costa opuesta a la primera es rocosa y somera y frente a la segunda está la roca Svetland.

Se encuentra fondeadero en 11 metros de agua, cuando punta E del canalizo de acceso se ve bien abierta de la punta Wooding y las rocas que afloran al N de ella. Dar conveniente resguardo a una roca de 1,2 metros situada en el extremo N del fondeadero en cuestión, al NNE y 2 cables de la punta E de la entrada, o bien, al 032° y 0,7 cables de la posición del ancla indicada en el plano del fondeadero interior de la caleta Playa Parda.

Caleta Ginn.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 19' S; Long. 72° 59' W (aprox.).Se forma al ESE y 1,8 millas de la isla Shelter y también sobre la costa N. Es una reducida y desabrigada ensenada. Las montañas que espaldean su costa son altas y coronadas de nieves perpetuas, sobresaliendo entre las más encumbradas y características la del monte Windham de 1.183 metros, hacia el ENE de la caleta. Un inmenso ventisquero que envuelve este núcleo de montañas, se derrama por las quebradas adyacentes, una de las cuales, muy profundas, desemboca al final de la caleta Ginn.

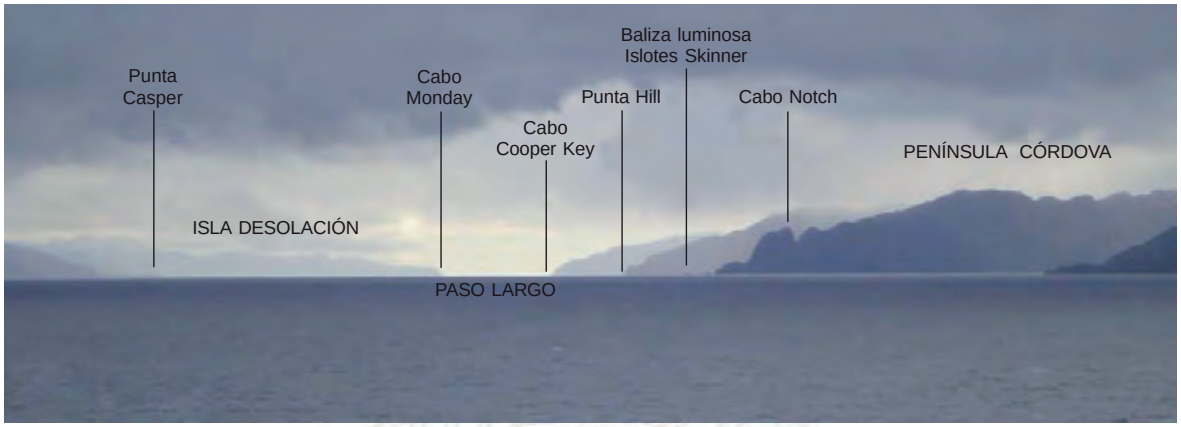
Bahía Ventisquero.- Carta Nº 11221. Se forma al SE y unas 5 millas de la isla Shelter y a 3,5 millas de la caleta Ginn. Es una ensenada de más o menos 1,8 millas de saco encauzado al NE por 7 cables de ancho. La isla Rock, que es una masa granítica sin vegetación encumbrada a 162 metros, divide la bahía en dos partes: la interior de excesiva profundidad y absolutamente inútil para la navegación y la exterior conocida con el nombre de puerto Field; aunque abierta al SW, ofrece buen fondeadero a los buques que cruzan el Estrecho de Magallanes. El extremo W de la isla Rock despide un grupo de pequeños islotes y rocas que se extienden hacia el W hasta unos 5 cables

Un ventisquero desciende del núcleo montañoso que se levanta al final de la bahía, llegando sus hielos hasta cerca de 5 cables del agua de la que los separa un bosque tupido y fragoso.

Puerto Field.- Carta Nº 11221. Lat. 53° 22' S; Long. 72° 54' W (aprox.). Se forma en el lado E y exterior de la bahía Ventisquero y se abre entre las islas Aris y Sombrero —por el lado N—, la isla Rock —por el lado NE— y costa continental en esta parte hasta la punta Pocock —por el lado SE.

El fondeadero de puerto Field, es recomendable sólo para naves de hasta 70 metros de eslora, las que pueden fondear en 11 a 22 metros de agua sobre fondo de fango y arena, con suficiente cade-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Largo. Vista hacia el NW

na en la posición del fondeadero que indica el plano, teniendo un seguro resguardo de borneo. A las naves de mayor eslora no les es aconsejable en ningún caso tomar el fondeadero hacia el interior, sino solamente hacerlo frente a la boca exterior, y ello sólo como una emergencia, ya que queda más desabrigado y cercano al canal.

Direcciones y fondeadero.- Ingresar navegando al rumbo 073° y sobre la alineación de la punta Little con la cumbre de la isla Rock. Esta enfilación conduce rectamente sobre el fondeadero de puerto Field.

Largar el ancla cuando las rocas que están al S de la isla Sombrero lleguen a quedar en línea con el borde W de la isla Boyce y demarcando al 346°.

Ingresando al puerto y desde frente a la punta Pocock, las primeras sondas acusarán profundidades entre 11 y 13 metros, en una distancia aproximada de 2 cables; después aumentarán rápidamente a 22 metros a medida que el buque se acerca al fondeadero indicado, el cual debe preferirse a cualquier otro del puerto, por cuanto está más protegido del viento y porque siendo ahí las aguas más profundas que en torno, las anclas caen como en un pozo, siendo en consecuencia, más difícil garrear.

Se previene a quienes deseen usar el fondeadero de puerto Field en circunstancias de temporal o de mal tiempo, que deben fondear a dos anclas. Para este efecto, deben entrar como siempre en la enfilación antes mencionada —punta Little-cumbre de la isla Rock y al 073°—; largando la ancla de babor al tener por la cuadra de esta misma banda a la isla Aris, y la de estribor como sea conveniente. Se advierte, asimismo, que el fondeadero marcado en el plano como recomendable, en 21 metros de agua, no es apropiado para naves mayores. Procediendo de la región E con mal tiempo, se recomienda en general a los buques pequeños permanecer en Field, hasta que las condiciones de aquél hayan mejorado, pues, seguramente, en los pasos Largo y del Mar encontrarán mar por la proa y peor tiempo.

Punta Hill.- Situada al SSE y poco más de 4,1 cables de la punta Pocock y sobre la misma costa. Es una proyección abrupta y acantilada que constituye el extremo SW de una península de este tramo. La recién referida península es alta y rocosa, separa la bahía Ventisquero de la bahía Paulina, y desde cualquier lado del Estrecho de Magallanes que se la mire, aparece como una isla.

La cadena de cerros que espaldea la punta Hill, se dirige al NE, destacándose una cumbre de 579 metros.

Bahía Paulina.- Carta Nº 11200. Se forma justamente al SE de la punta Hill. Es una dilatada rada, con una boca de 4 millas —entre la referida punta Hill por el NW y los islotes Skinner por el SE— y un saco de sólo 1 milla. Está tan sembrada de rocas e islotes que no se la puede recomendar como fondeadero, aun cuando en su lado E se encuentran profundidades de 25 a 35 metros.

Cartas: 11000 - 11200 - 11221 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

En el centro de la bahía Paulina están las islas Chope, la mayor de las cuales se alza a 24 metros, y a la que el musgo que la cubre da un aspecto de constante verdor que la hace notable. Estas islas deben rodearse siempre por el S y por el E, por cuanto el espacio que las separa de la costa al N y NW —donde se encuentra la península de la punta Hill—, está plagado de rocas y bajos fondos.

Hacia el final de la bahía Paulina se forma la caleta Notch.

Caleta Notch.- Carta Nº 11311. Lat. 53° 24' S; Long. 72° 49' W (aprox.). Se forma hacia el final de la bahía Paulina y sobre su costa N. Esta caleta tiene un saco de 1,5 millas en dirección N y un ancho medio de 5 cables. Se abre luego de una angostura formada por la proyección de la punta Southerby y el islote Haylock vecino —en el lado S— y la isla Collins —en el lado N. Esta primera angostura tiene sólo 1 cable de ancho de orilla a orilla, con un canalizo navegable de 0,4 cables y donde la profundidad mínima es de 11 metros, perfectamente delimitado por los sargazos.

Al interior de la primera angostura, se abre una amplia ensenada, donde no hay fondeadero a causa de la excesiva profundidad de sus aguas. Un cordón de islas pequeñas separa esta ensenada de la caleta interior, para entrar a la cual es necesario cruzar una segunda angostura que corre entre las islas Westley, Lally y Scott —por el lado W— y las puntas Debono y Levy y la isla Max —por el lado E. Esta angostura tiene un mayor ancho de 1 cable, pero casi en la mitad de su freo se encuentra la roca Channel a sólo 0,6 metros de profundidad y que no está marcada con sargazos, aun cuando estos abundan en otros puntos de la angostura donde la profundidad es de 7 a 9 metros. Esta roca es bastante pequeña, sondándose cerca de ella y en casi todo su contorno 9 a 11 metros y, aunque deja paso por el E y por el W, debe preferirse el del E porque por este lado es más acantilada, la ruta es más recta y el canalizo más ancho y mejor señalizado por una mancha blanca y dos balizas de enfilación instaladas, una de ellas instalada en el cerro de la Baliza. La costa entre las puntas Debono y Levy, es también acantilada y los sargazos marcan bien el veril de 7 metros.

Aparte de los indicados, los otros pasos son todos someros; en el que existe entre las islas Lally y Scott hay 5,5 metros de agua, pero es muy angosto y cegado por sargazos.

Las turbonadas, comunes en toda esta región, no son aquí particularmente sensibles; la profundidad de las aguas es moderada, y el tenedero de fango duro sin rocas. Fondeado un buque en el centro de la caleta, tendrá más de 1 cable de área de borneo.

La caleta Notch es un excelente fondeadero, pero su entrada es difícil y complicada, razón por la cual no es recomendable; pero, si algún buque, de no más de 70 metros de eslora, tuviera necesidad urgente de ejecutar reparaciones que exigieran tiempo prolongado y aguas tranquilas, esta caleta es seguramente el mejor lugar de la zona occidental en que se puede echar anclas con ese propósito.

Baliza ciega Caleta Noch Anterior.- Ubicada al 036º y 1,3 cables de costa de la costa weste de isla Max. Torre esquelética de 2,5 metros de altura de color blanco con franja horizontal roja. Elevación 9 metros. Señal costera.

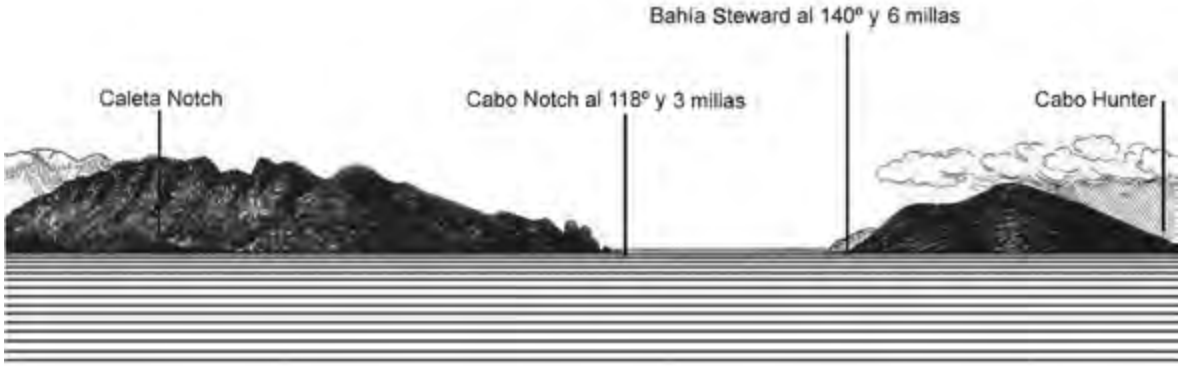
Baliza ciega Caleta Noch Posterior.- Ubicada al 352º y 93 metros de la baliza ciega Noch anterior. Torre esquelética de 3,5 metros de altura de color blanco con franja horizontal roja. Elevación 15 metros. Señal costera.

Direcciones y fondeadero.- Con tiempo en calma no hay dificultad alguna para pasar la angostura exterior gobernando al 060° y manteniéndose más cerca del islote Haylock que de la isla Collins; pero, si soplaran vientos fuertes del S que, entrando a caleta Notch darían al buque por la popa, esa maniobra podría ser de algún peligro para quien no tuviera la suficiente práctica en la navegación de los canales estrechos y sinuosos de esta región.

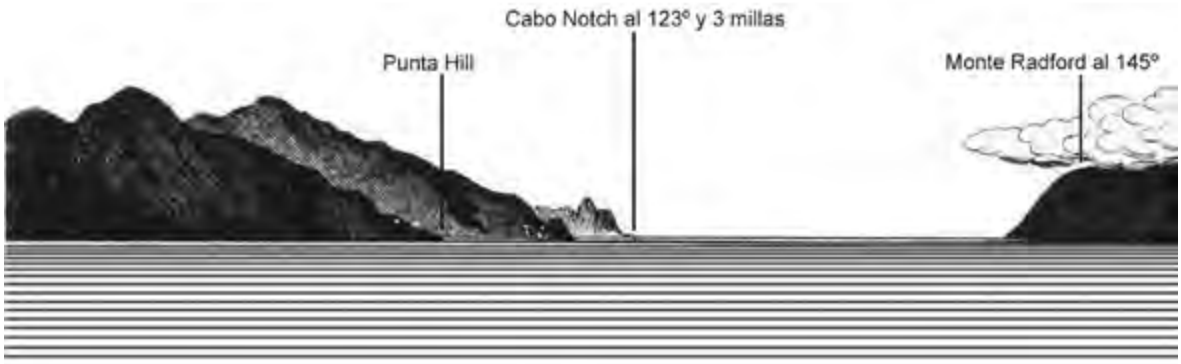
Salvada la primera angostura y para franquear luego la interior, dar rumbo hacia el final de la caleta que queda al SE de la punta Debono, reconociéndose uno a continuación del otro los siguientes puntos: la pequeña isla Max, muy boscosa, aparecerá tras la isla Westley cuando el extremo E de ésta llegue a demar-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Paso Largo. Vista hacia el SE desde frente a isla Chope



Paso Largo. Vista hacia el SE desde frente a isla Abra

carse al 010°, la mancha blanca muy notable, situada en las rocas de la orilla, aparecerá por el E de la isla Max cuando su extremo E se demarque al 359° y encima de la mancha blanca y en segundo y en tercer plano, sucesivamente, se reconocerán el cerro de la Baliza —que tiene una baliza ciega en su cumbre— y el cerro Dome de 47 metros, que es el de mayor elevación de esa zona y que se verá en línea con la punta E de la isla Max cuando ésta se demarca al 352°.

Si bien, gobernando sobre el cerro Dome mantenido un poco abierto de la isla Max se irá claro y por el E de la roca Channel, es más recomendable y exacto navegar al rumbo 352° sobre las balizas de enfilación, lo que conduce igualmente claro de dicha roca y sobre profundidades de 9 metros. Es muy buena medida de prudencia enviar con la anticipación necesaria, una embarcación a colocarse cerca de la roca, con lo cual se disipará toda duda acerca de su situación.

Al llegar a la cuadra de la punta Levy, caer a babor y gobernar para tomar el paso situado entre las islas Max y Westley; éste es perfectamente limpio, sin otro peligro en esas inmediaciones que una roca destacada hacia el centro y como a 70 metros afuera de la costa de la isla Lally; para evitarla es necesario naturalmente caer un poco a estribor al encontrarse en el paso ya nombrado.

10

El resto de la derrota no ofrece dificultad, debiendo gobernarse a medio canal entre la punta Proctor y la costa opuesta; al N y poco más de 1 cable de esta última punta, hay un bajo de 3 metros cubierto de sargazos bien visibles, pasando la derrota entre ellos y el islote Ryan. Largar el ancla en 22 metros de agua sobre fondo de fango, en el centro del fondeadero y demarcando la punta Maunder al 133°.

Cartas: 11000 - 11200 - 11311 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Islotes Skinner.- Situados al SE y casi 4 millas de la punta Hill y como desprendidos próximos al borde SW de la península del cabo Notch. Son cuatro islotes poco mayores que cayos, con una cota media de 8 metros, rodeados de fondos someros y rocas sumergidas y que afloran en bajamar.

Baliza luminosa Islotes Skinner.- Sobre el islote de más al S y más destacado hacia el medio del canal. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Cabo Notch.- Situado al SE y 1,4 millas de los islotes Skinner y configurando el borde SE de la península que separa la bahía Paulina de la bahía Guirior. Es una proyección constituida por una masa de rocas que se eleva a 119 metros, presenta cantiles profundos y se levanta perpendicularmente desde el mar y sobre la falda de un cordón de cerros, de los cuales está separado por una hendidura o corte profundo, por lo que presenta un aspecto muy característico ya sea, que se le mire desde el W o desde el E.

Bahía Guirior.- Carta Nº 11200. Se forma justamente al NE del cabo Notch. Es una amplia ensenada que se interna casi 2,3 millas en dirección N con un ancho medio de 7,5 cables.

Es posible fondear solamente en la pequeña ensenada del final, frente a una caída de agua que desde el Estrecho de Magallanes se ve como una mancha blanca. En ese punto y un poco al N de una mancha de sargazos que cubre una roca a 2 metros de profundidad, se encuentra un reducido fondeadero en 16 metros de agua sobre fondo de fango; que sólo puede ser útil para goletas o embarcaciones similares. El paso más profundo se halla al E de los sargazos.

Caleta Villena.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 26' S; Long. 72° 45' W (aprox.). Se forma al E y 1,3 millas del cabo Notch. Es una pequeña caleta, que si bien tiene una boca de casi 7 cables de ancho, una roca situada en su centro reduce su entrada considerablemente. Aunque es abierta al SW, queda a sotavento del cabo Notch, que la protege de los vientos que soplan a lo largo del Estrecho de Magallanes.

La caleta Villena no ha sido levantada.

Bahía Good Luck.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y poco más de 3 millas del cabo Notch. Es sólo una inflexión de la costa y donde se puede encontrar fondeadero en 27 metros de agua, pero el tenedero es malo y la bahía abierta a los vientos del S. En la cercanía de la punta W destaca un pequeño arrecife y el fondo del saco está rodeado de una restinga arenosa. Frente a la punta SE se encuentran fondos someros marcados con sargazos y una roca sumergida.

Bahía Arce.- Carta Nº 11200. Se forma al ESE y 8 cables de la bahía Good Luck. Es una rada de 3 cables de boca por casi 5 cables de saco y con profundidades de 11 a 33 metros. En su lado E existe un muy angosto brazo que se interna 6 cables en dirección NE y en cuya entrada hay dos islotes. Las condiciones de la bahía Arce como fondeadero no han sido estudiadas.

Seno del León.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y unas 5,4 millas del cabo Notch y a 1,3 millas de la bahía Arce. Es un angosto seno que se interna 2,3 millas en dirección NE y termina en una pequeña dársena, donde se sondan profundidades de 22 metros. A poco menos de 1 milla de la entrada existe una roca aflorada que obstruye el acceso hacia el interior del seno.

Bahía Lángara.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y 1,3 millas del seno del León. Es una rada de reducido tamaño con fondo de arena fangosa sobre lecho de rocas; no puede recomendarse ni siquiera como fondeadero de ocasión. La punta SE de esta bahía despide hacia el W y el S y hasta 5 cables afuera, un grupo de islas y rocas.

Islotes Osorno.- Situados al SSE y 5 cables de la bahía Lángara. Forman un grupo de islotes y rocas destacadas hacia el centro del estrecho y separados de la costa hasta 5 cables. El islote de más al W se eleva a sólo 4,5 metros.

Los islotes Osorno limitan por el W a la bahía del mismo nombre.

Bahía Osorno.- Carta Nº 11200. Se forma hacia el E de los islotes Osorno y justamente al N del cabo Falso Quod. Es una ensenada de casi 6 cables de boca y saco, que se interna al E. Por ser

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

abierta a los vientos dominantes, como por su excesiva profundidad, no tiene importancia alguna para la navegación.

Cabo Falso Quod.- Situado al SE y 8,4 millas del cabo Notch y justamente al SE de la bahía Osorno. Es una destacada prominencia que se alza a 275 metros y su parte más avanzada al Estrecho de Magallanes queda sensiblemente en la dirección general de la costa N en este tramo.

Viniendo del W de noche o con tiempo cerrado, se debe cuidar no confundir el cabo Falso Quod con el cabo Quod que se le parece bastante, pero que es más saliente al canal y está situado 1,8 millas más al SE.

Bahía Barceló.- Carta Nº 11200. Se abre en el lado E del cabo Falso Quod. Es una ensenada de unos 8 cables de boca y casi 2 millas de saco dirigido al NNE. Al final de la bahía, en su parte de más al E, hay una playa de arena, pero, completamente desabrigada.

La bahía Barceló no ofrece fondeadero seguro alguno, pues su parte W, además de pequeña, tiene una mancha de sargazos en el centro, y la E es desabrigada y con aguas muy profundas. En ella se sondan hasta 45 metros entre los sargazos de la orilla y tan cerca de ésta que no se podría utilizar esa zona como fondeadero.

Cabo Quod.- Situado al SE y 1,8 millas del cabo Falso Quod y en la misma costa. Es un promontorio de 198 metros de elevación y su aspecto es semejante al del cabo Falso Quod; por lo que se debe estar atento y no confundirlo cuando se proceda del W con tiempo cerrado. Sin embargo, el cabo Falso Quod se diferencia del cabo Quod, en que el segundo es más saliente hacia el canal y está más al SE, caracterizándolo más aún. Además, el perfil del cabo Quod está particularizado por una hendidura que tiene en la cumbre, todo lo cual hace imposible una equivocación para quien venga desde el E.

Islote Beware.- Situado al NW y 4 cables del cabo Quod. Es un islote desprovisto de vegetación y que se eleva a 15 metros.

PASO LARGO - COSTA SUR
Desde el paso Córdova a la bahía Butler

Paso Córdova.- Carta Nº 11200. Separa la costa SE de la isla Córdova —por el lado W— del borde NW de la isla Desolación —por el lado E—, en una extensión de sólo 1,5 millas en dirección general NE-SW. En su entrada N tiene 5 cables de ancho, y en el extremo SW sólo 2,5 cables. A 5 cables de la entrada S y un poco al E de la línea de medio canal, hay un islote y varias rocas afloradas que se extienden hasta la parte más angosta del canal, vecinas a la costa E.

La isla Córdova termina en esta parte en una puntilla, al E de la cual y cerca de ella, se puede fondear en 35 metros de agua, pero el fondo es rocoso y las riberas acantiladas, lo que determina que este fondeadero sea peligroso. La punta S de la isla Córdova, despide sargazos hasta buena distancia hacia afuera; pero a medio canal, en la angostura, hay 36 metros de agua.

El paso Córdova comunica las aguas del Estrecho de Magallanes con las del estero Córdova.

Caleta Medalla.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 10’ S; Long. 73° 26’ W (aprox.). Se forma al SE y casi 3 millas de la isla Córdova y en la misma costa. Es una caleta de forma semicircular —como de 1,5 cables de diámetro— y en su entrada hay un islote que determina dos pasos de entrada. El paso de más al E es útil sólo para botes a causa de la poca profundidad de sus aguas; pero, el paso del W aunque de sólo 0,3 cables de ancho y que los sargazos cubren hasta la mitad de este espacio, ofrece siempre un paso libre, limpio y con 11 metros de agua, entre el islote mencionado y los sargazos. Entre estos mismos, la profundidad no es menor de 5,5 metros; y dentro de la caleta hay de 12 a 16 metros de agua sobre fondo de arena y lama, excepto en la vecindad de las orillas, donde el fondo es de roca y la profundidad decrece a 7 metros.

La caleta Medalla es muy pintoresca, pero demasiado reducida y muy poco abrigada, por lo que no se recomienda, sino para botes y embarcaciones menores y de buen gobierno, debido a la estrechez de su entrada.

Cartas: 11000 - 11200 - 11210 - 11230 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Para tomar la caleta no hay otros peligros que los que están a la vista, esto es, unos islotes situados cerca de la boca y los sargazos que bordean las riberas, los cuales deben evitarse aunque no siempre sean signo de fondo somero.

En el seno de la ensenada que se forma en la costa entre la caleta Medalla y el cabo Monday —situado al SE y 1 milla—, hay otra caleta pequeña y muy semejante a la descrita, pero cuya entrada aun más angosta, sólo es accesible para botes.

Cabo Monday.- Situado al SE y unas 8,5 millas de la isla Centinela y al W y poco más de 3 millas de la punta Havannah en la costa opuesta. Es un promontorio abrupto de cumbre plana y que se alza a 289 metros.

Caleta Byron.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 11' S; Long. 73° 24' W (aprox.). Se forma en el lado S y justamente al pie del cabo Monday. Es una pequeña ensenada de fondo rocoso. Al W y 1,5 cables del islote que está próximo a la punta E, se encuentra una mancha de sargazos que marca un bajo fondo de 9 metros.

La caleta Byron es apropiada sólo para goletas o embarcaciones menores, las que deben fondear próximas y al resguardo del cabo Monday para precaverse de los vientos del NW que se hacen sentir con fuerza en esta ensenada.

Estero Indio.- Carta Nº 11210. Se forma al SE y 5 cables de la caleta Byron. Es simplemente una ensenada angosta y que se interna unas 2,3 millas en dirección general WSW. Su profundidad es excesiva y la entrada está casi obstruida por unos islotes y una roca sumergida, cualidades que hacen a este estero totalmente inútil para la navegación.

Punta Davis.- Situada al SE y 1,8 millas del cabo Monday y al SE y 7 cables del estero Indio. Es una proyección de tierra de forma algo rectangular y sobre su extremo más avanzado al Estrecho de Magallanes se alza un cerro notable a 38 metros, de forma cónica y cubierto de musgo. Su redoso en dirección al Estrecho de Magallanes es sucio, destaca al NE y casi 2 cables, una roca aflorada junto a la cual se encuentran dos rocas sumergidas rodeadas de sargazos.

Estero Canoa.- Carta Nº 11210. Se forma al SE y poco más de 2 millas del cabo Monday y al S y 5 cables de la punta Davis. Es un angosto y profundo estero que se interna unas 2 millas en dirección WSW y en su término se divide en dos brazos o dársenas que se dirigen a su vez al WNW y al ESE, como 5 y 7 cables respectivamente. Su entrada se abre por el E de la isla que casi cierra el paso y es muy angosta. Las dársenas interiores son demasiado reducidas e inapropiadas, excepto para los buques de limitada eslora. La dársena del W está cerrada por rocas y sargazos; la del centro tiene fondo rocoso, pero la del E con 11 metros de agua sobre fondo de fango, y buena para embarcaciones menores, queda muy alejada de la ruta del Estrecho de Magallanes. Las turbonadas soplan allí con mucha fuerza y persistencia.

Caleta Half-Port.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 12' S; Long. 73° 22' W (aprox.). Se forma inmediatamente al SE de la entrada del estero Canoa. Es una pequeña escotadura de la costa S. Si bien la punta Davis es bastante avanzada y resguarda a la caleta Half-Port por el N formando un socaire, no es conveniente usar esta caleta teniendo al puerto Angosto tan cerca. Los vientos del NW suelen sentirse con fuerza en esta caleta.

Para encontrar fondeadero en 29 metros de agua, es necesario largar el ancla a poco más de 0,5 cable afuera de la costa.

Puerto Angosto.- Carta Nº 11212. Lat. 53° 13' S; Long. 73° 21' W (aprox.). Se forma al SE y 3,5 millas del cabo Monday y casi al W del extremo de la península que cierra la bahía Campana en la costa opuesta. Es un pequeño fondeadero ubicado al término de una bahía que se interna 1,1 millas en dirección W y su ancho, que en la boca tiene 1,5 cables, decrece a poco más de 1 cable hacia el interior y 7,5 cables, y aumenta hacia el final a 2,5 cables. Esta bahía se abre entre al islote Entry —situado al E y poco más de 0,5 cable de la punta N del puerto— y la punta Wise que cierra el puerto por el lado S. El referido islote Entry se eleva a 9 metros y destaca al SE y 0,5 cable una roca aflorada marcada por sargazos. La punta Wise es también sucia y despide hasta 2,5 cables afuera de la orilla, tres islotes.

Cartas: 11000 - 11200 - 11210 - 11212

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Hacia el interior de la bahía y cercanos a la costa N, se encuentra un grupo de islas e islotes, entre los que destaca la isla Pasaje de 12 metros de elevación. Un poco más adentro del grupo anterior se haya la roca Thumb.

La punta Hoy, situada en la costa S de la entrada a la cala al final de la bahía, donde se encuentra el fondeadero recomendado, destaca espesos sargazos hasta el veril de 16 metros, especialmente su orilla W. La costa al S de la misma punta despide dos proyecciones rocosas; la segunda de las cuales es una roca plana visible desde el fondeadero, y casi a 1,5 cables. Hacia el NNE de la punta Hoy y a medio canal, hay una profundidad mínima de 11 metros.

En puerto Angosto el fondo es de roca y disparejo, y en los huecos y depresiones hay arcilla dura, en la cual las anclas agarran generalmente bien.

En el recodo W del puerto cae una cascada notable y de buen caudal que se despeña por una pendiente de 15 a 20 metros de cota; es visible entrando al fondeadero al punto que se ha rebasado la isla Pasaje, y tiene su origen en un extenso lago situado al interior de dicha pendiente. Esta cascada es muy característica por la blancura de sus aguas y por el ruido que produce la corriente. Además de ella, y en torno de la bahía, hay varias otras cascadas de menor importancia, que se hacen notar generalmente después de una lluvia abundante.

Durante el invierno se hiela ocasionalmente la superficie del agua en la ensenada al final del puerto, sin que esto llegue a dificultar la maniobra del buque.

El puerto Angosto ofrece buen fondeadero con suficiente desahogo sólo para naves menores; para un buque más pequeño no es tan recomendable como playa Parda, donde la profundidad es mucho menor y el fondo es todo de fango.

Referencias terrestres.- La mejor referencia para reconocer el puerto Angosto es el monte Posesión de 502 metros —situado al SE y casi 1 milla del puerto Angosto— que se presenta separado de los cerros que siguen hacia el S por una depresión del terreno que corre al final de la bahía Lewis, como si fuese su continuación.

En la costa N del Estrecho de Magallanes, hacia el NE de la bahía Hannant, hay otro monte denominado morro Oscuro, que también se recomienda como buena referencia para reconocer el puerto Angosto.

Direcciones y fondeadero.- Una vez reconocida la entrada a la bahía del puerto Angosto, ingresar navegando a medio canal, dando prudente resguardo al islote Entry y roca destacada al SE de él —por el lado N— y a la punta Wise —por el lado S—, hasta llegar a la cuadra de la punta Hoy. Enseguida, cambiar el rumbo a babor, escapu-lando la punta Hoy, hasta el 240° y dirigirse al fondeadero, el que se encuentra justamente en la enfilación de la misma punta con el borde S de la isla Pasaje.

Podrá suceder que, antes de llegar al fondeadero indicado en el plano del puerto, el ecosonda acuse profundidades de 14 metros más o menos que existen en el trayecto al W de la punta Hoy; circunstancias que se debe tener presente si se desea llevar el ancla a la pendura.

Para verificar la situación de fondeo, conviene tomar una demarcación de la segunda proyección rocosa de la costa que sigue al S de punta Hoy, esto es, de la roca plana anteriormente aludida, la cual deberá demarcarse al 120° del fondeadero recomendado.

La configuración de las montañas y quebradas del interior de puerto Angosto hacen que éste sea accesible a los vientos que soplan del 3er cuadrante, éstos cambian constantemente entre el S y el W, ocasionalmente, soplan del E, existiendo en las áreas abiertas del Estrecho de Magallanes viento de componente SW. En cambio, la costa N del fondeadero es tan escarpada y uniforme que es un obstáculo insalvable para los vientos de esa dirección. Por consiguiente, un buque fondeado en este punto mantendrá por lo general y principalmente en mal tiempo, su proa entre el S y el SW. Por la misma razón, al fondear no se debe largar la ancla muy en el centro de la ensenada, sino prudentemente cerca de la costa S.

Con vientos moderados, los chubascos se hacen sentir en todas direcciones; en tal caso lo más probable es que el buque bornee y gire sobre su ancla. Por esta razón para evitar en parte el roce contra las asperezas del fondo, conviene mante-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

ner, mientras lo permita el tiempo, poca cadena afuera; arriándose, sin embargo, toda la necesaria desde el momento en que comiencen las ráfagas, pues los revolones soplan con mucha violencia, lo que hace sufrir a las cadenas fuertes estrepadas.

En resumen, y desde el punto de vista de las turbonadas, no hay mucho que elegir entre el puerto Angosto y la caleta Playa Parda, pues, con tiempo duro de determinadas direcciones, aquéllas soplan con gran fuerza en ambos lugares.

Costa inmediata.- La costa que continúa al SE del puerto Angosto en una extensión de casi 3,5 millas, hasta la entrada del estero Cormorant, presenta muchos accidentes y escotaduras, pero ninguna de dimensiones suficientes para que pueda servir de fondeadero, salvo la caleta Brooke situada inmediatamente al S de la entrada a puerto Angosto. Hacia el final de este tramo se encuentra la bahía Lewis y hacia el E y S de ésta, los islotes Pritchard y las islas Wellard y Grave.

Caleta Brooke.- Carta Nº 11210. Lat. 53° 13' S; Long. 73° 20' W (aprox.). Se forma próxima al S de la entrada al puerto Angosto. Es una pequeña ensenada de 2 cables de boca y 3 cables de saco. Su fondo es de roca y los sargazos salen bastante de ambas puntas de la entrada. Una cascada se vacía en esta caleta, bien visible cuando su caudal es abundante. Es útil sólo para embarcaciones menores.

Islotes Pritchard.- Situados al SE y casi 6 millas del cabo Monday y al SE y unas 2 millas de la caleta Brooke. Es un grupo de islotes, con algunos bajos fondos y rocas sumergidas y que afloran en bajamar a su rededor, dispuestos en una fila de casi 7 cables de extensión y ligeramente desprendidos de la línea de la costa.

Al WNW y a 5 cables y 1 milla de los islotes Pritchard, respectivamente, se encuentran la isla Grave y la bahía Lewis.

Las goletas acostumbran fondear entre los islotes nombrados, y también en una pequeña ensenada existente en la costa continental al W de la isla Grave; pero en ambos lugares el fondo es rocoso.

Isla Wellard.- Situada al S y 4,5 cables de los islotes Pritchard y en el acceso de la bahía Cormoran. Es una isla de forma algo alargada y casi 6 cables de longitud, se eleva a 69 metros y destaca un islote próximo a su costa SE. Además, cierra por el S la bahía Lewis.

Bahía Lewis.- Carta Nº 11210. Se forma hacia el WNW de los islotes Pritchard e isla Wellard. Es una ensenada con un saco que se interna poco más de 1 milla en dirección WNW, rodeando por el S la ladera E del monte Posesión. Es demasiado profunda y estrecha para que pueda utilizarse como fondeadero.

Isla Grave.- Situada al NW y 3,5 cables de la isla Wellard y próxima a la costa S de la entrada a la bahía Lewis. Es una isla pequeña con algunos islotes destacados muy próximos al S de su extremo SE.

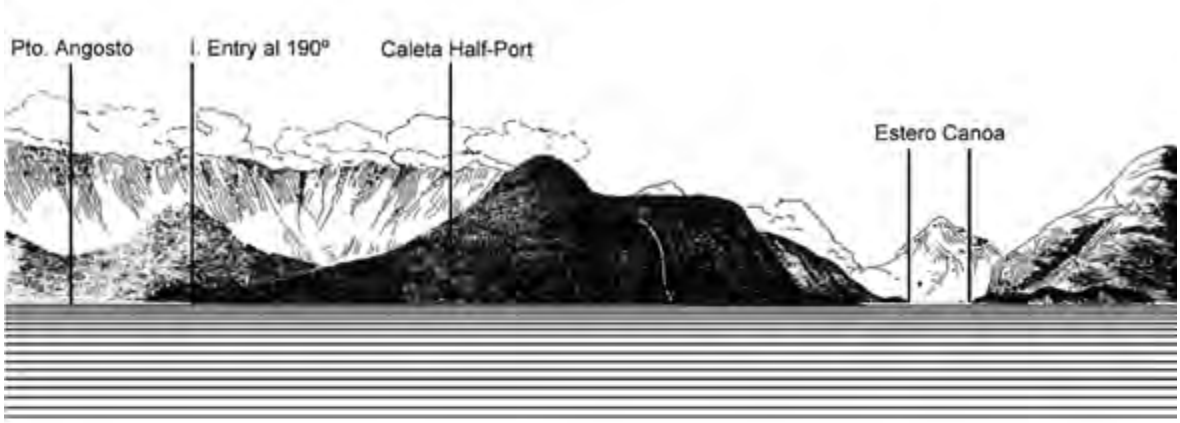
Entre el borde W de la isla Grave y la costa continental, se forma la ensenada donde fondean las goletas, descrita en el párrafo de los islotes Pritchard.

Estero Cormorant.- Carta Nº 11200. Se forma inmediatamente al S de la isla Wellard. Es un brazo de mar profundo y tortuoso, que se interna casi 2 millas en dirección SW y luego tuerce al WNW por casi 2,5 millas más, su ancho medio es de 3 cables. En su costa W, y más o menos en la mitad del primer tramo, se forman dos inflexiones muy reducidas y cerradas por rocas, e inútiles para la navegación. El último tramo, que se dirige al WNW, se ramifica, primero con un brazo que se dirige al SW por poco más de 1 milla y también inútil para la navegación; y luego otro brazo de mar se dirige al NNW por casi 7 cables y al final del cual se encuentra la caleta Mostyn, único buen fondeadero que puede encontrarse en este estero.

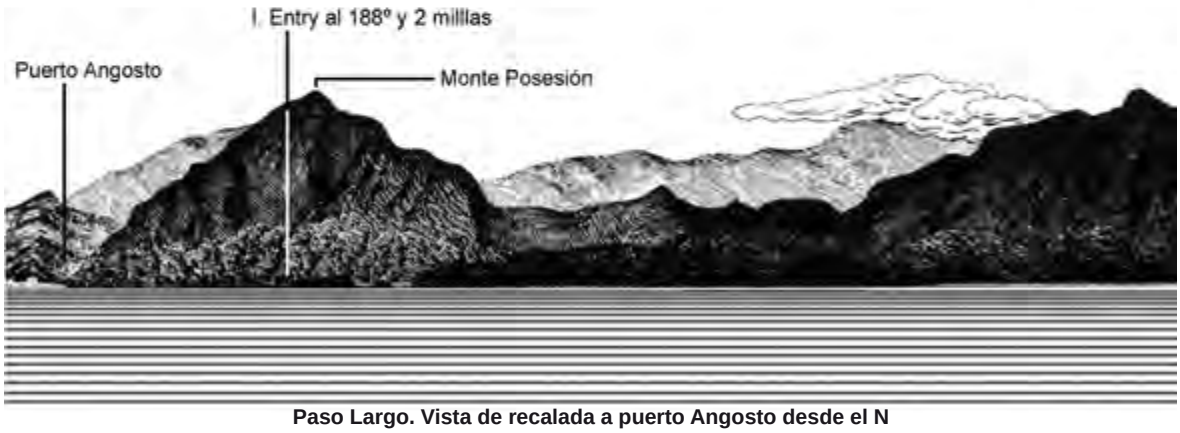
Caleta Mostyn.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 15' S; Long. 73° 22' W (aprox.). Se forma casi al término del brazo NNW del estero Cormorant. Es una caleta pequeña, rodeada de elevados cerros que la protegen de las rachas de viento de cualquier cuadrante. Su profundidad varía de 2 a 40 metros sobre fondo de fango.

La entrada a la caleta Mostyn es angosta, con sargazos a ambos lados, y de una profundidad

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Costa W del Paso Largo. Vista de recalada a estero Canoa y puerto Angosto



Paso Largo. Vista de recalada a puerto Angosto desde el N

media de 11 metros. Aunque los sargazos contornean toda la costa N de la caleta, donde existen dos rocas sumergidas, el lado opuesto es limpio, y hay espacio suficiente para que un buque de tamaño reducido pueda quedar a la gira sobre un ancla.

La caleta Mostyn es uno de los mejores fondeaderos en esta parte de la costa S del Estrecho de Magallanes, por estar bien protegida de todos los vientos y ofrecer un buen tenedero a las anclas.

Direcciones y fondeadero.- Para tomar caleta Mostyn, gobernar a medio canal hacia adentro del estero Cormorant, pasando por el S de la isla Wellard; y cuando se haya doblado el extremo S de la península que forma el estero por el N, gobernar acercándose a la costa de este lado, para evitar un gran bajo de rocas con sargazos que existen casi en la mitad del canal.

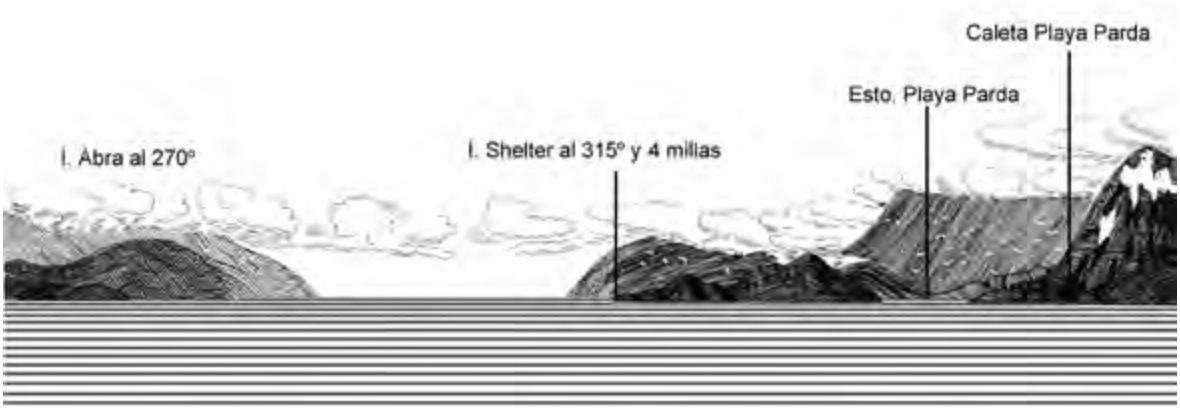
Bahía Underhill.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 17' S; Long. 73° 16' W (aprox.). Se forma al SE y 8,5 millas del cabo Monday y frente al cabo Cooper Key de la costa opuesta. Es una rada de casi 6 cables de boca y 5 cables de saco y no ofrece fondeadero. La pequeña caleta que se forma en el lado W de la bahía y detrás de unos islotes, aunque rocosa y pequeña, puede servir de fondeadero ocasional a pequeñas goletas y embarcaciones menores.

Punta Casper.- Situada al SE y casi 12 millas del cabo Monday y al ESE y 3,3 millas de la bahía Underhill. Es una angosta proyección de tierra de poco más de 7 cables y dirigida al E. Está rodeada de sargazos.

Cartas: 11000 - 11200

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Paso Largo. Vista hacia el NW desde el frente al estero Rocalloso

Al S de la punta Casper se forma una bahía muy abierta y de aguas profundas, que termina en la punta Harry, al S de la cual se abre el estero Rocalloso.

Estero Rocalloso.- Carta Nº 11312. Lat. 53° 20' S; Long. 73° 13' W (aprox.). Se forma al SSW y casi 1 milla de la punta Casper. Es un angosto estero que se interna 1,7 millas en dirección media WSW. Se abre inmediatamente al doblar la punta Harry —situada al SW y 8 cables de la punta Casper.

Frente a su entrada y al S y 6 cables de la punta Casper, está la pequeña y rocosa isla Ellen, al ESE y 6 cables de la cual, se encuentra un bajo fondo con una roca que aflora en bajamar marcada con sargazos. El área comprendida entre esta isla y la roca es somera y sucia, por lo que no se la debe transitar.

La punta Harry, en el extremo N de la entrada, despide sargazos hasta más de 1 cable afuera, y debe dársele un buen resguardo; pasada esta punta el estero no presenta ningún peligro.

Se encuentra fondeadero en 22 a 30 metros de agua sobre fondo de cascajo fangoso y conchuela, al final del estero; donde el saco tiene 1,5 cables de ancho. Este fondeadero es apto sólo para naves menores.

Las turbonadas soplan en este fondeadero con bastante fuerza, pero sólo en la misma dirección del canal, esto es, ya hacia adentro o ya hacia afuera.

El estero Rocalloso, como su nombre lo indica, es rocoso y de condiciones inferiores como fondeadero a la caleta Playa Parda, que se halla casi al frente en la costa N del Estrecho de Magallanes, y que debe preferirse si no se pudiera alcanzar a llegar a puerto Angosto.

Direcciones y fondeadero.- Antes de ingresar al estero, pasar a prudente distancia por el N de la isla Ellen, incluyendo los sargazos que denuncian las rocas que afloran en bajamar destacadas al ESE de ella. Luego, cambiar el rumbo a babor para pasar a media distancia entre la punta Casper y la citada isla. Así, se rodeará toda el área insidiosa comprendida entre la isla Ellen y las rocas destacadas al ESE de ella. Posteriormente, gobernar en dirección a la boca del estero Rocalloso y navegarlo siempre a medio freo.

Para quedar perfectamente seguro en este fondeadero, es necesario fondear a dos anclas, debiendo largarse la primera a media distancia entre ambas orillas cuando la gran cascada del lado S demora al 132°, y la segunda también a medio freo, pero más adentro de la ensenada, o hacia el final del estero, y arriar unos 4 paños de cada cadena.

Punta Aldea.- Situada al SE y 4 millas de la punta Casper y sobre la costa W de la entrada del canal Abra. Es un hermoso promontorio que se alza a 468 metros. Fue denominada así, cuando esta zona fue reconocida, por haberse encontrado en la caleta inmediata al W, una pequeña aldea con un buen número de rucas de indígenas.

Cartas: 11000 - 11200 - 11312 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Isla Abra.- Situada al SE y 1 milla de la punta Aldea y en el centro de la entrada E del canal Abra. Es una pequeña isla de forma triangular y que se alza a 94 metros. Está cubierta de una espesa vegetación.

Canal Abra.- Carta Nº 11200. Separa la costa E y S de la isla Desolación —por el lado N— de la costa W y N de la gran isla Santa Inés —por el lado S—, en una extensión de unas 25 millas en dirección general E-W; desde su entrada E en el paso Largo, justamente al S de la punta Aldea, hasta su acceso W en el paso Dynevor. Su ancho en el acceso E es de unas 2 millas, el cual disminuye hacia el W y llega a tener 7,5 cables; en su salida W es de 1,8 millas.

El canal Abra comunica las aguas del paso Largo del Estrecho de Magallanes con las del paso Dynevor y bahía Otway. Podría ser de gran utilidad para los buques que llegaren a verse en dificultades frente a la costa W de las islas Desolación y Santa Inés.

En el Derrotero de la Costa de Chile, volumen V, Capítulo XII, se encuentra la descripción geográfica, las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en los canales, esteros, senos y bahías que se forman en el área ubicada al SW del Estrecho de Magallanes.

Caleta Bates.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 23' S; Long. 73° 02' W (aprox.). Se forma al ESE y 1,3 millas de la isla Abra y sobre el borde N de la isla Santa Inés. Es una reducida caleta con un saco de casi 1 milla en dirección SSW, pero es demasiado angosta para que pueda tener alguna utilidad para la navegación.

Bahía Arathoon.- Carta Nº 11200. Se abre al ESE y unas 2,5 millas de la isla Abra. Es un gran seno que se interna unas 6 millas en dirección general S, con un brazo más corto dirigido al SSW. Su acceso tiene cerca de 5 cables de ancho y está libre de peligros. La punta E de la entrada es rocosa y sucia al ESE, en una extensión de 7 cables, y hasta 2 cables afuera de la costa.

Las aguas de la bahía Arathoon son profundas, lo mismo que las de sus dos brazos interiores, razón por la cual no hay fondeaderos en el lado W; pero hacia el final del brazo E se abre el puerto Marsh.

La navegación de la bahía Arathoon no ofrece peligro a medio canal hasta la proximidad de la punta Doyle, frente a la cual y a 2 cables, se encuentra una roca a 1,3 metros de profundidad, marcada con sargazos, donde la derrota se debe llevar entre la roca y la punta. Más al interior, no hay dificultades hasta llegar al puerto Marsh.

Puerto Marsh.- Carta Nº 11221. Lat. 53° 28' S; Long. 73° 00' W (aprox.). Se forma a unas 4,5 millas al interior de la bahía Arathoon. Es una ensenada de forma oblonga de 1 milla de largo en dirección NNW-SSE por 7 cables de ancho. Está rodeada de montañas elevadas cubiertas por extensos ventisqueros y tiene mucha semejanza con la bahía Havergal occidental, situada al E y 3 millas.

La punta Drew, la del NW de la entrada al puerto, es sucia y los sargazos se extienden al SE hasta 2,5 cables de ella, destacándose un bajo fondo de 5,2 metros. Se le debe dar un buen resguardo, lo que no presenta inconveniente, pues la costa opuesta es limpia.

La boca del puerto propiamente tal, es limpia y sin peligro alguno. Se abre entre la punta Henry —situada al S y 3,9 cables de la punta Drew— y la costa E, donde tiene 1,5 cables de ancho y su menor profundidad es de 18 metros. En la esquina SW de la costa W del puerto, se halla la punta Creek, al S de la cual se abre un canalizo que accede a una caleta muy pequeña, de aguas profundas y sin importancia. Inmediatas a la costa E del puerto, están las rocas Blancas, que se alzan a sólo 1,5 metros. En el recodo del SE, se abre otro pequeño canal, de casi 1 cable de ancho, que conduce a una segunda rada de aguas muy profundas y también inútil, en cuya entrada se encuentra el islote Steele cubierto de árboles, el que se divisa desde el fondeadero frente a una extensa mancha de hielo, desprendida al parecer del gran ventisquero del monte Wharton.

El veril de 20 metros divide al puerto en dos zonas de profundidades muy desiguales: la mitad NW, o algo más, es más espaciosa; pero inadecuada para fondeadero por su excesiva profundidad. La mitad o tercio SE, que ocupa una superficie bastante considerable, es de fondo rocoso, pero parejo y cubierto de una capa de fango, donde puede encontrarse fondeadero en 16 a 18 me-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

tros de agua. El tenedero, en suma, no es de lo mejor, pero hay en él espacio suficiente para que fondee un buque de tamaño medio, el cual en caso de vientos duros puede largar su segunda ancla.

La dirección de las turbonadas en el puerto Marsh varía desde el NNW al SE pasando por el W. Pero rara vez se producen saltos en la dirección del viento mayores de un cuadrante.

Encontrándose el puerto Marsh a unas 6 millas de la derrota en el paso Largo, no es, por lo general, muy frecuentado; por otra parte, frente a la bahía Arathoon en la costa opuesta, está el fondeadero Field.

Direcciones y fondeadero.- Ingresar al puerto Marsh navegando a medio freo frente a la punta Henry y luego caer a babor para aproximar al fondeadero navegando al rumbo 148° en dirección al islote Steele, el que debe mantenerse a la vista a medio canal, esto es, claro de ambas costas de la angostura que forma la entrada de la rada interior. Largar el ancla en 18 metros de profundidad cuando la roca de más al N de las rocas Blancas de la costa E se demarca al 093°.

Isla Stella.- Situada al E y 7 cables de la punta E de la entrada a la bahía Arathoon y muy próxima a la costa vecina al S. Es una isla bordeada de fondos someros con dos rocas que afloran en bajamar.

Caleta Wagner.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 24' S; Long. 72° 58' W (aprox.). Se forma al SE y unos 3 cables de la isla Stella. Es una muy reducida ensenada, protegida de los vientos arrachados, que sólo puede ofrecer abrigo y fondeadero en fondo rocoso para embarcaciones menores.

Desde bahía Arathoon hasta la caleta Humphrey, la costa corre en dirección media del ESE–WNW por unas 3 millas.

Monte Radford.- Situado al SE y 8 cables de la isla Stella, al NW y 1,5 millas de la caleta Humphrey y frente al fondeadero Field en la costa N del paso Largo. Es un cerro de forma cónica y que se alza a 100 metros muy cerca de la orilla; se asemeja a un túmulo funerario.

Baliza luminosa Monte Radford.- Sobre la punta que proyecta el monte Radford en la costa S del paso Largo. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Caleta Humphrey.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 26' S; Long. 72° 56' W (aprox.). Se forma al SE y 3,2 millas de la bahía Arathoon y al SE y 1,5 millas de la baliza luminosa Monte Radford. Es un angosto saco de 1,5 millas dirigido al SW y termina en una caleta muy estrecha, al centro de la cual y en su parte más ancha, se encuentra una roca aflorada. Es inútil como fondeadero.

Seno Nevado.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y unas 3 millas del monte Radford y frente a la bahía Paulina de la costa opuesta. Es una muy extendida bahía que se interna unas 6 millas hacia el SSE en la isla Santa Inés, para continuar hasta el final en dirección general S por otras 7 millas. Termina en una gran bahía muy profunda en todas sus partes, pero en su término se puede encontrar fondeadero en tres caletas, siendo la más recomendable la que se halla en la parte E de la bahía.

La costa W del seno Nevado, al S y 2,5 millas de la bahía Havergal, presenta una entrada o bahía de 2,5 cables de ancho, cerrada al S por una península, cuya costa S corre al W por 2 millas. En la costa E se encuentran varias caletas con regulares profundidades, pero todas poco apropiadas, debido a su poco saco y a las fuertes turbonadas que en ellas se experimentan.

A poco más de 3 millas de la entrada y sobre la costa W, hay un ventisquero, que desciende del extenso campo de hielo que rodea el monte Wharton de 1.327 metros, y llega hasta cerca de 45 metros de elevación. Este ventisquero señala bien la situación de la bahía Havergal.

Estero Chink.- Carta Nº 11200. Se forma justamente al S de la punta W de la entrada al seno Nevado. Es sólo una quebrada o grieta de la costa de 7,5 cables de saco y muy angosta. Si bien tiene profundidades de 20 a 35 metros, es inútil como fondeadero.

Bahía Havergal.- Carta Nº 11221. Lat. 53° 29' S; Long. 72° 53' W (aprox.). Se forma en la costa W

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

del seno Nevado y a poco más de 2 millas al interior de su entrada. Es una bahía con un saco que se interna casi 2 millas hacia el SSW y unos 8 cables de ancho medio.

El panorama que se ofrece a la vista, en la bahía Havergal, es magnífico e indescriptible, especialmente cuando el ventisquero del monte Wharton está libre de nubes, lo que sucede raras veces, pues la cumbre de aquél está normalmente cubierta.

La isla Arthur, de forma alargada y 1,6 millas de largo en sentido NNE-SSW, divide la bahía en dos partes, donde se encuentran fondeaderos de dimensiones moderadas: Havergal Occidental y Havergal Oriental. Hay fondeadero en ambos, pero el último reúne mucho mejores condiciones que el primero.

Bahía Havergal Occidental.- Carta Nº 11221. Se forma entre la costa E de la isla Santa Inés —por el lado W— y la costa W de la isla Arthur —por el lado E. Es una angosta ensenada que se interna 1,6 millas en dirección SSW y con un ancho variable entre 3,5 y 1,2 cables.

Se encuentra fondeadero hacia el final de la bahía Havergal Occidental, luego de una angostura de 1,2 cables de ancho. Allí, el veril de 20 metros de profundidad determina dos áreas aptas para fondear: la del lado SE, con profundidades de 20 a 16 metros y constituida por una plataforma compuesta de arena fangosa sobre piedras sueltas y tenedero poco recomendable, donde el espacio no es grande, siendo necesario, en consecuencia, largar el ancla muy cerca del veril límite, esto es, inmediato al borde de la plataforma, con el consiguiente peligro de que borneando el buque caiga el seno de la cadena a la parte más profunda. La del lado NW, ocupa el saco central inmediatamente al W de la península S de la isla Arthur, donde las aguas son más profundas que lo que sería de desear; pero el fondo, formado de rocas que cubren un fango duro, ofrece buen tenedero.

Si bien, la bahía Havergal Occidental es más espaciosa que la de Havergal Oriental, las turbonadas soplan allí en todas direcciones, siendo particularmente violentas las que descienden de los montes y quebradas vecinas al monte Wharton.

Caleta Yacht.- Carta Nº 11221. Lat. 53° 29’ S; Long. 72° 55’ W (aprox.). Se forma sobre la costa W de la bahía Havergal Occidental. Es una pequeña caleta con profundidades de 11 a 16 metros, excepto en las cercanías de la costa NW, donde existen aguas someras y bajos fondos.

Una derivación del gran ventisquero del monte Wharton, desciende por una quebrada que desemboca sobre la costa SW de esta caleta, y los materiales arrastrados han formado una especie de delta o terreno llano que completa la inutilidad del fondeadero.

La caleta Yacht es demasiado estrecha y su tenedero no es bueno; no pudiendo ser útil, en consecuencia, a embarcaciones más grandes que un bote.

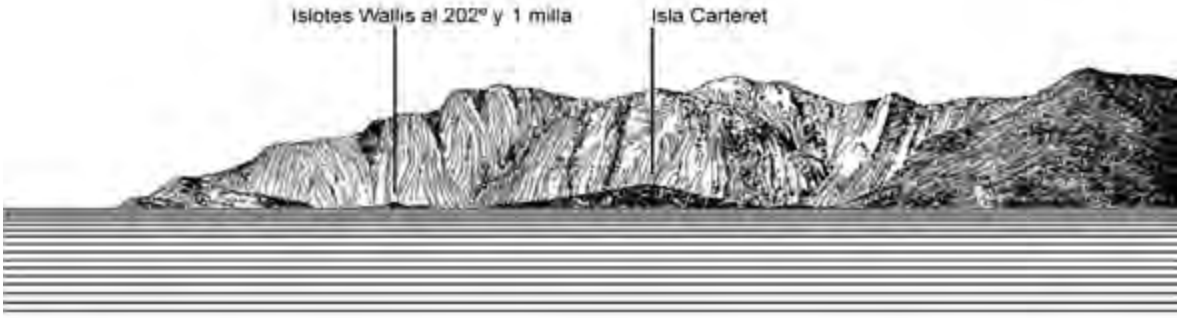
Bahía Havergal Oriental.- Carta Nº 11221. Se forma entre la costa W de la isla Santa Inés —por el lado E— y la costa E de la isla Arthur —por el lado W. Esta bahía ofrece un saco con una extensión útil de poco más de 1 milla en dirección SSW y un ancho medio de aproximadamente 1,5 cables. Su entrada de cerca de 1 cable de ancho, tiene un poco de sargazos del lado de la isla Arthur, frente a la punta Johnson que es baja.

En la bahía Havergal Oriental se encuentra buen fondeadero en 40 metros de agua sobre fondo de fango duro y sin rocas; y aunque el espacio no es grande, no son de temer los borneos para un buque cuya eslora no sea mayor de 60 metros; el viento sopla aquí sólo en dos direcciones, o ha-cia adentro o hacia afuera de la bahía, y su fuerza es siempre más moderada que en Havergal Occidental.

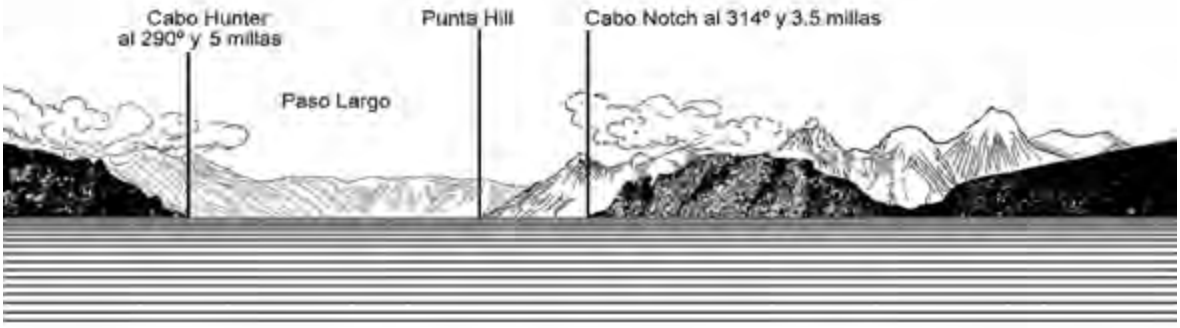
Cuando en el Estrecho de Magallanes soplan vientos del 4º cuadrante, las turbonadas en esta bahía son del N; pero con viento del 3er cuadrante, la dirección de éstas es del S y cuando, por fin, el viento sopla del W, aquéllas se hacen sentir indistintamente del N o del S, y este cambio continuo de su dirección produce verdadera inquietud. Sin embargo la bahía Havergal Oriental ofrece un fondeadero mucho mejor que el Havergal Occidental, y que los demás situados en este tramo del Estrecho de Magallanes, teniendo una importancia positiva cuando se trate de pasar una noche tranquila.

Cartas: 11000 - 11200 - 11221 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Bahía Swallow



Paso Largo. Vista hacia el NW, pasando al S de bahía Good Luck

Direcciones y fondeadero.- Ingresar a la bahía Havergal Oriental navegando a medio freo entre la punta Johnson y la costa continental, y dirigirse directamente al fondeadero recomendado. Largar el ancla cuando la punta Ling se encuentre en línea con la cumbre del cerro Moraine y demorando al 212°, y la punta Let-go de la bahía Yatch al 304° y se vea justamente por sobre el istmo bajo del centro de la isla Arthur. Es conveniente fondear precisamente en el punto indicado, pues yendo más adentro habrá el peligro de que la cadena quede rozando o se enrede en las puntas de rocas de los fondos más someros.

Cabo Hunter.- Situado al SE y 4 millas de la baliza luminosa Monte Radford y frente a los islotes Skinner de la costa opuesta. Es un promontorio formado por una cumbre de 112 metros, con sus orillas acantiladas y profundas; sin embargo, hacia el extremo del cabo y por su lado N, se encuentra una roca sumergida, pero está tan cerca de la costa que no es peligrosa.

El cabo Hunter es la punta E de la entrada al seno Nevado.

Bahía Stewart.- Carta Nº 11200. Lat. 53° 29' S; Long. 72° 47' W (aprox.). Se forma al SE y unas 3,3 millas del cabo Hunter y sobre la misma costa. Es una pequeña y abrigada bahía contra los vientos y la mar; sin embargo, está sembrada de tantas rocas que es completamente inútil, teniendo además, casi en el centro de su entrada, un bajo con 3,5 metros de agua y cubierto de sargazos.

La bahía Stewart no se puede recomendar como fondeadero, pues las numerosas rocas que hay en ella dificultan el gobierno de la nave. Todos los peligros están, en general, marcados con sargazos, pero el espacio para maniobrar queda tan restringido que es difícil para que un buque pueda hacerlo con seguridad.

Cartas: 11000 - 11200 - 11221 - 11230 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Bahía Condesa.- Carta Nº 11221. Lat. 53° 30' S; Long. 72° 46' W (aprox.). Se forma al SE y unas 4,3 millas del cabo Hunter y entre la costa E de la isla Santa Inés —por el lado W— y la costa W de la isla Carteret —por el lado E. Es una ensenada demasiado reducida y su fondeadero está obstruido por islotes y rocas, de modo que solo puede ser de utilidad para buques muy pequeños.

La bahía Condesa está comunicada con la bahía Swallow por un canalizo somero y muy pedregoso que corre por el S de la isla Carteret, el cual puede ser traficado solo por botes.

Bahía Swallow.- Carta Nº 11221. Lat. 53° 30' S; Long. 72° 45' W (aprox.). Se forma al E y 5 cables de la bahía Condesa y está separada de ella por la isla Carteret de 140 metros de elevación. Su entrada, de poco más de 2 cables de ancho, se abre entre la roca Fitz Roy ubicada cercana al NE de la isla Carteret —por el lado W— y los islotes Wallis de 11 metros de cota y situados al ESE y 2,5 cables de la roca aludida —por el lado E. El paso franco al interior de la bahía entre estos islotes y dicha roca es limpio hacia el S; sin embargo, casi en el centro de la parte N de esta, se encuentran las rocas Fisgard, situadas al SE y 2 cables de la punta Duntze, rodeadas de sargazos y que pueden rodearse por cualquier lado.

El fondeadero para buques de regular tamaño se encuentra al 223° y aproximadamente 1,5 cables de las rocas Fisgard; los buques menores pueden tomarlo frente a la punta Grant, o aun más adentro.

La bahía Swallow puede reconocerse fácilmente por una gran cascada que cae desde el centro de las montañas en el final del puerto, y al S de la cual hay dos cerros bien característicos, por terminar el de más al E en un picacho agudo, mientras que la cumbre del segundo es redondeada. En las caletas del final de la bahía se ha obtenido pesca abundante con redes.

El mayor defecto de la bahía Swallow es que su fondo es casi todo de roca, con todos los inconvenientes que de esto se deriva. Por esta razón no se puede recomendar su uso como fondeadero.

Seno de las Nieves.- Carta Nº 11200. Se forma al SE y casi 7 millas del cabo Hunter, al E y 1,5 millas de la bahía Swallow y sobre la costa S del paso Largo. Es un dilatado brazo de mar de 1,5 millas de ancho en la entrada y que se interna más o menos 8,5 millas en dirección general S; y termina en dos esteros o brazos más pequeños encajonados entre altas y empinadas montañas de roca desnuda de color oscuro. En ambos brazos del seno y a su término existen dos hermosos ventisqueros.

En el seno de las Nieves se encuentran cuatro caletas que pueden ofrecer fondeadero, las tres primeras en la costa W y la cuarta en la del E. La primera y la segunda se hallan respectivamente, al S como a 1 y 2 millas al interior de la punta W de la entrada al seno; la tercera en el extremo N de la península situada al S de la caleta Basin; y por último, la cuarta, queda en la costa E, como a 3 millas del final.

Isla Spider.- Situada próxima a la punta E de la entrada al seno de las Nieves. Es una isla pequeña y que se eleva a 85 metros. Su punta W despide próximo al WSW tres islotes rodeados de sargazos.

Bahía Blanco.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 32' S; Long. 72° 38' W (aprox.). Se forma al SE y 1,5 millas de la isla Spider y frente al cabo Falso Quod de la costa opuesta. Es una ensenada tan reducida que solo podrían fondear en ella una goleta u otra embarcación semejante. Puede ofrecer fondeadero perfectamente abrigado en 27 metros de agua sobre fondo de fango. Sin embargo, por sus escasas dimensiones como por encontrarse tan cerca de la bahía Borja, es de poca utilidad.

Bahía Mass.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 33' S; Long. 72° 38' W (aprox.). Se forma justamente al E de la punta E de la bahía Blanco. Es una bahía con un saco de poco más de 1 milla y ancho muy parejo y de casi 4 cables. Es muy profunda, con unos 90 metros de agua cerca de la costa S del Estrecho de Magallanes, y está expuesta a los vientos que con gran fuerza y encajonados soplan en los pasos Largo y Tortuoso, por lo que no es recomendable.

Entre la bahía Mass y la bahía Chance, que le sigue al SE, se encuentra una pequeña bahía que es adecuada para naves de tamaño moderado. Esta última bahía tiene un saco interior con una sonda de 9 metros, al cual unas rocas afloradas impiden el acceso.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Baliza luminosa Paso Largo.- En la costa E de la bahía Mass. Señal costera. Racon. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Chance.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 34' S; Long. 72° 35' W (aprox.). Se forma al SE y casi 2 millas de la bahía Mass. Es una ensenada que a primera vista parece ser de muy buenas condiciones, siendo en realidad solo adecuada para buques de tamaño reducido, pues los islotes y las restingas del extremo W, todos rodeados y unidos por sargazos, dejan un canalizo apenas suficiente para el ingreso al fondeadero.

Bahía Butler.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 34' S; Long. 72° 33' W (aprox.). Se forma al SE y casi 13 millas del cabo Hunter, al E y 1 milla de la bahía Chance y frente al cabo Quod de la costa opuesta. Es una bahía de unos 7 cables de boca por 8 cables de saco dirigido al S. Es profunda excepto en las inmediaciones de sus orillas. El fondeadero se encuentra cerca de la costa W, sobre una plataforma roqueña más o menos cubierta de fango, donde los buques quedarán relativamente abrigados del viento y el oleaje.

Hay buena agua en una cascada que se vacía en la costa S del puerto.

PASO TORTUOSO

Paso Tortuoso.- Cartas Nº 11200 - 11230 - 11300. Es el tramo del Estrecho de Magallanes, de aproximadamente 6 millas de extensión en dirección E-W y casi 1 milla de ancho medio, comprendido entre el cabo Quod de la península Córdova —por el lado N— y el cabo Crosstide de la isla Carlos III —por el lado S.

Marea y corrientes.- Las corrientes en el paso Tortuoso son en general intensas, particularmente afuera del cabo Crosstide —extremo NW de la isla Carlos III—, en donde se produce el encuentro de los flujos de corriente del Estrecho de Magallanes con los de los canales Bárbara y Jerónimo, produciéndose violentos remolinos y escarceos.

Instrucciones especiales y direcciones para la derrota en el paso Tortuoso.- Las instrucciones especiales para la navegación y las direcciones para la derrota en el paso Tortuoso, están detalladas en la Séptima Parte de este Capítulo.

PASO TORTUOSO - COSTA NORTE
Desde el cabo Quod a la punta San Jerónimo

Costa inmediata.- El tramo de costa N del paso Tortuoso comprendido entre el cabo Quod y la bahía Borja, se extiende 2,2 millas en dirección media E-W.

Roca Crooked.- Se encuentra al S y 5,5 cables de la costa N del paso Tortuoso entre el cabo Quod y la bahía Borja; precisamente en la alineación 105°-285° del pie del cabo Quod con el borde N del cabo Crosstide de la isla Carlos III. Es una roca que aflora en bajamar y en su redoso hasta 0,5 cable afuera de sus lados E y S se sondan de 7 a 11 metros de agua. Está marcada con abundantes sargazos.

Boya luminosa Roca Crooked.- Fondeada al S y 1 cable de la roca Crooked. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Borja.- Carta Nº 11311. Lat. 53° 32' S; Long. 72° 29' W (aprox.). Se forma al E y unas 2,2 millas del cabo Quod y sobre la costa N del paso Tortuoso. Es una bahía con un saco de unos 5 cables dirigido al NNW y una boca también de 5 cables. Su entrada esta claramente señalada por la isla Borja Grande y los islotes Ortiz, ubicados entre la citada isla y la costa N del paso, —por el lado W— y la punta Isabel, situada al NE y 6,2 cables de la isla Borja Grande, —por el lado E. Su acceso es fácilmente reconocible por la isla Borja Grande. En la costa E de la bahía, cerca de un riachuelo, se ven varios tableros con nombres de los buques que frecuentan o han recalado en este puerto; tableros que constituyen una buena señal para elegir fondeadero, demarcándolos a un arrumbamiento no mayor que el 073°.

La bahía Borja es uno de los mejores puertos del Estrecho de Magallanes, los chubascos se sienten a veces con fuerza, pero no son tan temibles como en otros puertos, tanto porque el tenedero es de excelente calidad como por la tranquilidad de las aguas dentro de la bahía. En esta no se producen reventazones ni resacas que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Tortuoso. Vista hacia el E desde su acceso W

impidan el acceso a las playas. Es posible hacer aguada.

Las naves de más de 90 metros de eslora ocuparán casi toda la bahía cuando borneen, y ~~generalmente~~, para salir tendrán la necesidad de dar atrás con sus máquinas, lo que podría ser dificultoso según sus condiciones evolutivas.

Vientos.- El fondeadero en la bahía Borja queda completamente abrigado de los vientos del N, W y SW que son los predominantes, y abierto solo a los del SE, los cuales en esta región soplan rara vez y casi nunca con violencia.

Recomendaciones y fondeadero.- Aproximar a la bahía desde la derrota en el paso Tortuoso e ingresar a ella rodeando la isla Borja Grande por su lado E y luego NE a no menos de 2 cables. También, es posible entrar a la bahía siguiendo una derrota entre los islotes Ortiz —por el lado NW— y el islote Borja Chica y la isla Borja Grande —por el lado SE. La primera entrada es más amplia y no ofrece peligro alguno; la segunda es bastante más reducida y los peligros que existen a cada lado del canalizo están marcados con sargazos.

El fondeadero puede tomarse una vez alejado el buque de la orilla de los sargazos. Los buques deben poner sus máquinas despacio, desde que se encuentran a media distancia entre la punta Isabel y la isla Borja Grande y gobernar al rumbo 325° sobre el final de la bahía. Largar el ancla en 25 a 30 metros de agua, cuando el islote Borja Chica se vea bien abierto por el W y el más grande de los islotes Ortiz demarcado al 201°.

A pesar de las bondades de la bahía Borja, se debe fondear con suficiente cadena para evitar garreos, que algunas naves han experimentado en el tenedero recomendado.

Para las naves de más de 90 metros de eslora, se ha experimentado un excelente fondeadero en 73 metros de agua sobre fondo de conchuela y arena, sobre la enfilación de la cumbre del islote Borja Chica con la punta N de la isla Borja Grande y a 3,2 cables de la última isla. Este fondeadero permite un radio de borneo de solo 2,1 cables.

Experiencias

Fondeadero interior.- Naves de hasta 90 metros de eslora han fondeado en 30 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela; aproximando al rumbo 315° en dirección al final del saco y para pasar al NE y 2,7 cables de la isla Borja Grande; largando el ancla a 2,5 cables del final del saco y 1,4 cables de las puntas Rosario y de los tableros con nombres de buques. Experimentando buen tenedero con cuatro paños de cadena en el agua.

Fondeadero exterior.- Naves de hasta 180 metros de eslora han fondeado en unos 50 metros de agua; aproximando al rumbo 061°, con proa en dirección a la enfilación islote Borja Chica - isla Borja Grande; largando el ancla al llegar a 3,24 cables del islote Borja Chica; es decir, al 241° del

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

citado islote y manteniendo la enfilación antes indicada.

Costa inmediata.- Desde la bahía Borja hacia el E, la costa corre sensiblemente al E en una extensión de unas 4 millas hasta la punta San Jerónimo. Este tramo queda espaldeado hacia el N por un elevado cordón de cerros de 824 metros de elevación media, coronados de nieve y bastante notables; conocidos como los picos Thornton.

Punta San Jerónimo.- Situada al E y poco más de 6 millas del cabo Quod y configurando el extremo SE de la península Córdova de la gran isla Riesco. Es una proyección de tierra que se eleva a 65 metros y ofrece un redoso limpio y profundo.

La punta San Jerónimo, junto con la punta Arauz —situada al ESE y casi 1,1 millas—, señalan la entrada S del canal Jerónimo.

Roca Anson.- Se encuentra al SW y 1,1 millas de la punta San Jerónimo y separada 4,5 cables de la costa N del paso Tortuoso. Es un picacho sumergido a 3,5 metros de profundidad y muy peligroso por encontrarse casi a medio canal en esta parte del paso Tortuoso, al E y poco más de 3 millas de la bahía Borja y sensiblemente al NNE del cabo Crosstide.

Si bien, sobre la roca Anson se sondan 3,5 metros, su extensión no es considerable y su redoso es bastante profundo; además, tiene sargazos en abundancia, pero visibles solo en marea estoada, pues con la corriente se sumergen.

Para pasar claro por el S de la roca Anson, mantenerse al S de la línea que pasa por el extremo S de la isla Borja Grande y por el corte o hendidura de la cumbre del cabo Quod.

Boya luminosa Roca Anson.- Fondeada al S y 1 cable de la roca Anson. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Arauz.- Situada al E y casi 1,1 millas de la punta San Jerónimo y en la costa SW de la península Brunswick. Es una pequeña proyección de tierra baja orientada al NW. Su lado W es sucio a su pie y hasta casi 2 cables afuera, donde se encuentran bajos fondos de 1,3 metros de profundidad.

La punta Arauz junto con la punta San Jerónimo señalan la entrada S del canal Jerónimo.

PASO TORTUOSO - COSTA SUR
Desde el cerro El Morrión (Obs. Roldán) al cabo Crosstide

Cerro El Morrión (Obs. Roldán).- Situado al SSE y poco más de 2 millas del cabo Quod en la costa opuesta, al W y unas 4 millas del cabo Crosstide de la isla Carlos III y en la costa N de la península Ulloa de la isla Santa Inés. Es un peñón muy característico constituido por una roca granítica tajada a pique, perpendicular y de 337 metros de altitud; asimismo, es desnuda y de un ligero color arcilla con una gran mancha blanca sobre la cara que mira hacia al paso Largo.

El cerro El Morrión (Obs. Roldán) es una magnífica señal natural y se le divisa a una gran distancia desde el NW.



Cerro El Morrión (Obs. Roldán). Vista entrando por el W del paso Tortuoso

Cartas: 11000 - 11200 - 11230 - 11300

Cambio Nº 2, octubre 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Desde el cerro El Morrión (Obs. Roldán), la costa N de la península Ulloa se dirige al ESE por unas 2,2 millas y termina al E en una punta o cabo, fuera y muy cercana de la cual está el pequeño islote El Morrión.

Baliza luminosa Cerro El Morrión.- Ubicada sobre una puntilla que despide el cerro El Morrión (Obs. Roldán) hacia el NE. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bahías Riders, Ponce y Galiano.- Carta Nº 11230. Se forman sucesivamente hacia el S del islote El Morrión y sobre la costa E de la península Ulloa, las cuales no ofrecen fondeadero alguno y no han sido levantadas.

Isla Carlos III.- Situada al S y casi 1,4 millas del extremo S de la península Córdova y al SW y poco más de 1,5 millas del borde SW de la península Brunswick. Es una isla de apreciable tamaño —mide 8 millas de largo desde el cabo Crosstide hasta la punta Ballena y un ancho máximo de 3,5 millas— y se encuentra tendida a lo largo y un poco al S del eje del Estrecho de Magallanes, al S del paso Tortuoso y al SW del paso Inglés. Determina en esta parte dos pasajes: los pasos Tortuoso e Inglés por sus lados N y NE, y el paso David por el SW, que lo separa de la península Ulloa.

El relieve de la isla Carlos III es muy irregular, está formado por colinas o alturas que separan profundas quebradas en las que abunda el bosque, en contraposición a las lomas donde la vegetación es solo herbácea. Uno de los cerros más elevados alcanza unos 435 metros.

Área Marina Costera Protegida y Parque Marino "Francisco Coloane"

Decreto Supremo Nº 276, de fecha 05 de agosto de 2003, Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, http://bdrnap.mma.gob.cl/buscador-rnap/#/busqueda?p=11, declara Área Marina Costera Protegida, denominada "Francisco Coloane", correspondiente al borde costero del Estrecho de Magallanes y fiordos adyacentes a la isla Carlos III, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, definida por las siguientes coordenadas:

ÁREA MARINA COSTERA PROTEGIDA "FRANCISCO COLOANE"		
Vértice	COORDENADAS GEOGRÁFICAS (SAD-69)	
	Latitud	Longitud
A	53° 51' 05" S	72° 21' 00" W
B	53° 33' 55" S	72° 35' 00" W
C	53° 31' 03" S	72° 35' 00" W
D	53° 17' 56" S	72° 27' 26" W
E	53° 19' 24" S	72° 26' 43" W
F	53° 44' 50" S	71° 51' 00" W
G	53° 49' 28" S	72° 03' 10" W
H	53° 52' 47" S	72° 12' 56" W
I	53° 40' 24" S	72° 09' 36" W
J	53° 37' 26" S	72° 16' 00" W
K	53° 40' 21" S	72° 16' 54" W

Asimismo, al interior del Área Marina Costera Protegida señalada precedentemente, se crea el Parque Marino denominado "Francisco Coloane", ubicado en el sector SE de la Isla Carlos III y delimitado por los vértices I,J y K.

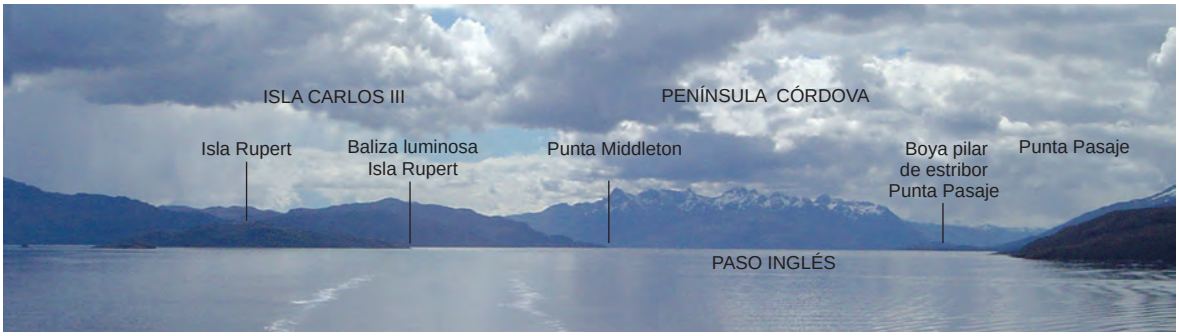
Cabo Crosstide.- Situado al E y 3,7 millas de la baliza luminosa Cerro El Morrión y configurando el extremo NW de la isla Carlos III. Es una gruesa y acantilada proyección a cuyo pie las aguas son profundas, no habiendo, en consecuencia, peligro alguno en navegar a corta distancia de él, lo que se debe hacer para alejarse de la roca Anson.

Las corrientes frente al cabo Crosstide son bastante intensas, pues, como este sector es el punto de encuentro de la marea del Estrecho de Magallanes con la de los canales Bárbara y Jerónimo, se producen allí violentos escarceos y remolinos que obligan a los buques a dar frecuentes guiñadas; necesario es, por lo tanto, no descuidar un momento el gobierno de la nave.

Baliza luminosa Cabo Crosstide.- Ubicada en el extremo NW de la isla Carlos III. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Canal Jerónimo.- Carta Nº 11230. Separa la costa W de la península Brunswick —por el lado E— de la costa E de la isla Riesco, incluida la pe-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Inglés. Vista hacia el NW, pasado cabo Gallant

nínsula Córdova —por el lado W—, en una extensión de casi 24 millas en dirección general N-S. Se abre al S en la costa N del Estrecho de Magallanes frente a la isla Carlos III y entre las puntas Arauz y San Jerónimo. Corre, primeramente, 9,5 millas en dirección SE-NW, con un ancho entre 5 cables y 1,5 millas, hasta el cabo Forty Five, donde cambia su dirección a SW-NE por otras 14 millas más, con ancho variable de 1,5 a 2,2 millas, para desembocar en el seno Otway, entre las puntas Childs y Ocasión.

Las costas de la primera parte del canal Jerónimo difieren notablemente en aspecto, siendo la costa E baja, algo quebrada y sin vegetación cerca del mar, pero boscosa al interior, mientras que la costa W la forman empinadas montañas con bosques tupidos, que se levantan casi a pique desde el fondo de las aguas y cuyas cumbres están cubiertas de nieve más de la mitad del año. La ribera W del canal es de aguas más limpias y profunda, que las de la ribera opuesta. En la costa E, desde punta San Miguel hasta el cabo Viejo, la profundidad disminuye considerablemente, interrumpiéndose por los peligros insidiosos que destacan los islotes Terán hacia el N y S. Este mismo lado de la costa, entre la punta Gustavo y el cabo Viejo, es característica por estar su playa rodeada en toda su extensión de gran cantidad de sargazos.

En la segunda parte de su curso, desde el estero Cóndor en adelante, el canal Jerónimo se ensancha gradualmente y tiene varias islas, todas de redoso limpio y que no dificultan la navegación, sino más bien la facilitan, pues son buenos puntos de reconocimiento y referencia.

La marea en el canal Jerónimo es muy regular y su rango llega a 1,45 metros. La publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile” entrega las horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo en la boca S del canal Jerónimo.

El canal Jerónimo conduce a los senos Otway y Skyring, y comunica las aguas de estos con las del Estrecho de Magallanes.

En la Cuarta Parte de este Capítulo, se encuentra una descripción detallada y particular del canal Jerónimo, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

PASO INGLÉS

Paso Inglés.- Cartas Nos 11230, 11300 y 11310. Es la parte del Estrecho de Magallanes de más o menos 16 millas de extensión, en dirección general NW-SE y con un ancho medio de 1,3 millas, comprendida desde el cabo Crosstide —por el lado NW— hasta las islas Charles —por el lado SE. Este paso es bastante recto, profundo y se encuentra libre de peligros a medio canal.

El tiempo es sumamente inestable, debido al choque de dos masas de aire de características diferentes: la que viene por el Estrecho de Magallanes y la que baja por el canal Jerónimo, produciéndose violentos chubascos y copiosas precipitaciones que ocasionan cerrazones intensas, que incluso anulan completamente la visibilidad.

La navegación del paso Inglés puede tornarse de cuidado, debido a complicaciones de tiempo y de corrientes. El viento y la corriente hacen abatir a los buques sobre la isla Carlos III, lo que es especialmente peligroso navegando de noche y cuando repentinamente se presentan chubascos de agua que anulan totalmente la visibilidad.

Cartas: 11000 - 11230 - 11300 - 11310

Cambio Nº 1, octubre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Se recomienda especial cuidado con la navegación de este sector del Estrecho de Magallanes, y el estricto cumplimiento del procedimiento para la navegación en condiciones de baja visibilidad.

Marea y corrientes.- El sistema de corrientes, entre los islotes Evangelistas y el cabo Froward, sigue normalmente la dirección de los vientos locales reinantes y fluye a lo largo del eje del Estrecho de Magallanes —de NW a SE—, en el paso Inglés éste es alterado por las corrientes de marea de los canales Bárbara y Jerónimo.

La marea en este tramo del Estrecho de Magallanes es muy irregular a causa del encuentro de las corrientes del canal Jerónimo con las que se producen en los pasos Tortuoso e Inglés; encuentros que originan fuertes escarceos y remolinos. Las corrientes alcanzan a 5,1 nudos de intensidad; en el lado N de esta parte del estrecho se experimenta una revesa hacia el W, en contraposición a la vaciante que va al E.

En la Publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, se encuentran tabuladas la predicción diaria de horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo del paso Inglés.

Instrucciones para la navegación y direcciones para la derrota en el paso Inglés.- Las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en el paso Inglés, están detalladas en la Séptima Parte de este Capítulo.

PASO INGLÉS - COSTA NORTE
Desde la punta San Jerónimo al cabo Gallant

Islote Cohorn.- Situado al SE y 1,1 millas de la punta Arauz y muy próximo a la costa N e inserto en un área de fondos someros que esa costa despide hasta poco más de 3 cables afuera de la orilla. Es un pequeño islote que se eleva a 6 metros. Al SW y 1,5 cables destaca una roca sumergida.

Baliza luminosa Islote Cohorn.- Sobre el islote Cohorn. Señal costera con racon. Ver características en la Lista de Faros.

Rada York.- Cartas Nº 11230 y 11310. Lat. 53° 34’ S; Long. 72° 19’ W (aprox.). Se forma al SSE y poco más de 1 milla del islote Cohorn y frente a la isla Bonete en el lado opuesto. Es sólo una inflexión de la línea de la costa donde desemboca el río Batchelor, y que se encuentra embancada por el efecto del desagüe antes señalado. Una roca que aflora en bajamar marcada por sargazos, se encuentra al S y 6 cables de la boca del río Batchelor y separada 1 cable afuera de la costa SE de la rada York.

Las rocas Craster, que son dos, se encuentran al NW de la desembocadura del río Batchelor y sobre ellas se sondan 6 metros. La roca del S se encuentra al 149° y 6 cables de la baliza luminosa Islote Cohorn, separada 3,7 cables de la costa y al W y 6,5 cables de la desembocadura del río Batchelor. La roca del N se encuentra al 348° y 1,3 cables de la anterior.

La rada York está abierta a los vientos reinantes del 3er y 4º cuadrantes, que soplan con fuerza y levantan marejada. Esto, unido a las dificultades propias de las corrientes dispares del Estrecho de Magallanes y del canal Jerónimo, hacen inútil esta rada para la navegación; y, con la proximidad de las bahías Borja, Tilly e Isabel, no habrá necesidad, por lo general, de detenerse en ella.

Río Batchelor.- Desemboca al centro de la rada York. Es accesible solamente para los botes, los que con marea creciente pueden remontarlo una buena distancia; pero produciéndose la vaciante con cierta rapidez y reduciéndose con ello el lecho y el caudal de las aguas, es indispensable no dejarse sorprender, pues habría el peligro de quedar repentinamente varado en medio de algún pantano o fangal. En la creciente, el río se extiende en un gran valle interior, pero en la vaciante el lecho es sólo de algunos metros.

Por estas particularidades, como también a causa de la barra en la boca, es necesario mantenerse siempre dentro del curso principal del río; y en éste más próximo a la costa W que a la E, la que es más baja y fangosa. Los botes grandes no pueden salvar la barra sino desde media marea creciente.

El río Batchelor, en su curso superior, se angosta hasta terminar en un arroyo que es el desagüe del lago Caballero y cuyo término de saco dista sólo unas 3 millas del final del estuario Wickham en el seno Otway. El largo total del río y lago es de aproximadamente 6 millas.

Punta York.- Situada al SE y 2,3 millas del islote Cohorn y en la misma costa. Es una punta baja y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

despide fondos someros y sargazos hacia el E y SE, y hasta casi 3 cables afuera.

Bahía Albuquerque.- Cartas Nº 11230 y 11310. Lat. 53° 34' S; Long. 72° 19' W (aprox.). Se forma justamente por el lado E de la punta York. Es una pequeña ensenada de muy poco saco dirigido al N y en su ribera desemboca un riachuelo. Es abrigada al W y en ella se sondan profundidades de 7 a 9 metros y en su saco existe un bajo de 3,5 metros marcado por sargazos.

Desde la punta York hacia el E, la costa continental corre más o menos al SE en 4 millas de extensión, hasta la bahía Isabel. Esta costa se halla espaldeada al NE por una cadena de cerros elevada de 800 a más de 900 metros.

Bahía Isabel.- Se forma al SE y 4,2 millas de la punta York y sobre la misma costa. Es una amplia ensenada con poco más de 1 milla de boca y menos de 5 cables de saco dirigido al E; la rodea una playa de arena y guijo en cuya parte media desemboca un arroyo.

En la bahía Isabel se encuentra fondeadero ocasional en 23 a 29 metros de agua sobre fondo de arena, a unos 5 cables afuera de la costa E. Por estar completamente abierta al W, desde donde soplan los vientos reinantes, es un mal fondeadero, que no ofrece protección alguna contra los malos tiempos. Dentro de la bahía la mar rompe con fuerza, siendo imposible el acceso a la costa salvo en circunstancias excepcionales de buen tiempo.

Las corrientes no son muy sensibles en la parte E de la bahía, pero sí en la del W, en donde hay un fondeadero mediocre en 25 metros de profundidad y poco más de 1,3 cables de la costa, cerca de los sargazos.

Casco a pique.- Dentro de la bahía Isabel, como a 5 cables de la playa y frente a la tierra más saliente de la costa, se halla el casco del ex-vapor alemán "Artesia", volcado y descubriendo a veces la quilla en las mareas de gran amplitud.

Punta Pasaje.- Situada al SE y algo más de 7 millas del islote Cohorn y en la misma costa. Es la proyección de tierra que limita y da forma a la bahía Isabel por el E y se caracteriza por ser muy tendida y poco visible, pues se proyecta sobre las tierras vecinas.

Al SW y 2,5 cables de la punta Pasaje, en dirección al eje del canal, se encuentra un bajo fondo de 1,3 metros, perfectamente visible por los sargazos que lo marcan. Si bien, el redoso de este bajo fondo es profundo, es necesario darle un buen resguardo a la mencionada punta.

La costa continental hacia el E de la punta Pasaje, corre primero en dirección SE por unas 4,5 millas y se dirige después al ESE, en otras 3 millas, hasta llegar al cabo Gallant. Este tramo, también está espaldeado por cerros altos y empinados, de los cuales el más notable es el monte Cross que se eleva a 741 metros.

Boya pilar luminosa Punta Pasaje.- Fondeada al SW y 2,2 cables de la punta Pasaje y muy poco al S del bajo fondo de 1,3 metros de profundidad. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Cabo Gallant.- Situado al SE y 7,3 millas de la punta Pasaje y en la misma costa. Es un promontorio macizo, elevado y acantilado que constituye el pie de los empinados cerros que forman este tramo de la costa N del Estrecho de Magallanes. Procediendo del W sólo se divisa este cabo desde la vecindad de la isla Rupert; pero desde el E, es visible desde gran distancia.

El cabo Gallant señala el límite SE del paso Inglés.

PASO INGLÉS - COSTA SUR
Desde el cabo Crosstide a las islas Charles

Bahía Tilly.- Carta Nº 11311. Lat. 53° 34' S; Long. 72° 24' W (aprox.). Se forma al SE y 1 milla del cabo Crosstide y al SSW y casi 2,5 millas de la punta Arauz en la costa opuesta. Es una ensenada con un saco que se interna en la isla Carlos III por casi 1 milla en dirección SW. Su entrada se abre entre la punta Merrill —por el lado NW— y la punta Rowe —por el lado W—, separadas 2,7 cables; mide al centro unos 2,5 cables de ancho entre los sargazos que despide cada orilla, y termina en una dársena demasiado pequeña para que pueda aprovecharse como fondeadero. Se la reconoce sin dificultad, y aunque reducida, ofrece buen y seguro fondeadero.

Direcciones y fondeadero.- Al ingresar a la bahía Tilly, debe darse especial atención al gobier-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

no de la nave pues las corrientes tiran con fuerza a la cuadra de la entrada.

En la bahía Tilly, un buque de tamaño regular debe fondear en 32 a 36 metros de agua sobre fondo de fango, un poco más adentro del centro de la bahía. Para tener menor profundidad es necesario acercarse a la costa del lado N, pero el fondo es ahí más rocoso. Aquí, como en muchos otros fondeaderos en la parte W del Estrecho de Magallanes, suelen existir en el lecho algunas puntas de rocas que sobresalen del fango.

Isla Bonete.- Situada al SE y 2,9 millas del cabo Crosstide y contigua a la costa NE de la isla Carlos III. Es una isla de regular tamaño y que se alza a 49 metros. Al NW y 3 cables destaca el islote Bonetito, mucho más pequeño y que se alza a 24 metros. Al WNW y 2 cables de la isla Bonete, se encuentra un bajo fondo de 7,2 metros.

No hay fondeadero en la vecindad de estas islas, pues además de su desabrigo y de la profundidad de las aguas que la rodean, las corrientes de marea tiran con fuerza en esa parte.

Bahía Mussel.- Carta Nº 11311. Lat. 53° 37' S; Long. 72° 17' W (aprox.). Se forma al SE y unas 2,5 millas de la isla Bonete. Es una bahía con un saco de 1,5 millas en dirección WSW, y un ancho medio de unos 5 cables. Su entrada se abre entre el islote Adams, situado próximo a la punta NW de la bahía —por el lado NW— y el cabo Middleton —por el lado SE—, separados 1,1 millas.

La costa N de la bahía, un poco al W del islote Adams y donde se encuentra otro islote de tamaño un poco mayor y 26 metros de elevación, destaca al SE y hasta 3,5 cables afuera, en dirección a las rocas Dessant, un bajo fondo con algunas rocas sumergidas y 2,7 metros de agua en su límite exterior. Las rocas Dessant, ubicadas al N y 3 cables de la punta al W del cabo Middleton y con apenas 1,7 metros de agua encima y marcadas con sargazos. Ambos peligros obstruyen la entrada a la bahía, dejando un angosto pasaje por cada lado de las rocas Dessant.

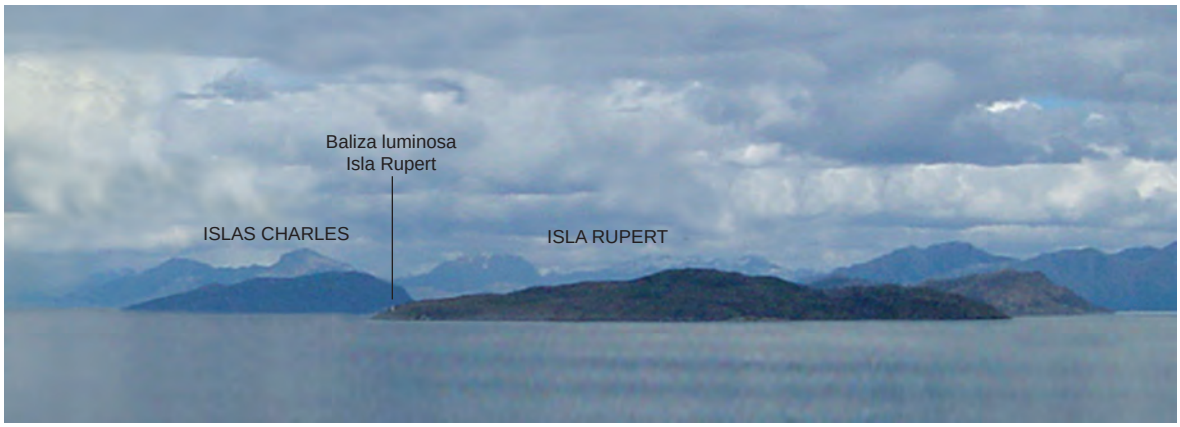
La bahía Mussel es bien abrigada y de bastante desahogo, pero sus aguas son muy profundas y el fondo muy irregular y rocoso, sin embargo, un buque pequeño podría encontrar fondeadero en 27 metros de agua, hacia el final de ella.

Isla Rupert.- Situada al SE y casi 6,2 millas de la isla Bonete y separada 1,2 millas de la costa E del paso Inglés. Es una isla de casi 7 cables de largo en sentido W-E, más o menos 4 cables de ancho y se alza a 102 metros. Próximo al N destaca un islote junto a una roca sumergida; hacia el SE destacan las rocas Rupert. La isla se encuentra orillada por sargazos en todo su rededor.

Entre la isla Rupert y la costa E de la isla Carlos III, se encuentra el bajo Lucky.

Baliza luminosa Isla Rupert.- Ubicada sobre un barranco en el borde NE de la isla Rupert. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Rocas Rupert.- Se encuentran al SE y 7,5 cables de la isla del mismo nombre. Formadas por un



Isla Rupert. Vista hacia el SE

Cartas: 11000 - 11230 -11300 - 11310 - 11311

Cambio Nº 1, octubre 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

grupo de cuatro rocas afloradas, una de buen tamaño y 23 metros de elevación, rodeada de bajos fondos con otras rocas sumergidas y que afloran en bajamar, marcadas con sargazos.

Bajo Lucky.- Se encuentra al NW y 8 cables de la isla Rupert y frente a la punta Pasaje en la costa opuesta. Es un bajo de piedra, largo y angosto —de casi 4 cables de extensión de NW a SE—, de veriles muy acantilados por el N y por el S, y sobre el cual se sondan profundidades mínimas de 7,6 a 8,1 metros. Las corrientes tiran a la cuadra del bajo con una intensidad de 3 nudos.

Islas Monmouth y James.- La isla Monmouth está situada al SSE y 2 millas de la isla Rupert y en el lado SW del paso Inglés. Esta isla se alza a 152 metros y destaca al WSW y 3 cables otra isla de menor tamaño conocida como la isla James. Ambas islas están rodeadas de sargazos, que en ocasiones cubren bajos fondos y rocas próximas a sus redosos.

Islas Charles.- Situadas al SE y 3,8 millas de la isla Rupert, en el extremo SE del paso Inglés y a 2,4 millas del cabo Gallant. Conforman un grupo de tres islas principales, islas e islotes pequeños; la de más al E, denominada isla Albo, se alza unos 251 metros; mientras que la del W, isla San Martín, posee una altura aproximada de 180 metros y más al SW de las anteriores; se encuentra la isla Pigafetta con una altura de 81 metros. En la punta SE de la isla Albo, se destaca la pequeña isla Wood de 46 metros de altitud.

En el extremo NW de la isla Albo, cerca de la punta conocida como Jacquinot, en la costa que mira al cabo Gallant, existe una mancha bien visible denominada con el nombre de Marca Wallis.

Bahía Tres Pasos.- Carta Nº 11310. Está formada por las tres mayores de las islas Charles, de modo que la bahía tiene una salida al N, otra al W —el paso Oeste— y un canalizo angosto, somero y muy sucio hacia el SE —el paso Sureste. En la costa W del paso Norte, afuera de la punta Jacquinot, existe un bajo con apenas 3 metros de agua y que avanza hasta medio canal. El canalizo que la bahía tiene al SE, es peligroso para cualquier clase de embarcación.

Tanto por el poco conocimiento que se tiene de ella, como por encontrarse alejada de la derrota del Estrecho de Magallanes, cercano al cual está la bahía Fortescue, la bahía Tres Pasos no tiene importancia alguna; además, no ha sido levantada.

Isla Wren.- Situada al S y 9 cables de la costa S de la isla Charles de más al E, es considerada la isla de más al S del grupo de islas Charles. Es una isla rocosa, se alza a 82 metros y tiene dos cumbres agudas y cortadas a pique.

Al SW y 6,2 cables de la isla Wren, se encuentra una roca sumergida.

La isla Wren, los islotes Llallos, las rocas Canoa y el cabo Gallant de la costa N del Estrecho de Magallanes, señalan el extremo SE del paso Inglés.

Islotes Llallos.- Situados al ESE y 6 cables de la isla Wren. Son dos islotes, uno de ellos se alza a 28 metros. Al E y 1,2 millas de la misma isla, se encuentran otras dos rocas, llamadas Canoas, de apenas 3 metros de altitud y rodeadas de sargazos.

Baliza ciega Islotes Llallos.- Ubicada en el mayor de los islotes Llallos. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Paso David.- Carta Nº 11230. Separa la costa E de la península Ulloa —por el lado W— de la costa SW de la isla Carlos III —por el lado E—, en una extensión de más o menos 3 millas en dirección general NW-SE y con un ancho medio de 2,5 cables. En el acceso NW, entre el islote El Morrión y cabo Crosstide, las aguas son profundas. Frente a la bahía Ponce, y al N del paso, hay una roca a 3,5 metros de profundidad, que posiblemente no sea el único bajo fondo existente en este sector.

Los vientos soplan con violencia a lo largo del paso David, encajonado como está, entre altas montañas y orientado precisamente en la dirección de los vientos dominantes.

El paso David es considerado muy peligroso, por lo que no hay paso navegable para buques.

Seno Ballena.- Carta Nº 11300. Se forma al S de la isla Carlos III y la península Ulloa —por el lado N— y la costa N de la isla Santa Inés —por el lado

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

S. Se abre al S de la punta Ballena. Está formado por dos esteros: el principal, que se interna en dirección W por 6 millas y enseguida al S y al E por algo más de 5 millas y al final del cual hay un gran ventisquero. A unas 5 millas de su boca, existe un arrecife que va de costa a costa y cierra, por decirlo así, el estero, dejando sólo en el centro un paso para botes con 1 metro de agua encima; sin embargo, las profundidades del otro lado del arrecife son bastante considerables. A la entrada, en el segundo estero, que corre en dirección general S, en su lado E, hay una isla de regular tamaño rodeada por varios islotes; en el lado W de este mismo estero, se encuentra un buen fondeadero en 25 metros de agua, frente a una playa de arena donde desemboca un riachuelo.

Bahía Nash.- Se forma al SW y 2 millas de la punta Ballena y sobre la costa N de la isla Santa Inés. Es una ensenada que se interna casi 1,9 millas en dirección SW y está sembrada de islotes y rocas que marcan numerosas manchas de sargazos. Las aguas entre los islotes son profundas, por lo cual no ofrecen fondeadero alguno. La bahía Nash es, pues, inútil como fondeadero.

Bahía Choiseul.- Se abre al SE y unas 4 millas de la bahía Nash y al SW y 2,2 millas de la isla Monmouth. Es una ensenada más espaciosa que la bahía Nash y también está llena de islotes, bajos fondos y rocas, por lo que es igualmente inútil para la navegación. Además, esta bahía no ha sido levantada.

Cabo Edgeworth.- Situado al WSW y 2,5 millas de la isla Wren y configurando el extremo E de la isla Santa Inés. Señala la entrada N del canal Bárbara.

Bajo Edgeworth.- Se encuentra al SE y 3 cables del cabo Edgeworth. Es un bajo fondo de no más de 0,6 metro en su parte más baja y está cubierto de espesos sargazos que lo hacen fácilmente visible.

Canal Bárbara.- Carta Nº 11300. Separa la costa E de la gran isla Santa Inés —por el lado W— de la costa W de la isla Clarence —por el lado E—, en una extensión de unas 43 millas en dirección general N-S, desde la isla Cayetano en el Estrecho de Magallanes hasta las islas Magill en el canal Cockburn. Su entrada N se abre entre el cabo Edgeworth y la isla Cayetano. Al SW y 5 millas de dicha entrada, en la angostura del paso Shag, el ancho es sólo de 2,5 cables. Más al S tiene también otras angosturas.

El canal Bárbara comunica las aguas del Estrecho de Magallanes con las de la bahía Stokes y el canal Cockburn.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CUARTAPARTE

SENOS EN LA COSTA NORTE DEL ÁREA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

CANAL JERÓNIMO Y SENO OTWAY

CANAL FITZ ROY Y SENO SKYRING

CANAL JERÓNIMO
Desde el paso Tortuoso al seno Otway

Canal Jerónimo.- Carta Nº 11230. Separa la costa W de la península Brunswick —por el lado E— de la costa E de la isla Riesco, incluida la península Córdova —por el lado W—, en una extensión de casi 24 millas en dirección media N-S. Se abre al S en la costa N del Estrecho de Magallanes frente a la isla Carlos III y entre las puntas Arauz y San Jerónimo, corre primeramente 9,5 millas en dirección SE-NW, con un ancho entre 5 cables y 1,5 millas, hasta el cabo Forty Five, donde cambia su dirección a SW-NE por otras 14 millas más, con ancho variable de 1,5 a 2,2 millas, para desembocar en el seno Otway, entre las puntas Childs y Ocasión.

Las costas de la primera parte del canal Jerónimo difieren notablemente en aspecto, siendo la costa E baja, algo quebrada y sin vegetación cerca del mar, pero boscosa al interior, mientras que la costa W la forman empinadas montañas con bosques tupidos, que se levantan casi a pique desde el fondo de las aguas y cuyas cumbres están cubiertas de nieve más de la mitad del año. La ribera W del canal es de aguas más limpias y profundas, que las de la ribera opuesta. En la costa E, desde punta San Miguel hasta la del cabo Viejo, la profundidad disminuye considerablemente, interrumpiéndose por los peligros insidiosos que destacan los islotes Terán hacia el N y S. Este mismo lado de la costa, entre la punta Gustavo y el cabo Viejo, es característica por estar su playa rodeada en toda su extensión de gran cantidad de sargazos.

En la segunda parte de su curso, desde el estero Cóndor en adelante, el canal Jerónimo se ensancha gradualmente y tiene varias islas, todas de redoso limpio y no dificultan la navegación, sino que la facilitan, pues son buenas referencias.

Marea y corrientes.- La marea en el canal Jerónimo es regular y su rango de sicigias llega a 1,45 metros. La estoa es de corta duración, no excediendo de 20 minutos la de pleamar ni de 10 minutos la de bajamar. Las corrientes, dependen de la edad de la Luna y del viento reinante, la de flujo se dirige hacia el N y alcanza una intensidad de hasta 8 nudos; la de reflujo lo hace hacia el S y alcanza hasta 6 nudos. Estos datos se refieren a la parte S del canal, esto es, en su entrada desde el Estrecho de Magallanes, pues, como bien se comprende, la intensidad de las corrientes disminuye mucho a medida que avanzan hacia el seno Otway, así también disminuye amplitud de marea.

Durante el tránsito por el canal Jerónimo, se experimentan los siguientes abatimientos producto de las corrientes: La corriente de flujo —de dirección general N—; en la parte S del canal, abate hacia el W, debido a la influencia de que ejerce el saco que contiene a las bahías Arauz y Tres Islas; en la segunda mitad, frente a la caleta Real, en cambio, abate hacia el E; luego al N de la punta Sombrero Apuntado, donde el canal es más ancho, abate hacia el W. La corriente de reflujo —de dirección general S—; desde la entrada N hasta la cuadra de la caleta Real, abate hacia el E; luego en la parte angosta que sigue al S, hacia el W; y desde la punta San Carlos hasta la desembocadura en el Estrecho de Magallanes, abate hacia el E.

A la entrada S del canal Jerónimo y en la parte S de su curso —en la confluencia con el estero

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Cóndor— se forman escarceos y remolinos bien notables, los cuales pueden afectar a la derrota si no se atiende debidamente al gobierno de la nave.

En la Publicación SHOA Nº 3015 "Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile", se encuentran tabuladas la predicción diaria de horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo para la boca sur del canal Jerónimo.

CANAL JERÓNIMO - COSTA OESTE
Desde la punta San Jerónimo a la punta Childs

Punta San Jerónimo.- Situada al E y poco más de 6 millas del cabo Quod y configurando el extremo SE de la península Córdova de la enorme isla Riesco. Es una proyección de tierra que se eleva a 65 metros y ofrece un redoso limpio y profundo.

La punta San Jerónimo, junto con la punta Arauz —situada al ESE y casi 1,1 millas—, señalan la entrada S del canal Jerónimo.

Caleta Wood.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 30' S; Long. 72° 26' W (aprox.). Se forma al NNW y 2,8 millas de la punta Jerónimo y sobre la misma costa. Esta caleta es sólo una muy reducida escotadura de la costa, inútil para la navegación.

Caleta Seal.- Carta Nº 11231. Lat. 53° 28' S; Long. 72° 28' W (aprox.). Se forma al NNW y 5 millas de la punta San Jerónimo y sobre la misma costa. Es una pequeña caleta con un saco que se interna al SW por unos 4 cables. Se abre entre las puntas Ester por el S y San Jorge por el N.

Las caletas Wood y Seal no son recomendables como fondeaderos, pues ambas son estrechas y apenas podrían fondear en ellas buques muy pequeños, siendo además, muy difícil para tomarlas debido a las fuertes corrientes que existen en esta parte del canal. Es más conveniente para las naves pequeñas, alcanzar el puerto Cutter o la caleta Real de la costa opuesta.

Ensenada Demarcación.- Se forma al NW y poco más de 1 milla de la punta Jorge y sobre la misma costa. Es una muy reducida y angosta escotadura que se interna al S por unos 3 cables; del todo inútil para la navegación.

Baliza luminosa Ensenada Demarcación.- Al NW y 1 milla de la punta San Jorge y sobre la punta S de la entrada a la ensenada Demarcación. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Sombrero Apuntado.- Situada al NW y 4 millas de la caleta Seal y al NW y 1,5 millas de la baliza luminosa Islotes Terán. Es un promontorio macizo, algo acantilado y limpio a su pie. La punta Sombrero Apuntado señala el límite N de la parte S y más angosta del canal Jerónimo.

Cabo Forty Five.- Situado al NW y 7 cables de la punta Sombrero Apuntado y sobre la misma costa. Es de características similares a la punta referida.

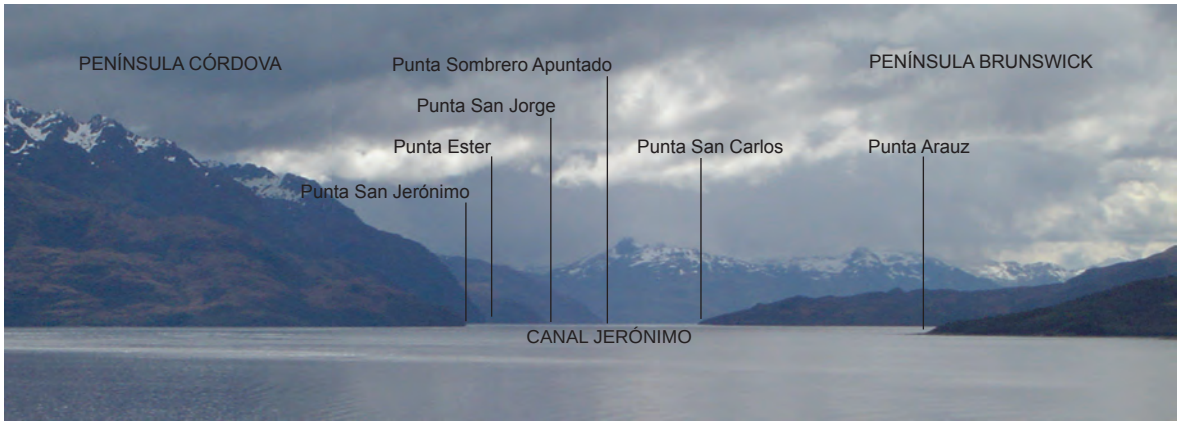
Punta El Morro.- Situado al NW y casi 1,3 millas de la punta Sombrero Apuntado. Es una proyección de tierra gruesa con aguas profundas a su pie.

La punta El Morro delimita las entradas del seno Toro y del estero Cóndor.

Estero Cóndor.- Carta Nº 11230. Se forma al NW y unas 10 millas de la punta San Jerónimo e inmediatamente al W de la punta El Morro. Es un angosto brazo de mar que se interna unas 5 millas —separando la península Córdova de la isla Riesco en esta parte—, primero en dirección WSW y luego NW. Su entrada se abre entre la punta El Morro y la costa al N de ella, donde mide 9 cables de ancho; luego hacia el interior su anchura disminuye poco a poco hasta unos 4 cables.

En la costa S de la entrada del estero Cóndor se abre el seno Toro, poco más adentro y sobre la misma costa, lo hace la ensenada el Rincón, y hacia el final se forman la ensenada Llanza y el puerto Cóndor; este último por el N de la isla Dagnino. Al N del puerto antes citado y a poca elevación está el lago de la Botella de casi 2 millas de extensión; circunstancia similar al lago Titus y otros menores situados hacia el NW, a través de los cuales existe relativa facilidad de comunicación con el estero Pérez de Arce, tributario del golfo Xaultegua.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Jerónimo. Vista hacia el N desde su acceso S

La navegación del estero Cóndor no presenta dificultad alguna, pues sus aguas son profundas y limpias sin otro peligro que el bajo Yávar, —situado SW y 2,2 cables de la isla Dagnino— hacia el final del estero y cerca de la entrada del puerto Cóndor y de la ensenada Llanza. Forman dicho bajo fondo algunas rocas sumergidas con 4,5 metros de profundidad.

En el estero Cóndor, los vientos más frecuentes son del W, los cuales se hacen sentir en fuertes ráfagas que descienden de la quebrada del final y soplan a lo largo del estero.

Marea y corrientes.- En la boca del estero Cóndor, las corrientes de marea originan escarceos y revesas de notable intensidad.

Seno Toro.- Carta Nº 11230. Se forma justamente al W de la punta El Morro y sobre la costa S a la entrada del estero Cóndor. Es un angosto seno que se interna unas 3 millas en dirección general SSW y presenta un ancho de unos 8 cables en la boca —entre la punta El Morro por el E y la punta Martínez por el W—, estrechándose gradualmente hacia el interior.

Las aguas del seno Toro son profundas y limpias, solamente hasta la latitud del islote Alacrán —situado al S y casi 1 milla de la punta Martínez— donde el seno está parcialmente cerrado por el citado islote, permitiendo sólo el paso de pequeñas embarcaciones por su lado E. Más al S de dicho islote, el seno termina en dos pozas inútiles y sin importancia. Casi en el centro del seno existe una sonda de 21 metros.

Puerto Henry.- Carta Nº 11231. Lat. 53° 24’ S; Long. 72° 34’ W (aprox.). Se forma al S de la punta Piedra y al N del islote Alacrán, y sobre la costa W del seno Toro. Es una muy reducida caleta donde se encuentran profundidades aptas para fondear. La punta Piedra se avanza de la costa W del puerto cerca de la entrada; dicha punta despide hasta 0,3 cable afuera una mancha de sargazos, en cuyo extremo se sondan 15 metros.

El mejor fondeadero en puerto Henry se encuentra en 33 a 36 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, al SSW y 3,5 cables de la punta Piedra.

Ensenada El Rincón.- Se forma al W y 2,5 millas de la punta El Morro y sobre la costa S del estero Cóndor. Es una pequeña escotadura de casi 6 cables de saco por algo más de 2 cables de boca. No es utilizable como fondeadero.

Puerto Cóndor.- Carta Nº 11231. Lat. 53° 21’ S; Long. 72° 38’ W (aprox.). Se forma hacia el final del estero Cóndor y por el N de la isla Dagnino. Es una pequeña caleta y con no más de 1,5 cables de ancho, con profundidades entre 29 y 20 metros. En la costa N del puerto vacía sus aguas un arroyo, que es un desagüe del lago de la Botella, éste es temporáneo y corre sólo cuando las lluvias incrementan con exceso las aguas del lago.

Para entrar al puerto Cóndor, es necesario rodear la isla Dagnino sus lados S y W, cuidando pasar entre ella y el bajo Yávar. Se encuentra buen fondeadero, apto para buques pequeños, en 22 metros

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

de agua sobre fondo de arena y fango, prácticamente en el centro del puerto.

Ensenada Llanza.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 21' S; Long. 72° 40' W (aprox.). Se forma al W y 5 cables de la isla Dagnino y sobre la costa W hacia el final del estero Cóndor. Es una rada bastante reducida, con 1,5 cables de ancho, y el verdadero término del saco del estero Cóndor. Su entrada está parcialmente obstruida por las rocas Hermanas destacadas próximas a la punta N de la entrada, a las que rodean grandes sargazos, orillando los cuales se puede, sin embargo, pasar por el lado S de las rocas aludidas; la profundidad en los sargazos es de 5 a 6 metros.

El fondeadero de la ensenada Llanza ofrece un tenedero con buen fondo; pero sus reducidas dimensiones permiten dar abrigo sólo a goletas y embarcaciones menores.

Punta Cóndor.- Situada al NNE y 2,5 millas del cabo Forty Five y al WNW y 1,4 millas de la isla Cutter en el lado opuesto.

Al W y unas 2 millas de la punta Cóndor se alza el monte Dedo de 770 metros.

Baliza luminosa Punta Cóndor.- Ubicada en la punta Cóndor. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Brazo Núñez.- Carta Nº 11230. Se forma al N y 1 milla de la punta Cóndor y frente al puerto Cutter de la costa opuesta. Es un brazo de mar que se interna unas 5 millas en dirección general NW y presenta una boca de casi 2,5 millas de ancho —donde se encuentra la isla Guzmán— que se estrecha sensiblemente hacia la mitad de su curso a unos 4 cables.

El brazo Núñez no tiene importancia alguna, pues, sus aguas muy profundas en la entrada, son someras, sucias y llenas de sargazos hacia el final.

Isla Guzmán.- Situada al N y 1,5 millas de la punta Cóndor y en el acceso del brazo Núñez. Es una isla de tamaño apreciable, se alza a 491 metros y su perfil es redondeado. Desde el E y unas 8 millas se distingue una mancha notable con forma de cúpula; la cual es fácil de confundir con la isla Pan de Azúcar, cuando se navega de noche y con la costa nevada. Su redoso E es limpio y profundo. La isla Guzmán deja paso por el N y por el S de ella.

Islote Medio.- Situado al NE y 3,9 millas de la punta Cóndor e inmediato a la orilla en el tramo de costa que continúa hacia el NE del acceso al brazo Núñez. Es un islote que se eleva a 7 metros. Hacia el NE y siempre muy próximos a costa, destacan varias rocas afloradas. Todos estos accidentes se encuentran rodeados de sargazos.

Al NE y poco más de 1 milla del islote Medio se encuentra la punta Gutiérrez, al NW de la cual se forma la ensenada Sargazo, pequeña y del todo inútil para la navegación.

Cabo One.- Situado al NE y 6,8 millas de la punta Cóndor y en el mismo lado del canal. Es un promontorio de perfiles suaves y termina en un morro pequeño. Su redoso es poco profundo y con algunas rocas afloradas rodeadas de sargazos en sus inmediaciones.

Al W y casi 1,5 millas del cabo One se alza el monte del mismo nombre a 728 metros.

Estuario Sulivan.- Carta Nº 11230. Se forma justamente al N del cabo One y frente a la isla Pan de Azúcar del lado opuesto; hacia el interior de una amplia entrada de mar que una maciza península divide en dos brazos, uno que se dirige al N y el otro que lo hace hacia el WNW.

El estuario Sulivan es el brazo que se interna casi 8 millas en dirección general WNW y ofrece un ancho medio de unos 4 cables. Se abre entre la punta Camarlengo —situada al NW y casi 1 milla del cabo One— y la punta Rampolla —situada al NNW y 6 cables de la punta Carmalengo. No hay en él ningún fondeadero. En el brazo del N hay una pequeña ensenada que se forma al abrigo de la isla Díaz y que puede ofrecer un fondeadero estrecho y malo en 36 metros de agua; el resto de este brazo es bajo y sucio.

Isla Ward.- Situada al ENE y poco más de 1 milla del cabo One, al SW y 8 cables de la isla Corona y en el medio del acceso al estuario Sulivan. Es una isla de reducido tamaño y se eleva a 24 metros. Su redoso SE es limpio y profundo.

Isla Corona.- Situada al ENE y 1,9 millas del cabo One y al N y 8 cables de la isla Pan de Azúcar en el lado opuesto. Es una isla con forma de silla de montar y se eleva a 45 metros. Su ubicación próxi-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

ma a la costa N del canal Jerónimo, dificulta algo su reconocimiento desde el S.

Las islas Ward y Corona quedan al NW de la derrota en el canal Jerónimo.

Baliza luminosa Isla Corona.- Ubicada en el borde SE de la isla Corona. Señal Cardinal Sur. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Manning.- Situada al ENE y 1,7 millas de la isla Corona y al NE y 2,2 millas de la isla Pan de Azúcar en el lado opuesto. Es una proyección de tierra que desciende suavemente al mar. Por su lado N destaca dos pequeños islotes, uno al NW y el otro al NE.

Al W y 2,8 millas de la punta Manning se alza el monte Dagnino de 463 metros.

Estero Bending.- Carta Nº 11230. Se forma al NNE y unas 2,5 millas de la isla Corona. Es una entrada de mar que se interna casi 3,5 millas en dirección general WNW. Se abre entre el lado N de la punta Manning y la punta Childs —donde su boca tiene 1,4 millas de ancho— y; como en la mitad de su curso hacia el interior, disminuye su ancho a sólo 3 cables, después de lo cual se vuelve a ensanchar. Un poco adentro de la boca y próximo a la costa S del estero, se hallan la isla Bennet y un islote; al W y 2,5 millas de la entrada, cerca de la misma costa, está la isla Jordán, la cual deja paso navegable sólo por su lado N.

Las aguas del estero Bending son muy profundas, limpias y no ofrecen fondeadero alguno.

Punta Childs.- Situada al NW y 1,7 millas de la punta Manning y en el mismo lado. Es una proyección de tierra formada por una colina elevada a 30 metros, barrancosa y cubierta de vegetación en su cumbre.

La punta Childs, junto con la punta Ocasión de la costa opuesta, señalan el límite NE del canal Jerónimo y el inicio del seno Otway que se abre hacia el E.

CANAL JERÓNIMO - COSTA ESTE
Desde la punta Arauz a la punta Ocasión

Punta Arauz.- Situada al E y casi 1,1 millas de la punta San Jerónimo y en la costa SW de la península Brunswick. Es una pequeña proyección de tierra baja orientada al NW. Su lado W es sucio a su pie y hasta casi 2 cables afuera, donde se encuentran bajos fondos de 1,3 metros profundidad.

Al NE y casi 1,8 millas de la punta Arauz, hacia el interior, se alza el pico Batchelor de 920 metros.

La punta Arauz, junto con la punta San Jerónimo, señalan la entrada S del canal Jerónimo.

Bahías Arauz y Tres Islas.- Carta Nº 11230. Por el lado N de la punta Arauz, la costa de la península Brunswick vuelve un poco al SE, luego toma la dirección NW por unas 2,5 millas, y vuelve a girar un poco al SW antes de retomar la dirección general de la costa, formándose una ensenada de poco saco, algo más de 2 millas de ancho entre las dos puntas de su boca —las puntas Arauz y San Carlos. En la parte S de esta dilatada ensenada se encuentra la bahía Arauz, y en la del N se forma la bahía denominada Tres Islas; ninguna recomendable, porque la primera es abierta a los vientos del W y la segunda encierra algunos islotes y bajos fondos denunciados por los sargazos que los cubren.

Punta San Carlos.- Situada al NW y poco más de 2 millas de la punta Arauz y en la misma costa. Es una proyección de tierra acantilada y poco profunda en su redoso, especialmente hacia el SE donde se encuentran algunas rocas rodeadas de sargazos.

La punta San Carlos cierra la bahía Tres Islas por el W.

Baliza luminosa Punta San Carlos.- Ubicada en la punta San Carlos. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Islotes Erizos.- Situados al NNW y 6 cables de la baliza luminosa Punta San Carlos. Son dos islotes ubicados al interior de una insignificante escotadura de la costa E e insertos en un bajo fondo de arena.

Caleta Orompello.- Carta Nº 11230. Lat. 53° 28' S; Long. 72° 26' W (aprox.). Se forma al NW y 4,7 millas de la punta Arauz y sobre la misma costa. Es una muy reducida caleta, abierta al W y no muestra sonda alguna, por lo que no es recomendable para ninguna clase de embarcación. La punta Bastías, que cierra la caleta por el N, despide al NNW y casi 2 cables una roca que aflora en bajamar marcada por sargazos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Caleta Real.- Carta Nº 11231. Lat. 53° 26' S; Long. 72° 27' W (aprox.). Se forma al NNW y poco menos de 3 millas de la caleta Orompello y sobre la misma costa. Es una ensenada regularmente espaciosa, donde las profundidades son parejas a medida que se acerca a la costa, siendo más limpia la costa E que la del N. Se abre entre la punta Gustavo al N y la punta San Miguel al —Separadas 7,5 cables— y se interna poco más de 5 cables en dirección NE. Al término, en la orilla NE, desemboca una cascada donde se encuentra un área de bajos fondos que se extiende al S hasta 1 cable afuera de la orilla, dejando entre ellos un canalizo que se puede surcar con botes y en pleamar, cuando se desee hacer aguada.

La caleta Real es algo desabrigada de los vientos y marejadas del W; las turbonadas hacen bornear el buque casi de continuo, con el peligro consiguiente de que las anclas garreen; para evitar esto, es conveniente acoderarse a costa con la proa al W.

La caleta Real ofrece buen tenedero de arena y conchuela —donde las anclas agarran bien—, pudiendo fondear en ella buques de tamaño medio en 18 a 22 metros de agua, sólo en caso de emergencia.

Direcciones y fondeadero.- Al entrar a la caleta Real, pasar a una distancia no mayor de 2 ó 3 cables de la punta San Miguel y costa S, con el fin de evitar los bajos fondos que se desprenden hacia el S de los islotes Terán. Se debe tener precaución con dos bajos de 11,7 y 14,4 metros ubicados al SSE de los islotes Terán y a 1,4 millas. Aunque por el E de estos islotes las aguas son también profundas, ese paso no se debe intentar sin vigilar permanentemente el ecosonda. En el interior de la caleta se encontrará siempre corriente contraria a la del canal Jerónimo, debido a su configuración, de modo que se recomienda tomar el fondeadero con alguna viada.

Para los buques de tamaño reducido, se encuentra fondeadero en 10 metros de agua, con la cascada que hay en el final demarcándola al 020° y la punta Gustavo enfilada con la punta S del más austral de los islotes Terán.

Islotes Terán.- Situados al NW y 7,5 cables de la caleta Real y dispuestos a lo largo y un poco al E del eje del canal Jerónimo. Forman un grupo muy concentrado de dos islotes principales muy boscosos y que se elevan a unos 9 metros, junto a otros menores y rocas.

Al NNW y hasta casi 4 cables de la baliza luminosa Islotes Terán, se desprende una lengua submarina con bajos fondos entre 0,6 y 1 metro de profundidad marcados con sargazos; al SW del bajo de 0,6 metros existe un bajo de 5,2 metros. Al S y hasta casi 1 milla de la misma baliza luminosa, se extiende otro fondo somero con bajos de 0,6 - 1,1 y 4,1 metros de profundidad, también rodeados de abundantes sargazos; continuando la misma línea hacia el S, se encuentran dos bajos de 11,7 y 14,4 metros ubicados a la cuadra de la punta San Miguel. Al SE y 3,2 cables de la baliza luminosa se encuentra un bajo fondo de sólo 1,8 metros y al SE y 7,5 cables de la punta Gustavo existe un bajo de 8 metros. Estos últimos peligros dificultan el paso por el E de los islotes Terán.

La derrota pasa por el lado W de los islotes Terán y debe seguirse desde frente a la caleta Real, a corta distancia de la costa W del canal, donde no hay peligro conocido.

Baliza luminosa Islotes Terán.- Ubicada en el islote Terán de mayor tamaño y de más al N del grupo. Señal Lateral de Estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Cutter.- Situada al NNE y casi 2,8 millas de la baliza luminosa Islotes Terán y próxima a la costa W de la península Brunswick. Es una pequeña isla que se alza a 65 metros. Próximo al W destaca el islote Florencio que se eleva a 7 metros y está rodeado de sargazos. Asimismo, al E, entre ella y la costa, se encuentra una roca que aflora en bajamar, conocida como la roca Miranda, también rodeada de sargazos.

Puerto Cutter.- Carta Nº 11232. Lat. 53° 22' S; Long. 72° 26' W (aprox.). Se forma al NE y unas 3,5 millas de los islotes Terán y justamente al E de la isla Cutter. Es una rada abierta al W de casi 1,5 millas de boca entre la punta Llanza —por el lado N— y la isla Cutter —por el lado S—, y similar distancia de saco. Su profundidad es, en general, reducida y disminuye a menos de 10 metros al interior de la mitad E del saco.

Cartas: 11000 - 11200 - 11230 - 11231 - 11232

Cambio Nº 1, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

En la costa S del puerto Cutter se forma la ensenada Hyatt que se interna al S por unos 9 cables y donde se encuentran los islotes Patos. Estos islotes son cuatro y ocupan gran parte de la superficie disponible, dejando espacio apto para buques de reducido tamaño sólo por el lado W de ellos.

Al SSE y unos 5 cables de la punta Llanza y sobre la costa al N del puerto Cutter, están los restos de un antiguo campamento minero dedicado a la explotación de cobre, el que actualmente se encuentra desmantelado. También frente al ex campamento minero hay un terraplén formado de relleno de piedras y material de desecho de la mina; de 20 metros de largo por 10 metros de ancho. En el cabezo se sondan 3 metros. Tiene algunas bitas para afirmar las amarras. Hacia el W de este terraplén se ha producido un embancamiento debido al relave de la mina.

Más al SE y poco más de 4 cables se halla un muelle de madera de 20 metros de largo y 4 metros de ancho, el que se encuentra destruido e inutilizado.

Actualmente, no existe una comunicación terrestre directa entre el puerto Cutter y la ciudad de Punta Arenas. El único medio de transporte es el marítimo, mediante una barcaza o transbordador que efectúa viajes a Río Verde en el canal Fitz Roy, desde donde y por vía terrestre se continúa a Punta Arenas.

Vientos.- La parte N del puerto Cutter es abierta a los vientos del 3er y 4º cuadrantes y poco protegida a los del 2º. Los vientos del 3er y 4º cuadrantes son los predominantes y soplan con frecuencia con fuerza 7 o superior.

Islas, bajos y escollos

Isla Greene.- Situada al SSE y casi 1 milla de la punta Llanza y muy próxima a la costa NE hacia el final del saco. Es una isla de poco más de 3 cables de largo y se eleva a 14 metros. Su redoso es sucio en todo su contorno y próximo al NW destacan dos islotes.

Bajos fondos.- Se encuentran al S y 1 y 1,3 cables de la isla Greene. Son dos bajos fondos aislados de 2 y 2,5 metros de profundidad.

Desplaye.- La desembocadura del arroyo que desagua en la costa E del puerto Cutter desprende un extenso bajo hasta unos 2,5 cables afuera de la orilla y se extiende al N entre la isla Greene y la misma costa.

Islote Gacitúa.- Situado al WSW y 5,8 cables de la isla Greene y separado 2 cables de la costa S del puerto. Es un islote pequeño. Entre el SW y NE y hasta 1,3 cables afuera, destacan tres bajos fondos con 5,7- 3,6 y 5 metros de agua encima, marcados con sargazos, del los cuales es necesario precaverse cuando se ingresa al puerto.

Fondeaderos.- La ubicación del islote Gacitúa determina dos fondeaderos en el puerto Cutter: uno al NNE del islote y otro al WSW del mismo, para naves de poco tamaño. El primero se encuentra en 14 a 18 metros de agua sobre fondo de fango y conchuela, en el medio del puerto y justamente al W de la isla Greene y al NNE del islote Gacitúa. El otro fondeadero, se encuentra al WSW de dicho islote y en el centro de la caleta que allí se forma; es más reducido que el anterior, pero está más protegido de los vientos del SW. Para tomarlo, dar prudente resguardo al islote Gacitúa, con el fin de evitar el bajo fondo que destaca al NW. Uno y otro fondeadero está expuesto a los vientos del NW, que descienden del brazo Núñez que se abre en la costa opuesta del canal.

Los buques más pequeños pueden fondear al SSW de la isla Greene y más cerca de la costa S. Esta costa es acantilada, pudiendo ser rodeada a corta distancia con el fin de evitar las bajas profundidades del desplaye que se forma en la desembocadura del arroyo que se vacía en la costa E, en el final del puerto.

Precauciones.- Al aproximar a la playa para tomar el fondeadero en el puerto Cutter, tener cuidado con el abatimiento debido a las corrientes del canal Jerónimo y vientos del 2º, 3er y 4º cuadrantes; especialmente los dos últimos que son los predominantes y soplan con frecuencia con fuerza 7 o superior.

Para las barcazas tamaño medio no es problema apoyar la rampa en el cabezo del terraplén, fondeando el ancla de codera a unos 150 metros del cabezo y pasando las espías a los bitones de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

tierra para quedar con proa 085°. Para las barcazas de tamaño mayor la maniobra se hace más difícil y con vientos de través de fuerza 2 o superior, el buque tiende rápidamente a atravesarse con peligro de ser llevado de costado sobre los roqueríos adyacentes. Por esta razón la maniobra de pasar espías requiere efectuarse con la mayor rapidez.

Al NE y 1,8 millas de la isla Cutter y a la altura del monte Cóndor, se encuentra una caleta donde estaba ubicado el polvorín de la mina. En atención a que en su aproximación se encuentran algunas rocas sumergidas y bajos fondos, se recomienda no acercarse a menos de 5 cables de dicha costa.

Punta Llanza.- Situada al NE y 1,6 millas de la isla Cutter y frente a la isla Guzmán en el lado opuesto. Inmediato a esta punta se encuentra el islote Ignacio, el que destaca próximo al NW una roca aflorada y, poco más lejos, un bajo fondo de 1,3 metros.

Punta Limit.- Situada al N y 2,5 millas del puerto Cutter y al E a la isla Guzmán de la costa opuesta. Es una saliente baja y bastante notable.

Desde la punta Limit hasta el cabo Charles, la ribera E del canal Jerónimo se extiende unas 6,5 millas en dirección SW-NE, y está espaldeada hacia el interior por una cadena de montes altos y barrancosos. Los más notables de éstos son: el monte Cóndor situado al E y casi 2 millas de la punta Limit y que se alza a 936 metros, el monte Mc Intosh de 949 metros al NE y 4,7 millas del anterior, y el monte Muela más al interior y que se encumbra a 1.220 metros.

Islotes Tree.- Situados al NE y 2,2 millas de la punta Limit y apenas separados de la costa E del canal Jerónimo. Forman un grupo de varios islotes muy próximos entre si y dispuestos sensiblemente en línea N-S. Son muy parecidos y los de mayor tamaño se elevan a 10 y 12 metros.

Isla Pan de Azúcar.- Situada al NE y 4,7 millas de la punta Limit, al S y 8 cables de la isla Corona en el lado opuesto y casi en el centro del canal Jerónimo. Es una isla de regular tamaño, forma alargada y se eleva a 38 metros. Se caracteriza por su perfil cónico y ser muy boscosa.

La isla Pan de Azúcar queda al S de la derrota en el canal Jerónimo, no dejando paso navegable entre ella y la costa N de la península Brunswick.

Baliza luminosa Isla Pan de Azúcar.- Ubicada en el borde SW de la isla Pan de Azúcar. Señal lateral modificada. Canal preferido a babor. Ver características en la Lista de Faros.

Cabo Charles.- Situado al ENE y poco más de 1,8 millas de la isla Pan de Azúcar y frente a la punta Manning de la costa opuesta. Es una prominencia de aspecto bien característico, pues termina en tres cúspides dispuestas en línea y que descienden hacia el mar; al pie hay un pequeño montículo cubierto de musgo de color amarillo rojizo que resalta como una mancha en medio de la vegetación vecina.

Punta Ocasión.- Situada al E y 1,7 millas del cabo Charles y en la misma costa. Por su lado E se abre la caleta del mismo nombre.

La punta Ocasión, junto con la punta Childs de la costa opuesta, señalan el límite NE del canal Jerónimo y el inicio del seno Otway que se abre hacia el E.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL CANAL JERÓNIMO

1.- Durante la travesía del canal Jerónimo se deberá dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para prevenir Abordajes, especialmente lo que se relaciona con las señales sónicas que allí se establecen. Asimismo y como norma permanente de seguridad, se establecen como puntos límites el cabo Forty Five por el N y la punta Arauz por el S, de modo que ninguna nave debe sobrepasar ni pasar de vuelta encontrada con otra nave entre dichos puntos límites.

2.- Una hora antes de iniciar la navegación del canal Jerónimo, en cualquier dirección, enviar una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital (DSC) en canal 70 VHF. Enseguida, difundir en radiotelefonía por canal 16 VHF, en idioma español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE), informando:

- Nombre de la nave,
- Posición del momento,

Cartas: 11000 - 11230 - 11700

* Instrucciones obligatorias en los Derroteros de la Costa de Chile, se destacan con fondo celeste.

Cambio Nº 2, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

- Sentido del cruce,
- Hora estimada a la que se encontrará al través de islotes Terán.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

3.- La preferencia de paso la tiene la nave que navega de S a N; debiendo esperar la que lo hace en sentido contrario, es decir, de N a S. De modo que la nave que viniendo del N a cruzar el canal Jerónimo, compruebe la presencia de otra nave navegando en sentido opuesto, deberá esperar al N del cabo Forty Five que pase la nave que viene del S, extremando las precauciones al acercarse a ella.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL JERÓNIMO

Navegando de S a N.- Proviniendo del Estrecho de Magallanes, ingresar al canal Jerónimo gobernando al rumbo 020° para pasar al SE y 4 cables de la punta San Jerónimo. Así, se escapulará dicha punta de la entrada a menor distancia que la punta Arauz, precaviéndose de los bajos fondos que esta

10

(Continúa en la página **XI**-*4*-9)
Reverso en blanco.

Cartas: 11000 - 11230 - 11700

Original, enero 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

última desprende. Inmediatamente después de salvada la entrada, caer a babor al rumbo 324° para pasar al SW y 2 cables de la punta San Carlos —señalizada con una baliza luminosa—, y más adelante al NE y 2 cables de la costa W del canal, navegando entre 2 y 2,5 cables de la costa W del canal hasta la cuadra de la caleta Seal.

Sobrepasada la punta Ester, será necesario corregir un poco el rumbo a estribor como hasta el 332° para no acercarse a menos de 1,5 cables de la costa W y, poco más adelante, cuidar pasar al SW y 4 cables de los islotes Terán —señalizados con una baliza luminosa de estribor. Así, se continuará navegando muy próximo a la costa W del canal, que es limpia y profunda, y se barajarán prudentemente por estribor los bajos fondos y rocas desprendidos de los islotes Terán, los cuales revisten serio peligro.

Una vez al N de los islotes Terán, corregir el rumbo a estribor hasta el 353° en dirección a la baliza luminosa Punta Cóndor. Más adelante, enmendar nuevamente el rumbo a estribor hasta el 026° para pasar al W y 5 cables de la punta Limit y en dirección a la isla Ward.

Ya a la altura del islote Medio, corregir el rumbo a estribor hasta el 038° para pasar al NW y 5,5 cables de la isla Pan de Azúcar —señalizada con una baliza luminosa de canal preferido a babor— y en dirección a la baliza luminosa Isla Corona. A poco de llegar a la cuadra de la isla Pan de Azúcar caer a estribor —escapulando casi a media distancia entre las islas Pan de Azúcar y Corona— hasta el rumbo 072° para pasar más adelante al N y 7 cables de la isla Charles, continuando enseguida la derrota hacia el interior del seno Otway.

Navegando el canal Jerónimo de S a N y con corriente a favor, se encontrará en la primera mitad S del canal que la corriente abate la nave hacia el W, debido a la influencia ejercida por el saco que contienen las bahías de Arauz y Tres Islas; luego, en la segunda mitad del canal y frente a la caleta Real, la corriente en cambio abate hacia el E; finalmente, en la parte del canal que sigue al N de la punta Sombrero Apuntado, donde aquél tiene mayor anchura, la corriente abate nuevamente hacia el W. En todo caso, siempre es necesario tener cuidado con las corrientes, especialmente en época de sicigias.

Navegando de N a S.- Proviniendo del seno Otway, ingresar al canal Jerónimo gobernando al rumbo 252° para pasar al N y 7 cables del cabo Charles y en dirección al cabo One. La baliza luminosa Isla Corona se presentará levemente abierta por estribor; asimismo, la isla Pan de Azúcar —señalizada con una baliza luminosa de canal preferido a babor—, pero por babor. De noche y con la costa nevada, no confundir la mancha notable con forma de cúpula en la isla Guzmán con la isla Pan de Azúcar; mancha que se distingue desde las 8 millas.

Al llegar a la cuadra de la baliza luminosa Punta Corona, caer a babor —escapulando casi a media distancia entre las islas Corona y Pan de Azúcar— hasta el rumbo 218° para pasar más adelante al NW y 6 cables de los islotes Tree y en dirección a la baliza luminosa Punta Cóndor. Sobrepasados los islotes Tree, corregir el rumbo a babor hasta el 206° para pasar al E y 5 cables de la punta Limit y en dirección a la punta Sombrero Apuntado. Salvada la baliza luminosa Punta Cóndor, cambiar poco a poco el rumbo a babor hasta el 173° para pasar al W y 5 cables de los islotes Terán. Así, se aproximará a la parte más angosta del canal acercándose más hacia la costa W para alejarse de los peligros que desprenden los islotes Terán.

Acercándose a unos 4 a 5 cables de la costa W y antes de llegar a la latitud de los islotes Terán —señalizados con una baliza luminosa de estribor— caer a babor al rumbo 152° para pasar SW y 4 cables de los islotes Terán y a no menos de 1,5 cables de la costa W del canal. Así, se navegará una ruta muy próxima a la costa W —que es limpia y profunda—y a distancia segura de los peligros destacados al N y S de los citados islotes.

Al pasar frente de la caleta Seal, corregir el rumbo a babor al 144° para pasar al NE y 2 cables de la costa W, y poco más adelante al SW y 2 cables de la punta San Carlos. Manteniéndose entre 2 y 2,5 cables de la costa hasta llegar al acceso S del canal.

Finalmente, caer a estribor —escapulando la punta San Jerónimo a no más de 4 cables— hasta el rumbo 200°, para precaverse de los bajos fondos que desprende la punta Arauz de la costa opuesta. Saliendo así hacia el Estrecho de Magallanes.

Navegando el canal Jerónimo de N a S y con corriente a favor, ésta abate la nave hacia el E hasta la cuadra de la caleta Real; luego, hacia el W en la parte angosta del canal que sigue al S; y desde punta San Carlos hasta su desembocadura en el Estrecho

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

de Magallanes, abate nuevamente hacia el E. En todo caso, siempre es necesario tener cuidado con las corrientes, especialmente en época de sicigias.

SENO OTWAY

Seno Otway.- Carta Nº 11800. El seno Otway se abre hacia el E de las puntas Childs y Ocasión y se prolonga en dirección del NE por unas 49 millas y presenta un ancho máximo de casi 16 millas. Esta gran extensión de agua afecta una forma comparable a la de un escarabajo, en el cual pueden reconocerse cuerpo, patas y antenas, figuradas las últimas por los esteros de ambas costas, cercanas a la entrada por el canal Jerónimo.

El aspecto de las tierras que rodean el seno Otway difiere notablemente de una región a otra. La región SW, o sea, la más próxima al canal Jerónimo, conserva en ambas costas el aspecto de éste, es decir, la forman montañas elevadas, cubiertas de bosques y nieve, entrecortadas de valles profundos, invadidos a veces por las aguas del mar. El estuario Fanny, ubicado en esta zona, está rodeado por el N por una cadena de montañas en la que se alzan cumbres de más de 1.000 metros; pero desde allí hacia el NE, las tierras se abaten progresivamente y a las riberas accidentadas y sinuosas las sustituyen otras de trazado tan regular que contrastan con las anteriores; las cumbres se tornan más redondeadas y suaves, los ríos y arroyos descienden con menos velocidad y crece el bosque más robusto y lozano. Acercándose al canal Fitz Roy, el bosque mismo desaparece, dando lugar a extensas y magníficas praderas con abundante pasto, en las que pastan numerosos rebaños.

En la costa SE del seno Otway, el cerro Caleta, situado al E de la entrada al fiordo Silva Palma, parece marcar el límite de la zona montañosa y quebrada con la tendida, boscosa y pampeana que se extiende hacia el NE. En efecto, y como en la costa opuesta, desde este punto hacia el E las montañas se deprimen y redondean y sus faldas descienden más suaves hasta el mar; el bosque se hace frondoso y selvático; los ríos ensanchan su curso y moderan su corriente y las riberas mismas del mar, de roqueñas y acantiladas que eran, se cambian en tendidas y aplaceradas.

Desde la punta Canelo al NE, el bosque empieza a retirarse hacia el interior, dejando entre la ribera y el linde W una faja de terreno que cubre una vegetación herbácea apropiada para la ganadería, que se ensancha más y más hasta extenderse de mar a mar de W a E y a la altura del cabo Porpesse. Aquí comienza propiamente la región pampeana —la pampa patagónica—, muy baja, y que por el lado del seno Otway desciende al mar en extensa playa de arena, en donde las olas ruedan con estrépito. Al S del arrecife Las Piedras, existen algunos tramos de costa abordables ocasionalmente y en las proximidades del canal Fitz Roy la costa concluye en barrancos de poca elevación.

Las aguas del seno Otway son profundas, limpias y navegables en todas direcciones, y su particularidad característica y anexa a la vecindad de montañas elevadas, la profundidad es mayor en la zona más angosta del seno, como por ejemplo al N del cabo Stokes frente a la entrada del estuario Fanny y fiordo Wickham, donde la sonda desciende hasta poco más de 500 metros. Desde este punto, la profundidad decrece gradualmente en dirección del NE, esto es hacia el final del seno y de la costa E, hasta que por fin las tierras emergen con débil gradiente, formando así las extensas playas de las que se ha hecho mención. En la vecindad de la costa no hay peligros destacados a gran distancia.

Marea y corrientes.- La marea en el seno Otway es muy regular. El establecimiento del puerto difiere en 1 hora para sus dos extremos, siendo de 3 horas 10 minutos en la región SW y de 4 horas 5 minutos en la entrada del canal Fitz Roy. El rango de la marea es, en término medio, de 1,8 metros en toda la extensión del seno. Las corrientes son sólo sensibles en la vecindad de la boca de los canales o estuarios.

Vientos.- En el seno Otway prevalecen los vientos del 3er y 4º cuadrantes, los primeros son más frecuentes en invierno y los segundos durante todo el año. Los vientos de mayor intensidad son del SW al W, que soplan a veces 10 o más días sin interrupción, en la zona E en donde, quizás, a causa del desabrigo general de la región, parece que el viento cobrara aún mayor intensidad. No se ha comprobado que el barómetro anuncie con exactitud en el seno Otway los cambios meteorológicos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

SENO OTWAY - COSTA OESTE
Desde la punta Childs a la punta Hall

Bajo Salgado.- Se encuentra al E y 2 millas de la punta Childs y como desprendido de la costa N del seno Otway. Es un bajo con sondas menores a 5 metros de profundidad en su parte más somera y se halla marcado por sargazos.

Punta Islote.- Situada al ENE y 2,7 millas de la punta Childs y sobre la misma costa. Es una saliente baja y rocosa, con un pequeño promontorio en su extremo.

La punta Islote despide varias rocas rodeadas de sargazos hasta casi 2 cables afuera de la orilla, en todo su redoso, particularmente hacia el S y el N. En esta última dirección llegan hasta cerca de la punta Solitaria.

Punta Solitaria.- Situada al NE y 3 millas de la punta Islote y sobre la misma costa. Es una punta tendida y poco visible, pues se proyecta sobre la isla Gidley ubicada en su lado N, de la que la separa un estrecho canalizo donde se forma el fondeadero Valderrama.

Estuario Fanny.- Carta Nº 11800. Se forma al NE y unas 3,5 millas de la punta Childs y sobre la costa N del seno Otway. Se abre entre las puntas Solitaria y Villiers —separadas 5,8 millas una de otra— y se interna primeramente al NW por unas 3 millas, luego se divide en dos ramas, la mayor de las cuales, de 1,5 millas de ancho, inclina su dirección hacia el W hasta terminar en un estrecho final de saco a unas 12 millas de la boca. La península Fresia y las islas Indio, Vinchuca y Cabeza y otros islotes destacados en sus proximidades, dividen el estuario en las dos ramas ya mencionadas.

El estuario Fanny se desarrolla entre montañas muy escarpadas que se encumbran a 1.000 metros y más. Sus aguas son en general profundas, sondándose a corta distancia de la costa hasta 200 o más metros. Hay numerosas islas, islotes y bajos, sobre todo en el brazo del W; pero las primeras son de redoso limpio y los últimos están marcados por sargazos.

A pesar de que la costa del estuario Fanny es muy recortada y sinuosa, no se encuentran allí fondeaderos recomendables a causa de la excesiva profundidad de las aguas, a no ser el pequeño puerto Cascada —situado en la costa N y a casi 10 millas de la boca— apropiado sólo para buques de poca eslora.

La costa N del estuario Fanny, desde la punta Villiers hacia el W y hasta unos 5 cables afuera, está defendida por varios islotes pequeños, bajos fondos y sargazos, los cuales forman un cordón de 3 millas de largo que llega hasta las cercanías de la punta Pichintún.

Fondeadero Valderrama.- Carta Nº 11811. Lat. 53° 11' S; Long. 72° 13' W (aprox.). Se forma al ENE y unas 3 millas de la punta Childs, y en la parte N del canalizo que separa la costa continental al N de la punta Solitaria de la costa W de la isla Gidley, en el lado W de la entrada al estuario Fanny. Es una pequeña ensenada de no más de 1,7 cables de boca por algo más de 2 cables de saco. Su única entrada se abre entre la punta Entrada y la punta Sargazos —situada al E y 1,7 cables—, pues por el S y frente a la punta Rompiente se encuentra el islote Cristina y otros bajos fondos y rocas que obstruyen totalmente el paso; por lo que es necesario rodear la isla Gidley por sus lados E y N para ingresar al fondeadero. La costa está orillada por sargazos, pero no hay peligros ocultos.

Las reducidas dimensiones del fondeadero y el bajo de 9,8 metros en su acceso, la hacen útil solo para naves menores, las cuales encontrarán en ella buen abrigo.

Se encuentra fondeadero en 25 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, aproximadamente en el centro del fondeadero.

Punta Villiers.- Situada al NE y 5,8 millas de la punta Solitaria. Es una proyección de tierra no muy notable; pero en sus inmediaciones se encuentra un islote de 41 metros de elevación con una roca aflorada próxima al NE.

La punta Villiers limita por el E el estuario Fanny.

Desde la punta Villiers hacia el interior del seno Otway, la costa se presenta algo sinuosa y recortada, dirigiéndose primeramente al ENE y después al NNE, por unas 4 millas, hasta las inmediaciones de la punta Martín. En este tramo y cerca de tierra se hallan algunos islotes y rocas destacadas.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Ensenada Toro.- Cartas Nºs 11800 y 11811. Lat. 53° 07' S; Long. 72° 01' W (aprox.). Se forma al NE y poco más de 11 millas de la punta Childs y a media distancia entre las puntas Hamond y Martín. Es la inflexión más importante de este tramo de costa, con un saco que se interna al WNW por casi 8 cables y presenta unos 2 cables de ancho. Su entrada se abre entre la punta Rivera, donde se hacen notar dos manchones de bosque seco, —por el lado N— y la punta Toro —por el lado S. Se encuentra rodeada de cerros, no muy elevados y cubiertos de bosques tupidos, por lo que esta ensenada no es abrigada y soplan en ella fuertes rachas. Cercano al término del saco se alza el monte Hamond de 509 metros y a espalda de la ensenada, el monte Toro de 909 metros, situado unas 5 millas al interior. Este último es muy característico por su forma piramidal y constituye una buena referencia para reconocer el puerto desde el E.

La ensenada Toro es limpia, profunda en la entrada y de fácil navegación; los sargazos que orillan la costa no salen muy afuera y en su veril exterior se sondan en general 9 o más metros.

En la ensenada Toro se encuentra fondeadero apropiado para buques de tamaño reducido en 17 metros de agua sobre fondo de piedra y conchuela; aproximadamente en el centro y hacia el final del saco, es muy protegida de los vientos del 1º, 3er y 4º cuadrantes.

Punta Martín.- Situada al NE y casi 4 millas de la punta Villiers y sobre la misma costa. En el tramo comprendido entre estas puntas, hay varias rocas destacadas e islotes cercanos a la costa.

Al NE y 1,7 millas de la punta Martín y próximos a la costa se hallan los dos islotes Eros de 25 metros de elevación.

Caleta Eros.- Carta Nº 11800. Lat. 53° 04' S; Long. 71° 57' W (aprox.). Se forma al NE y poco más de 3,6 millas de la ensenada Toro y justamente al N y 1 milla de los islotes Eros. Es una reducida caleta con un bajo fondo de 2 metros marcado por sargazos, que se encuentra prácticamente en su centro.

Se encuentra fondeadero en 20 metros de agua, en la entrada de la caleta Eros e inmediato a su costa W, hacia el SW del bajo aludido. El fondeadero es bueno, fácil de tomar y adecuado para buques de poca eslora.

Islas Englefield y Vivian.- Situadas al E y 4,5 millas de la punta Martín y casi a media distancia de una y otra ribera del seno Otway. Son las mayores de un grupo formado además por las islas Díaz y Miguel y otros islotes menores en sus contornos. Ambas islas son muy boscosas y de cima plana; la primera se alza a 115 metros y la segunda, lo hace a 138 metros.

El lado NW de la punta N de la isla Englefield, despide al NW y hasta 5 cables afuera de la orilla, un gran bajo fondo marcado por sargazos.

La isla Díaz, situada al E y casi 1 milla de las dos islas mayores, es bastante más pequeña y se eleva a 21 metros. Muy próximo a la costa NE de la isla Vivian y en dirección a la isla Díaz, se encuentra la pequeña isla Miguel.

El paso que separa las isla Englefield y Vivian está obstruido por varias rocas, por lo que no es navegable.

Buques tipo remolcador han experimentado fondeadero sobre lecho de fango al SE de la baliza Isla Vivian, en las proximidades del veril de 20 metros.

Baliza luminosa Isla Vivian.- Ubicada en el islote de la punta S de la isla Vivian. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Fondeadero Ward.- Carta Nº 11811. Lat. 53° 07' S; Long. 71° 50' W (aprox.). Se forma frente al lado E de la isla Vivian y por el S de la isla Miguel. Es una rada que ofrece un regular fondeadero, abrigado contra los vientos del 3er y 4º cuadrantes. No es recomendable fondear con vientos de E y SE. Allí se puede largar el ancla en 40 metros de agua sobre fondo de piedra y fango.

El fondeadero Ward es apropiado como fondeadero de emergencia para un buque sorprendido por cerrazón o mal tiempo en medio del seno Otway.

Bajo fondo.- Se encuentra al SSE y a 1,9 millas de la baliza luminosa Isla Vivian y muy poco al N del eje de esta parte navegable del seno Otway. Es un bajo fondo con una profundidad mínima de 9,8 metros.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Punta Sunshine.- Situada al NNE y a 4,5 millas de la punta Martín y sobre la misma costa. Es una punta baja, arenosa y cubierta de vegetación hasta el límite de la pleamar. Sus inmediaciones son limpias y profundas.

Al N de la punta Sunshine desemboca el estero Bear, cuyas aguas cargadas de sedimentos o detritus vegetales transmiten un tinte rojizo a las del seno, con lo cual en este paraje se produce la apariencia de fondos someros.

Caleta Alonso.- Carta Nº 11800. Lat. 53° 01' S; Long. 71° 54' W (aprox.). Se forma al N y casi 2 millas de la punta Sunshine e inmediato al estero Bear, donde hay un muelle de estructura metálica y cubierto de madera, de unos 20 metros de largo por 3 metros de ancho, el que se encuentra semidestruido.

Al E y unos 100 metros del cabezo del muelle se sondan 190 metros de agua, no pudiendo fondearse por este motivo. En las cercanías del muelle existen algunas casas y un galpón.

La caleta Alonso está comunicada con la ciudad de Punta Arenas por un camino de tierra. Hay una cancha de aterrizaje que puede ser usada por avionetas, ubicada al NW y unas 6 millas de la caleta.

Punta Hately.- Situada al NE y algo más de 3 millas de la punta Sunshine y sobre la misma costa. Es una proyección arenosa baja y cubierta de vegetación, cuyo aspecto es muy semejante al de la punta Sunshine.

Caleta Hately.- Carta Nº 11800. Lat. 52° 59' S; Long. 71° 50' W (aprox.). Se forma inmediatamente al N de la punta Hately y sobre la costa N del seno Otway. Es solamente una escotadura; pero ofrece buen abrigo de los vientos del 3er y 4º cuadrantes. Unos 2 cables afuera de la orilla se sondan 10 metros de agua sobre fondo de arena; más adentro la profundidad disminuye bastante.

Punta Eugenio.- Situada al NE y unas 3 millas de la punta Hately y sobre la misma costa. Es una punta sobre la cual existe un pequeño grupo de árboles.

~~Próximo al E de la punta Eugenio se encuentra un grupo de tres rocas afloradas.~~

Punta Lackwater.- Situada al E y casi a 6,5 millas de la punta Hately y sobre la misma costa. Es una punta que termina en una restinga baja y arenosa de corta extensión, viéndose asimismo en las playas inmediatas algunos grandes bloques de roca.

Al ENE y unas 5 millas de la punta Lackwater se forma la ensenada Indio y poco más al E se encuentra la punta Grimal.

TERMINAL MARÍTIMO OTWAY

Generalidades.- Carta Nº 11811. Situado en las cercanías de punta Lackwater (temporalmente inhabilitado). El Terminal Marítimo está constituido por un muelle mecanizado de penetración, montado sobre pilotes de acero, con un puente de acero de 420 metros de largo y un sitio de atraque. El frente de atraque del muelle cuenta con cuatro duques de alba y cuatro postes de amarre. El sitio se encuentra en una profundidad aproximada de 20,5 metros y está orientado al 070° - 250°.

Se emplea para el embarque de carbón, utilizando una correa transportadora de 1.100 metros de largo con una capacidad de 3.000 toneladas/hora y dos cargadores de base fija con una pluma rotatoria y extensible.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de amarre, largada y corridas en el Terminal Marítimo.

Faro Recalada.- Ubicado al NW del muelle Otway. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación de Entrada a Puerto

Baliza luminosa Anterior.- Ubicada en Lat. 52° 55,4' S, Long. 71°41,2' W (aprox.).

Baliza luminosa Posterior: Ubicada al 296° y 200 metros de la baliza anterior.

Enfilación de Aproximación a Puerto

Baliza luminosa Anterior.- Ubicada en Lat. 52°56,1' S, Long. 71°42,3' W.

Baliza luminosa Posterior.- Ubicada al 253° y 288 metros de la baliza anterior.

Boyas de amarre y maniobra.- Cuenta con dos boyas de amarre y para maniobras de corrida de la nave en su sitio.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Ensenada Indio.- Carta Nº 11800. Lat. 52° 54' S; Long. 71° 36' W (aprox.). Se forma al ENE y a unas 5 millas de la punta Lackwater e inmediatamente al W de la punta Grimal. Está también configurada por una leve escotadura de la costa N del seno Otway, donde se divisan algunas construcciones. Por otra parte, la punta Grimal despide próximo al SW, es decir, frente al lado E de la boca de la ensenada, una restinga de piedra de 2 cables de largo; al WSW y casi a 5 cables de la cual se encuentra otro bajo fondo con arrecife, que se extiende casi hasta la costa N. Entre este bajo fondo y el límite de la restinga antes citada, queda un espacio de casi 5 cables de extensión, donde pueden fondear buques de regular tamaño.

Punta Grimal.- Situada al NE y a unas 6 millas de la punta Lackwater y sobre la misma costa. Es una punta bastante notable, tanto por una mancha de árboles que hay sobre ella, como porque marca el lugar donde el espeso bosque que cubre las costas de la zona W del seno empieza a disminuir. Más hacia el E el bosque se verá solamente a trechos.

Hacia el E de la punta Grimal, la costa N del seno Otway continúa sin accidentes importantes hasta la punta Hall. Solamente la punta Zorrilla que es baja y muestra un manchón redondo de árboles y algunas piedrecillas en su extremo, se proyecta en esta parte de la costa N.

Punta Hall.- Situada al ENE y a poco menos de 7 millas de la punta Grimal y sobre la misma costa. Es una larga proyección de arena y guijarro que configura el extremo SW de la entrada S del canal Fitz Roy.

Frente a la costa que se extiende hacia el N y NE de la punta Hall se forma el gran banco de la costa W. Este banco orilla la costa desde la punta Hall hasta la punta Titus —situada más al N y casi 2,5 millas— y se destaca hasta 5 cables afuera de la orilla y en dirección E, esto es, hacia el eje del canal.

La punta Hall señala el límite W de la boca S del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Hall.- Ubicada sobre la punta Hall. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con su parte superior verde y con aletas distintivas rectangulares. Señal Lateral de Babor.

SENO OTWAY - COSTAS SUR Y ESTE
Desde la punta Ocasión a la punta Jorge

Ensenada Ocasión.- Carta Nº 11811. Lat. 53° 15' S; Long. 72° 15' W (aprox.). Se forma al E y a 1,8 millas del cabo Charles y sobre la costa S del seno Otway. Es una pequeña rada abierta al N, pero donde una nave menor puede quedar regularmente protegida contra el viento del 2º y 3er cuadrantes, fondeando en 60 metros, sobre fondo de arena y piedra a no menos de 3 cables de la costa del final de la ensenada, donde desemboca un estero que puede proporcionar buena y abundante aguada.

Ensenada Pomar.- Carta Nº 11811. Lat. 53° 16' S; Long. 72° 10' W (aprox.). Se forma al E y a 4 millas de la ensenada Ocasión y sobre la misma costa. Es una ensenada que se interna casi 1 milla hacia el SW y con una boca de entrada de 5 cables de extensión; pero que se angosta hacia el interior. Al final del saco desagua un riachuelo que ofrece buena y fácil aguada.

La ensenada Pomar se abre entre la punta Luis, extremo E del cabo Carlos —por el lado W— y la isla Roa —por el lado E. La punta Luis es sucia y despide sargazos hacia el NE y hasta 2 cables afuera. La isla Roa, situada inmediata al N de la costa al E de la entrada, se eleva a 58 metros y se le distingue fácilmente por su forma redondeada y tinte amarillento; su redoso es limpio por el W, pero con grandes sargazos entre su lado S y la costa continental. Cercanos al NE de la isla Roa se encuentra un grupo de cuatro islotes, el mayor de los cuales es el denominado Stokes, que se alza a 26 metros.

Recomendaciones y fondeadero.- Para tomar el fondeadero en la ensenada Pomar, ingresar dando un resguardo no menor de 5 cables a la punta Luis y acercarse a la isla Roa, de la que se puede pasar a 2 cables. Cuando la punta Luis se demarque a más del 290°, dar rumbo hacia el final de la bahía donde se ve una playa de arena y la desembocadura de un riachuelo. Largar el ancla en 30 metros de agua sobre fondo de fango y conchuela, al SW

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

y a 9,6 cables de la isla Roa, donde el saco del puerto tiene 3 cables de ancho.

El puerto brinda protección de los vientos del 2º, 3er y 4º cuadrantes, con área de maniobra para buques pequeños.

Fiordo Wickham.- Carta Nº 11700. Se forma al E y a 7 millas del cabo Charles y sobre la costa S del seno Otway. Es una desembocadura que se interna rectamente al S y por unas 8 millas en la península Brunswick con un ancho medio de 2,5 millas y después se inclina al SW y W por otras 8 millas y se angosta considerablemente. Su entrada se abre entre el cabo Stokes —por el lado W— y la punta Lancien, situada al E y a 2,7 millas —por el lado E.

La primera parte del fiordo Wickham es profunda y limpia, pero la segunda, además de estrecharse está plagada de islotes y rocas, por lo que se requiere de una navegación muy cuidadosa. En esta segunda parte hay dos fondeaderos: el primero al S de la isla Fondeadero cerca de la cual el estero tuerce hacia el SW; donde hay espacio suficiente para fondear dos buques de tamaño moderado en 15 metros de agua sobre fondo de fango; el segundo, se encuentra en 9 metros de agua y también sobre buen tenedero, en el extremo del estuario.

Al W y a 5 millas de la costa W del fiordo, se alza el monte Muela de 860 metros, cuya cumbre es muy característica. Asimismo, al interior del lado E de la entrada del fiordo, se alza el monte King de 665 metros.

Cabo King.- Situado al ENE y a unas 3 millas del fiordo Wickham y al W y a poco más de 5 millas del fiordo Silva Palma. Este promontorio configura la costa más avanzada hacia el N en esta parte del seno Otway.

Fiordo Silva Palma.- Carta Nº 11700. Se forma al E y unas 8 millas del fiordo Wickham y precisamente al S de la isla Vivian. Este fiordo se dirige primeramente al S por unas 12 millas hasta la angostura Titus, lugar desde donde se prolonga al SW por otras 17 millas. Su entrada se abre entre el cabo Flinn —por el lado W— y la punta Entrada —por el lado E—, donde tiene 4,5 millas de ancho.

Las aguas del fiordo Silva Palma son profundas en toda la primera parte de su curso. Pasada la angostura Titus, el fiordo se ensancha nuevamente, pero se torna somero y accidentado, encontrándose en esta parte y hacia el término, numerosos islotes y rocas.

Fondeaderos.- El fiordo Silva Palma ofrece sólo dos fondeaderos; el primero se encuentra en 20 metros de agua sobre fondo de fango, al SSW y 8,5 millas de la punta Entrada y cercano a la costa E; es suficiente para buques de cualquier tamaño y aunque está expuesto a los vientos que soplan a lo largo del estuario, éstos, sin embargo, levantan poca mar. El segundo fondeadero se halla 11 millas al interior del cabo Flinn, al SSE y 2,3 millas de la punta Sotomayor y próximo a la costa W del fiordo poco al N de la angostura Titus. Es más abrigado que el anterior, pero más reducido y con sólo 5 metros de agua. La costa E del fiordo destaca frente a este fondeadero y hasta medio canal, un extenso y muy somero banco, del cual es necesario precaverse.

Angostura Titus.- Carta Nº 11700. Se forma al SSE y casi 12 millas del cabo Flinn, al interior del fiordo Silva Palma. Se extiende unos 3,2 cables en dirección general 170°-350°, siendo su ancho medio de casi 2 cables. La punta NW de la costa W desprende al N y hasta unos 50 metros afuera, un pequeño roquerío que es visible en bajamar.

Sobre la costa E de la angostura —donde hay un aserradero y una pequeña población— existe una playa de arena en la cual, buques tipo barcaza, pueden varar sin peligro. Al hacerlo deben considerar que la corriente tira en el sentido de la angostura con intensidades de 5 a 6 nudos, alcanzando hasta 8 nudos cuando se experimenta un mal tiempo del N.

No se recomienda fondear en la angostura, pues con toda seguridad la corriente hará garrear al buque; en su lugar se lo debe hacer en el fondeadero exterior, que es abrigado a los vientos, en 5 a 10 metros de agua sobre fondo de fango.

Frente al aserradero existe un pequeño muelle de madera de 15 metros de ancho en su cabezo, donde se sondan 2,5 metros en bajamar. Pueden atracar a él buques pequeños, de poco calado.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Marea y corrientes.- Para obtener las horas de las mareas en la angostura Titus, se requiere sumar 30 minutos a las de la misma fecha en la bahía Orange, siendo las alturas de ellas prácticamente las mismas, y su amplitud levemente superior a los 2 metros.

La estoa se produce 2 horas 20 minutos después de las pleamares y bajamares. Las corrientes fluyen en el sentido de la angostura, con intensidades entre 5 y 6 nudos, alcanzando hasta 8 nudos.

Recomendaciones.- Recalar a la angostura Titus navegando más cargado a la costa W del fiordo Silva Palma, para dejar claro por babor el gran banco de arena que se desprende hacia el W en el tramo de costa E comprendido entre las puntas Krugg y Acevedo. Enseguida, caer lentamente a babor para escapular la punta NW de la angostura misma a no menos de 0,5 cable y tomar sin peligro a medio canal.

En la angostura Titus, el paso está limitado a buques de calado inferior a 2,5 metros, por existir un embancamiento que se prolonga al N y hasta 6 cables del aserradero ya mencionado.

Caleta Entrada. Carta Nº 11800. Lat. 53° 13' S; Long. 71° 42’ W (aprox.). Se forma al E y 1 milla de la punta Entrada y sobre la misma costa. Esta caleta está formada por una leve escotadura de la costa S, donde se encuentra un buen tenedero recomendable para buques de regular tamaño. El fondeadero es completamente limpio y de fondo parejo de arena.

La caleta Entrada es abrigada de los vientos del 2º y 3er cuadrantes y con vientos del NW se levanta un poco de marejada, que no descompone mayormente el fondeadero; sin embargo, no se recomienda esta caleta con vientos del 1er cuadrante que la afectan con toda su intensidad.

La playa que forma el saco de la caleta se extiende unos 500 metros y es apropiada para la varada de barcazas, especialmente entre un árbol notable que existe en la playa delante de un cerco de troncos y un riachuelo que se halla más al E.

Para obtener las horas de mareas, basta sumar 20 minutos a las de la misma fecha en la bahía Orange, siendo las alturas de ellas prácticamente las mismas.

Cabo Camden.- Situado al E y 2,5 millas de la punta Entrada y sobre la misma costa. Es un promontorio bajo, acantilado, notable y da buen eco de radar. Al S y unas 3 millas del cabo Camden se alza el cerro Caleta de 740 metros.

Caleta Camden.- Carta Nº 11800. Lat. 53° 12' S; Long. 71° 37’ W (aprox.). Se abre inmediatamente al E del cabo Camden. Es una ensenada muy abierta y desabrigada hacia el N —con una boca de poco más de 3,5 millas de ancho entre el cabo Camden y la punta Prat—, pero ofrece un buen fondeadero en 12 metros de agua sobre fondo de fango cerca de la orilla; asimismo, una playa de arena mansa y abordable en su parte E.

Cabo Prat.- Situado al NE y 3,7 millas del cabo Camden y sobre la misma costa. ~~Es un promontorio sucio a su pie con dos rocas sumergidas marcadas con sargazos en sus proximidades.~~ Al E y poco más de 3 millas del cabo se encuentra la punta Canelo, también de redoso sucio y con una roca sumergida próxima al N. Entre el cabo Prat y la punta Canelo desemboca el río Canelo, el más importante de esta parte.

Al SSE y 2,5 millas del cabo Prat se encumbra el cerro del mismo nombre a 544 metros. Al SE y casi 4,5 millas se alza el cerro Canelo de 700 metros.

El tramo de costa continental de unas 25 millas, comprendido entre el cabo Prat y la punta Espolón situada al final del saco del seno Otway, no tiene inflexiones importantes, y las aguas relativamente de poca hondura son, sin embargo, limpias no muy cerca de la orilla. Los ríos de esta región: el río Grande, el estero Mina Rica, y el río Los Patos, son en realidad grandes arroyos cuyo curso arranca de la cadena montañosa E y su caudal crece o disminuye según la mayor o menor abundancia de las lluvias.

Caleta Canelo.- Carta Nº 11800. Lat. 53° 10' S; Long. 71° 32’ W (aprox.). Se forma entre el cabo Prat y la punta Canelo. Es una ensenada de poco saco, abrigada a los vientos del 2º y 3er cuadrantes, levantándose gran marejada cuando soplan los del 4º y 1er cuadrantes, con los cuales se recomienda cambiar de fondeadero.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Es recomendable fondear al abrigo del cabo Prat, entre 6 y 10 metros de profundidad, no muy cerca de la costa, pues, esta caleta es rocosa en toda su extensión, estando marcada por sargazos.

Al W de la desembocadura del río Canelo, existe un aserradero y una pequeña población. Cuenta con un camino que la une con la ciudad de Punta Arenas. Entre el aserradero y el cabo Prat se extiende una playa de 700 metros de largo, apropiada para varar buques tipo barcaza.

Punta Steinman.- Situada al NE y unas 10,6 millas del cabo Prat y sobre la misma costa. Es una leve y no muy notable proyección de tierra, desde donde la costa continental comienza a inclinarse hacia el NE, y más adelante al N hasta dirigirse a la punta Espolón.

Justamente al S de la punta Steinman se encuentra la desembocadura del río Grande. Al SE y casi 4,5 millas se alza el cerro Río Grande de 561 metros.

Arrecife Las Piedras.- Situado al NE y unas 17,5 millas del cabo Prat y muy próximo a la costa SE del seno Otway. Está formado por un arrecife de unos 3,5 cables de extensión en sentido SW-NE, paralelo a la costa en esta parte y de casi 3 cables de ancho, desde el cual se alzan dos arrecifes notables dispuestos uno al lado del otro siguiendo la misma orientación del escollo, con muchos sargazos en el espacio intermedio. En la vecindad exterior del arrecife se encuentran profundidades de 6,2 - 5,8 - 4,4 y 5,3 metros sobre fondo de fango.

MUELLE PECKET

Generalidades.- Carta Nº 11811. Lat. 52° 57' S; Long. 71° 12' W (aprox.). Situado al NE y 1,5 millas del arrecife Las Piedras, al SW y 1,4 millas de la desembocadura del río Los Patos y sobre la costa E del seno Otway. Es un muelle mecanizado montado sobre pilotes de acero, orientado al WNW y de 1.870 metros de longitud y con un frente de atraque de 70 metros; cuatro duques de alba en su extremo conforman el frente del único sitio de atraque del muelle, quedando la nave atracada por su banda de babor y con una proa aproximada al 260°. Los duques de alba cuentan con suficientes bitas de amarre de 100 toneladas.

Boyas de amarre.- Cuenta con tres boyas de amarre y una rejera de alambre. Cada uno de estos elementos está diseñado para soportar hasta 100 toneladas de tracción.

Mareas y corrientes.- El régimen de marea en el ~~Terminal Marítimo~~ muelle Pecket es del tipo semidiurno mixto (usualmente dos bajamares y dos pleamares durante el día) con una diferencia de altura entre las pleamares y bajamares consecutivas. La marea en el muelle alcanza un rango de 1,8 metros durante sicigias y el Establecimiento del Puerto (E. del P.) es de 3 horas y 38 minutos.

Mediciones de corrientes efectuadas en el muelle en el período de invierno, indican que la corriente tira preferentemente en dirección SSW-SW-WSW (42% de los casos) y NNE-NE (con una ocurrencia de 24%), acorde con la topografía costera del sector. La dirección que adopta la corriente presenta escasa relación con la marea, no existiendo condición de flujo y reflujo de la corriente debido a mareas. La intensidad de la corriente es menor a 0,5 nudo en un 95% de los casos, mientras que corrientes con intensidades menores a 0,1 nudo se presentan un 22% del tiempo. Las máximas intensidades están asociadas a las direcciones más predominantes de la corriente (SW y NE) y son inferiores a 1 nudo. Estas intensidades máximas no presentan directa relación con las fases lunares de sicigia y cuadratura.

Vientos.- Predominan los vientos del SW y NW, los cuales, cuando son de cierta intensidad, afectan a las maniobras en el muelle.

Oleaje.- Los vientos del SW al NW levantan una marejada corta y persistente, que afecta las maniobras en el muelle Pecket.

Zona de espera de prácticos.- Al SW y 3 millas del cabezo del muelle del Terminal; delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

L 52° 56' 30" S; G 071° 16' 30" W.
L 52° 56' 30" S; G 071° 18' 00" W.
L 52° 58' 00" S; G 071° 18' 00" W.
L 52° 58' 00" S; G 071° 16' 30" W.
Queda prohibido fondear en esta área.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de amarre, largada y corridas en el muelle Pecket.

Balizamiento.- El muelle Pecket cuenta con dos pares de balizas ciegas de enfilación, que de noche son iluminadas con lámparas halógenas, con un alcance de 6 millas.

Enfilación ciega de aproximación.- 000°-180°. Señaliza la ruta de aproximación al muelle.

Baliza ciega de aproximación Anterior.- Ubicada al SSW y casi 1,35 millas del muelle. Es un triángulo de 1,2 metros de lado de color rojo, montado sobre una torre esquelética metálica de 4 metros de altura de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 5 metros.

Baliza ciega de aproximación Posterior.- Ubicada al 180° y 300 metros de la baliza de fondeo Anterior. Es un cuadrado de 1,2 metros de lado de color rojo, montado sobre una torre esquelética metálica piramidal de 9 metros de altura de color blanco con franjas horizontales rojas. Elevación 10 metros.

Enfilación ciega de fondeo.- 90°- 270°. Señaliza la demarcación de fondeo del ancla de estribor.

Baliza ciega de fondeo Anterior.- Ubicada al NNE y casi 1 milla del muelle. Es un triángulo de 1,2 metros de lado de color rojo, montado sobre una torre esquelética metálica de 5 metros de altura de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 6 metros.

Baliza ciega de fondeo Posterior.- Ubicada al 090° y 270 metros de la baliza de aproximación Anterior. Es un cuadrado de 1,2 metros de lado de color rojo, montado sobre una torre esquelética metálica piramidal de 8 metros de altura de color blanco con franjas horizontales rojas. Elevación 10 metros.

Muelle Pecket.- (Temporalmente inhabilitado). La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del muelle Pecket, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calado y TRG o DWT máximos permitidos en el muelle son:

Eslora máxima	:	240,01 metros.
Calado máximo	:	14,38 metros.
Manga	:	36,01 metros.
TRG o DWT	:	85.344 T.M.

Condiciones para la maniobra

Atraque.- De día solamente y de acuerdo con las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Con viento máximo de 15 nudos.

Largada.- De día y de noche, de acuerdo con las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Con viento máximo de 15 nudos.

Recomendaciones para la maniobra

Atraque.- Se debe tener en consideración que la corriente no está asociada a un régimen de mareas (flujo/reflujo).

La maniobra de atraque se realiza aproximando al rumbo 180° sobre la enfilación correspondiente que señala ese rumbo, y fondeando el ancla de estribor cuando se alcanza la enfilación de fondeo 090°.

Para el amarre de la nave se pasan cuatro espías a cada una de las boyas, también se le pasan dos espías a cada uno de los duques de alba Nº 1, 2 y 3; cuatro espías al Nº 4; además se recibe una rejera por la proa.

Con el apoyo de los remolcadores se presenta y atraca la nave a los duques de alba, quedando la proa aproximadamente al 260°.

Largada.- Tener en consideración que la corriente no está asociada a un régimen de mareas (flujo/reflujo). El orden de la largada de las amarras es: primero, la rejera de proa; segundo las espías a la boya de proa-babor y los springs a los duques de alba Nº 2 y 3; continúa con los springs al duque de alba Nº 1. Se pasan dos espías al remolcador en posición de remolque y a continuación se largan la rejera y los springs en la secuencia antes definida, mientras se aguanta el buque con la cadena

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

y remolcador. Luego se viran las espías de la boya Nº 4, ayudándose para la caída de la proa con la virada del ancla. De esta manera, la nave se abrirá paralela al muelle. El remolcador de proa es recomendable largarlo una vez claro del terminal.

Punta Espolón.- Situada al NNE y unas 17,4 millas de la punta Steinman y en el vértice NE del seno Otway. Es una proyección de tierra baja que despide próximo al NW y S algunos bajos fondos marcados por sargazos.

La punta Espolón señala el límite E de la ensenada Torino.

Desde el río Los Patos hasta la punta Espolón, en un tramo de casi 8 millas de extensión en la costa E del seno Otway, toma forma una inmensa playa de arena donde la mar rompe con fuerza desde muy afuera, por lo que es definitivamente inaccesible.

Ensenada Torino.- Carta Nº 11800. Lat. 52° 48' S; Long. 71° 16' W (aprox.). Se forma justamente al NW de la punta Espolón, hacia al E de la entrada S del canal Fitz Roy y en el vértice NE del final del seno Otway. Es una ensenada muy dilatada y de poco saco; se abre entre la punta Espolón —por el lado E— y la punta Jorge —por el lado W.

La ensenada Torino es enteramente abierta a los vientos del 2º y 3er cuadrantes, pero ofrece buen abrigo contra los del 1er y 4º. Se puede fondear en 15 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, a 1 milla de la orilla. Más cerca de la costa, el fondo es muy sucio y aplacerado, pero la ribera es abordable en varias partes. En tierra hay algunas construcciones.

Punta Jorge.- Situada al W y unas 4,8 millas de la punta Espolón y sobre la misma costa. Es una punta baja y sucia a su pie, y la costa que le sigue al W está orillada por un banco de arena, guijarro y abundantes sargazos, que sale como hasta 3 cables afuera de la orilla.

La punta Jorge limita por el W a la ensenada Torino y, junto con la punta Hall en el lado opuesto, señalan el término S del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Jorge.- Ubicada en la punta Jorge. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Derrota en el seno Otway.- Hacia el E de la punta Manning y del cabo Charles, no hay zona alguna particularmente indicada como de cuidado, a no ser por el bajo Salgado que posee sondas menores a 5 metros, destacado cercano al S de la costa N entre las puntas Childs e Islote; asimismo, el extremo del cabo Carlos —denominado punta Luis— en la costa S y al E y casi 5 millas del cabo Charles. En consecuencia, no se debe acercar a menos de 1 milla de la costa que despide estos peligros.

La navegación se puede llevar pasando por el lado S o por el N del grupo de las islas Englefield y Vivian; pero, en general, una nave que se dirija al canal Fitz Roy debe preferir la última derrota por ser sensiblemente más corta que la primera y porque durante ese trayecto estará más protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que son los dominantes.

La derrota más conveniente para las naves que se dirigen o provienen del muelle Pecket, es aquella que pasa por el S de la isla Vivian, pues se encuentra mejor sondada; no obstante, es necesario precaverse del bajo fondo de 9,8 metros de profundidad destacado al SSE y 2 millas de la baliza luminosa Isla Vivian.

CANAL FITZ ROY
Desde el seno Otway al seno Skyring

Canal Fitz Roy.- Carta Nº 11730. Separa la costa E de la gran isla Riesco —por el lado W— de la costa W de la península Brunswick —por el lado E—, en una extensión de unas 12 millas en dirección general 350°-170° y presenta un ancho medio que alcanza a unos 5 cables, con un mínimo de solamente 2 cables. Su entrada S se abre entre las puntas Hall y Jorge en el seno Otway y su acceso N lo hace entre las puntas Elías y Wapshot en el seno Skyring.

La costa de cada lado del canal Fitz Roy está formada por colinas y lomajes de moderada elevación, alturas que en la ribera W descienden suavemente al mar; en tanto que en el lado E se observan barrancos inclinados de 9 a 12 metros y más al interior de la costa, a 4,8 km, se alzan las colinas Palomares de hasta 326 metros de altura. Ambas costas están cubiertas de extensas y fértiles praderas en las que pastorea numeroso ganado. En las orillas del canal hay buen número

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

de casas de estancias, casi todas en comunicación telefónica con Punta Arenas. En toda esta zona puede conseguirse provisiones con facilidad, pero el agua solamente se encuentra en pozuelos cerca de la playa.

La profundidad de las aguas del canal Fitz Roy es tal que pueden navegarlo buques de calado moderado y permite largar el ancla en cualquier parte. A medio canal, las profundidades varían entre 36 y 6,5 metros. La navegación del canal Fitz Roy es de cuidado y complicada a causa de los numerosos bajos que se desprenden de ambas orillas, algunos de los cuales alcanzan a medio canal; como los bajos de 6,5 metros ubicados a 4,7 cables al NW de la baliza ciega Quebrada Vives y los bajos ubicados en las cercanías de la punta Canuto, entre 3,4 y 4,9 metros. Esto motiva que la línea de mayor profundidad, es decir, la ruta recomendable, sea muy tortuosa e irregular. Los bancos son todos de material blando.

Con frecuencia se puede encontrar en el área, naves menores de apoyo a la acuicultura y embarcaciones de pesca artesanal.

Marea y corrientes.- La intensidad de la corriente en el canal Fitz Roy alcanza hasta 5 nudos y no es igual en ambos extremos del canal. Esto podría complicar la navegación.

10

CANAL FITZ ROY - COSTA OESTE
Desde la punta Hall a la punta Bennet

Punta Hall.- Situada al ENE y poco menos de 7 millas de la punta Grimal y sobre la misma costa. Es

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

una larga proyección de arena y guijo que configura el extremo SW de la entrada S del canal Fitz Roy.

Frente a la costa que se extiende hacia el N y NE de la punta Hall se forma el gran banco de la costa W. Este banco orilla la costa desde la punta Hall hasta la punta Titus —situada más al N y casi 2,4 millas— y se destaca hasta 5,5 cables en dirección E el veril de 5 metros, hacia el eje del canal.

Al N y 1,7 millas de la punta Hall se alza el morro Bolton; cerro de color oscuro, suave pendiente y sin vegetación, y que se muestra a la vista al demarcarlo al 023°.

La punta Hall, junto con la punta Jorge de la costa opuesta, señalan la boca S del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Hall.- Ubicada sobre la punta Hall. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con su su parte superior verde y con aletas distintivas rectangulares.~~ Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Bajo fondo.- Entre punta Hall y punta Titus existe un bajo fondo de arena que se extiende hacia el centro del canal con profundidades de hasta 5 metros, destacándose una obstrucción de 0,8 metro ubicada al S y 8,5 cables de la baliza Punta Titus.

Punta Titus.- Situada al NNE y 2,4 millas de la punta Hall y sobre la misma costa. Es una lengua de arena baja y que se interna hacia el E y luego al N por unos 5 cables. En esta parte, el canal se estrecha a unos 5 cables de ancho.

Por el lado N y W de la punta Titus se forma el puerto Curtze.

Baliza ciega Punta Titus.- Ubicada en el extremo de la punta Titus. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con su su parte superior verde y con aletas distintivas rectangulares. Elevación 4 metros.~~ Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Puerto Curtze.- Carta Nº 11730. Lat. 52° 48’ S; Long. 71° 24’ W (aprox.). Se forma justamente al W de la punta Titus, que le da forma y lo abriga, y sobre la costa W del canal Fitz Roy. Es una ensenada de unos 4 cables de boca y saco, con profundidades hasta 13 metros y en su interior no se puede transitar ni fondear, producto de cultivos que la ocupan casi en su totalidad.

La costa S y W del puerto Curtze despide bajas profundidades hasta casi 4 cables afuera de la orilla, las que se extienden hasta la punta Arnott, más al N. Sobre la costa S al final del saco, al SW y 5 cables de la baliza Punta Titus, se halla un casco varado. ~~La costa E es más limpia y profunda.~~

~~Pueden obtenerse provisiones en las casas ubicadas al lado SW del puerto Curtze, pero el agua hay que extraerla de los pozos abiertos cerca de la playa~~.



Puerto Curtze. Vista desde la costa E (2019)

Cartas: 11000 - 11700 - 11730

Cambio Nº 1, julio 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Al NE del puerto Curtze, en sondas de 12 metros, existe un fondeadero ~~que ofrece el canal Fitz Roy,~~ que queda relativamente protegido de todos los vientos y lejos de la influencia de las corrientes. Del mismo modo, al NW de punta Titus y a unos 8 cables aproximadamente, existe una boya de amarre la cual es utilizada con regularidad por remolcadores, en espera de maniobrar con buques atracados en el muelle Pecket.

~~**Direcciones y Fondeadero.-** Se encuentra fondeadero en 10 metros de agua demarcando la baliza de la punta Titus al 095°, o bien, en la enfilación de la misma baliza con la parte más saliente de la costa opuesta, para naves de hasta 50 metros de eslora. Con vientos superiores a 40 nudos es necesario vigilar el trabajo del ancla por posible garreo.~~

Punta Arnott.- Situada al NNW y casi 1 milla del extremo de la punta Titus y sobre la misma costa. Es una pequeña punta arenosa y muy visible. ~~Próximo al SE despide un bajo fondo de 2,4 metros de profundidad; sin embargo,~~ Es limpia a más de 1 cable afuera en dirección al canal. Por su lado S se forma una pequeña ensenada.

~~En la práctica, la punta Arnott cierra por el N al puerto Curtze.~~

Hacia el N de la punta Arnott la costa W del canal Fitz Roy es algo acantilada y su orilla es limpia hasta llegar a las inmediaciones de la ensenada Kelway; por lo que se la puede aproximar para evitar el banco Raynard que despide la costa opuesta entre caleta Donkin y punta Reynard. Poco más al N se forma la bahía Beagle, donde existe un embancamiento.

Baliza ciega Punta Arnott.- Ubicada el SW y 1,5 cables del extremo de la punta Arnott y sobre la orilla en el término de la pequeña ensenada que allí se forma. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con su su parte superior verde y con aletas distintivas rectangulares. Elevación 5 metros.~~ Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

~~Alrededor de esta baliza existen casas pertenecientes a una caleta de pescadores.~~

~~La baliza ciega Punta Arnott enfila con la baliza ciega Punta Titus al 331°-151°, señalizando la ruta segura de entrada y salida al canal Fitz Roy, libre de los bajos fondos que se desprenden de la costa a ambos lados.~~

Bahía Beagle.- Carta Nº 11730. Lat. 52° 44,5' S; Long. 71° 25' W (aprox.). Se forma al NNW y casi 2 millas de la punta Arnott y sobre la costa W a unas 4 millas al N de la entrada S del canal Fitz Roy. Es una ensenada muy reducida y totalmente embancada por los depósitos que acarrea el estero Valenzuela que desemboca en el final, por lo que es inútil como fondeadero. El banco de la bahía Beagle, ~~es muy acantilado~~ en su límite E, ~~pues la sonda~~ pasa bruscamente de 9 a 2 metros de profundidad.

Punta Fenton.- Situada al N y 2,1 millas de la punta Arnott y sobre la misma costa. Es una proyección de tierra acantilada y que se eleva unos 23 metros.

La punta Fenton cierra por el E la bahía Beagle y señala el inicio S de la angostura Santa Cruz.

Fondeadero.- Se ha experimentado un buen tenedero con fondo de fango al 214º y 4,7 cables de punta Fenton. Se soportaron vientos de hasta 25 nudos del W.

Angostura Santa Cruz.- Carta Nº 11730. Se forma al N y unas 4,5 millas de la boca S del canal Fitz Roy. Se extiende casi 2 millas en dirección general SSW-NNE y luego tuerce ESE-WNW entre la punta Fenton y la punta Turn —situada más al N y casi 2 millas y sobre la costa opuesta—, donde su menor ancho es de 2 cables.

Las aguas de la angostura Santa Cruz son limpias y profundas en toda su extensión; el banco ribereño es de poco desarrollo y está generalmente marcado por sargazos.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea en la angostura Santa Cruz alcanzan hasta 5 nudos de intensidad, produciendo fuertes escarceos.

Punta Haase.- Situada al N y 1,5 millas de la punta Fenton y en la costa W de la angostura Santa

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Cruz. Es una gruesa proyección de tierra ubicada donde se produce el cambio de dirección de la angostura Santa Cruz. En la playa inmediata al S de esta punta resaltan algunas piedras de color amarillento.

Hacia el N de la punta Haase, la costa W del canal se dirige sensiblemente al WNW por unos 5 cables y continúa, enseguida, al NNW hasta la quebrada Uribe.

Baliza ciega Punta Haase.- Ubicada al WNW ~~N y 1,6 millas de la punta Fenton y poco al WNW~~ y a unos 3 cables de la punta Haase. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con parte superior verde y aletas distintivas rectangulares. Elevación 11 metros.~~ Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Banco Valderrama.- Es el dilatado banco que orilla la costa W del canal Fitz Roy, en un tramo de 2 millas, desde poca distancia al NW de la punta Haase hasta las inmediaciones de la quebrada Uribe. Este banco tiene su mayor ancho al NW y 1,5 millas de la punta citada y frente a la ensenada Bobillier de la costa opuesta, donde se aleja casi hasta 4 cables afuera de la orilla W. Cerca de este punto y a 2 cables de la costa, el banco muestra varias rocas afloradas.

Quebrada Uribe.- El nacimiento de esta quebrada de la costa W, se encuentra al NW y 2,4 millas de la punta Haase y al WNW y 7 cables de la punta Meric de la ribera E. Existe allí una baliza ciega a la cual se le pone proa para seguir la derrota recomendada del canal hacia el seno Skyring.

Baliza ciega Quebrada Uribe.- Ubicada en la desembocadura de la quebrada Uribe. ~~Es una estructura metálica tubular revestida en madera, de forma cónica, de 4 metros de altura, de color blanco con su parte superior verde. Elevación 6 metros.~~ Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Punta Canuto.- Situada al NNW y 4,5 cables del nacimiento de la quebrada Uribe, la cual despide bajos fondos al oriente hasta 2 cables afuera, como también hacia el SSE, los que se prolongan hasta la desembocadura de dicha quebrada. Asimismo, otro bajo fondo con 4,9 metros de agua se encuentra al NE y 1,5 cables de la punta Canuto.

Desde la punta Canuto hasta la entrada N del canal, la costa W se encuentra orillada por otro banco costero, el cual tiene en la parte S su mayor ancho, de 1,5 cables, pero hacia el N se angosta notablemente.

10

Punta Stokes.- Situada al NW y 1,8 millas de la punta Canuto y frente a la caleta Los Amigos de la costa opuesta. Es una punta no muy notable. ~~y la espaldea un cerro que se eleva a 94 metros.~~

Baliza luminosa Punta Stokes.- Ubicada en el extremo de la punta Stokes. Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Faros.

20

Rampa Punta Stokes.- Ubicada junto a la baliza Punta Stokes, consiste en una planchada de concreto que permite la varada de barcazas que cruzan el canal desde caleta Los Amigos.

Punta Bennet.- Situada al NNW y casi 5 cables de la punta Stokes. Es una proyección de tierra baja y donde se encuentran algunas construcciones que facilitan su reconocimiento proviniendo desde el seno Skyring.

30

El redoso del lado SE de la punta Bennet, hacia el canal Fitz Roy, es profundo y no reviste peligro alguno; sin embargo, hacia el N y NW de ella se desprenden fondos someros que se alejan hasta 4 cables de la costa. Además, un banco costero se destaca al N y hasta 0,8 cables afuera de la orilla. Al N y como 1 cable de la punta Bennet hay un bajo fondo de 4,8 metros, y hacia el W de ella se extienden fondos someros ~~hasta 4 cables~~ fuera de la costa hacia punta Elías.

40

La punta Bennet junto con la punta Wapshot de la costa opuesta señalan el acceso N del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Bennet.- Ubicada en la punta Bennet. ~~Es una torre de de 3,3 metros de altura, de color blanco con su parte superior verde y aletas distintivas rectangulares. Elevación 15 metros.~~ Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

CANAL FITZ ROY - COSTA ESTE
Desde la punta Jorge a la punta Wapshot

Punta Jorge.- Situada al W y unas 5,5 millas de la punta Espolón y sobre la misma costa. Es una punta baja y sucia a su pie y la costa que le sigue al W está orillada por un banco de arena, guijo y abundantes sargazos, que sale como hasta 3 cables afuera de la orilla. La tierra que la espaldea al E asciende suavemente y en la playa al W y 5 cables de la punta, hay una roca negra. Está ubicada en una curva de la costa, por lo que no se la puede reconocer fácilmente al dirigirse a tomar el canal Fitz Roy.

La punta Jorge junto con la punta Hall en el lado opuesto señalan la entrada S del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Jorge.- Ubicada en la punta Jorge. ~~Es una torre de 3,3 metros de altura de color blanco con franja roja en su parte superior y aletas distintivas rectangulares. Elevación 5 metros.~~ Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Punta Rivera.- Situada al NW y casi 2 millas de la punta Jorge y casi al frente de la punta Arnott de la costa opuesta. Es una punta baja y plana que presenta un pequeño barranco hacia el S. ~~Muy poco al interior de la punta se encuentra la laguna de los Cisnes y, más adentro, la de los Patos~~.

Desde la punta Rivera hacia el NW, la costa oriental está orillada por un banco costero con menos de 5 metros de agua, que avanza casi 3 cables afuera de la orilla y se prolonga hasta 2 millas al N de la misma punta.

Caleta Donkin.- Carta Nº 11730. Lat. 52° 46' S; Long. 71° 23' W (aprox.). Se forma al NNW y cerca de 1 milla de punta Rivera y sobre la misma costa. Esta caleta se encuentra embancada por el bajo fondo que desde la punta Rivera avanza hacia el N.

Punta Reynard.- Situada al NNW y 1 milla de la caleta Donkin, la cual es baja y pedregosa.

El banco costero inmediato al SSW de la punta Reynard tiene su mayor ancho entre esta punta y la caleta Donkin, pues en este tramo avanza más de 3 cables al W y llega hasta medio canal.

Banco Reynard.- Se encuentra hacia el SSW de la punta Reynard y frente al tramo de costa comprendido entre la referida punta y la caleta Donkin, donde se une al banco que orilla la costa E del canal al N de la punta Rivera. Este banco costero presenta profundidades mínimas de 2 metros y tiene su mayor ancho en esta parte, pues avanza al W más de 3 cables y llega hasta medio canal.

Para evitar el banco Reynard es necesario acercarse más a la costa W del canal, entre la punta Arnott y la ensenada Kelway.

Morro Matelot.- Situado al N y poco más de 1,3 millas de la punta Reynard y en la costa E de la angostura Santa Cruz. Es un promontorio de redoso limpio y profundo.

Bahía Palomares.- Carta Nº 11730. Lat. 52° 43' S; Long. 71° 23' W (aprox.). Se forma justamente al N del morro Matelot y frente a la punta Haase de la costa opuesta. Es un ensanche de la angostura Santa Cruz formado en la costa E del canal, donde se encuentra regular fondeadero en 15 a 18 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela; las aguas están allí, en general, tranquilas, prescindiendo de los movimientos debido a las corrientes, cuyos efectos suelen sentirse en la bahía.

Al E y 1,5 millas de la bahía Palomares se inicia el cordón de colinas llamadas Palomares que se extiende hacia el NNW y ostenta alturas en este sector de hasta 326 metros.

Punta Turn.- Situada al NW y casi 8 cables de bahía Palomares y sobre la misma costa. Es una proyección de tierra notable y que se eleva a 16 metros. Su redoso, si bien despide sargazos, 0,5 cables afuera de ella la profundidad es de 11 metros. La ensenada que se forma al N y hasta casi 7 cables de la punta Turn es sucia, hasta a lo menos 1 cable de la costa.

La punta Turn señala el límite N de la angostura Santa Cruz.

Ensenada Bobillier.- Carta Nº 11730. Lat. 52° 42' S; Long. 71° 25' W (aprox.).Se forma al NNW y 1,1 millas de la punta Turn, sobre la costa E del canal y frente al banco Valderrama que destaca la costa opuesta. Es una rada muy abierta y en cuyo redoso existen numerosos sargazos y rocas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

sumergidas. Al final de la ensenada se encuentra una quebrada y algunas casas en su ladera NW.

Baliza ciega Ensenada Bobillier.- Ubicada al N y 1 milla de la punta Turn y en la costa S de la ensenada Bobillier. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Punta Meric.- Situada al NNW y 1,5 millas de la punta Turn y sobre la misma costa. Por el SSE de esta punta se forma una bahía con buen tenedero de arena y conchuela en 15 metros de profundidad. Al E y 1 cable existen dos piedras amarillas que se destacan cerca de la misma punta, también hay algunas casas, una de las cuales es bastante visible y útil para la navegación.

Desde la punta Meric hacia el N, la costa E del canal toma la dirección NW por casi 7 cables. Este tramo destaca un banco muy somero que avanza hasta 2 cables afuera de la orilla.

Enfilación ciega Punta Meric.- 162°-342°. Señaliza el canalizo navegable por el E del banco Valderrama.

Baliza ciega Anterior.- Ubicada al 337° y 1,5 millas de la punta Turn. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Baliza ciega Posterior.- Ubicada al 342° y 310 metros de la baliza anterior. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Punta Crossover.- Situada al NW y 7 cables de la punta Meric. Su redoso es somero, pues alcanza hasta ella el banco costero que despide la costa que sigue al NW de la punta Meric, el cual se prolonga 2 cables más hacia el N de punta Crossover.

Caleta Alfonso.- Carta Nº 11730. Se forma al N y 5 cables de la punta Crossover y sobre la misma costa. Es una rada que puede ofrecer fondeadero de emergencia en 8 metros de agua sobre fondo de arena; sin embargo, tiene el mismo defecto de la bahía Palomares en relación con las corrientes de marea.

Quebrada Vives.- Situada en la caleta Alfonso.

Desde la quebrada Vives hacia el N, la costa E del canal es suficientemente limpia hasta sobrepasar la caleta Los Amigos.

Baliza ciega Quebrada Vives.- Ubicada al NW y 2 cables de la boca de la quebrada Vives. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Bajo Fondo.- Al NNW y 4,8 cables de la baliza ciega Quebrada Vives, se encuentra un bajo fondo de 6,5 metros.

Caleta Los Amigos.- Carta Nº 11730. Lat. 52° 39' S; Long. 71° 28' W (aprox.). Se forma a poco más de 5 cables adentro de la boca N del canal Fitz Roy y en su costa oriental. Es un buen surgidero, pero algo desabrigado, pues entran en él viento y mar del NW, por lo cual se recomienda fondear 5 cables más al S de la caleta y a medio canal, en 13 metros de agua sobre fondo de guijos y conchuelas.

En tierra hay un pequeño caserío con una hostería y almacén de provisiones regularmente surtido y un pequeño muelle donde atracan las embarcaciones y balsa que trasladan autos y camiones a isla Riesco. Hay comunicación telefónica con Punta Arenas y un servicio regular de correos.

Desde 2 cables al N de la caleta Los Amigos hasta más allá de la punta Wapshot, la ribera oriental está orillada por un extenso bajo que avanza hasta 2 cables de esta costa.

Baliza ciega Caleta Los Amigos Norte.- Ubicada al N y 3 cables de la caleta Los Amigos. Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Baliza luminosa Caleta Los Amigos.- Ubicada al SE y 6,5 cables de la baliza ciega Punta Bennet. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Rampa Caleta Los Amigos.- Ubicada junto a la baliza Caleta Los Amigos, consiste en una planchada de concreto que permite la varada de barcazas que cruzan el canal desde punta Stokes.

Alcaldía de Mar Río Verde.- Ubicada en caleta Los Amigos, frente a la rampa de conectividad



Alcaldía de Mar Rio Verde



Foto: Gonzalo Baeza /Licencia Creative Commons Atribution 3.0

Escultura a la Tierra Magallánica

Cartas: 11000 - 11700 - 11730

Original, julio 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

que une al continente con la isla Riesco. Cumple tareas de fiscalización de la actividad marítima derivada de la industria acuícola existente en el seno Skyring; la salvaguarda de la vida humana en el mar; la preservación del medioambiente acuático y el cumplimiento de la normativa marítima nacional vigente.

Escultura a la Tierra Magallánica: Inaugurada el año 2003 y ubicada en el borde costero como a 4 cables al N de la baliza Caleta Los Amigos. Posee una dimensión de 7 metros de alto, 16 de largo y 2,5 de ancho. Su estructura de cemento, acero pintado y maderas lavadas por el mar, representa un hito en la comuna rural de Río Verde y alude metafóricamente a la historia, paisaje y biodiversidad del lugar.

Punta Wapshot.- Situada al NW y poco más de 1 milla de la punta Bennet de la costa opuesta y sobre la costa continental. Es una punta barrancosa, de poca altura y despide hacia el SW un bajo fondo somero que avanza hasta 2 cables afuera de la orilla.

La punta Wapshot junto con la punta Bennet señalan el acceso N del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Wapshot.- Ubicada en la punta Waspshot ~~y al NW y 9 cables de la punta Bennet de la costa opuesta.~~ Señal costera. Ver características en la Lista de Balizamiento Ciego.

Acceso N del canal Fitz Roy. Entrada Latorre.- La entrada N del canal Fitz Roy está definida por las punta Wapshot por el N y punta Elías por el S. El área se caracteriza por ser un sector de profundidades moderadas a bajas, donde existe un canalizo de acceso al canal, delimitado por un veril de 10 metros y ubicado en su medianía como a 3,3 cables de la costa N.

Marea y corrientes.- Cuando el viento y la corriente son de dirección contraria, se forman en la boca N del canal Fitz Roy fuertes escarceos y una mar corta y arbolada que puede llegar a ser peligrosa para algunas embarcaciones.

Precaución. Transbordadores.- Durante el tránsito en el sector norte del canal Fitz Roy, se debe tener especial cuidado con los transbordadores que lo cruzan entre caleta Los Amigos y punta Stokes.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL FITZ ROY

Navegando de S a N.- La entrada S del canal Fitz Roy es difícil de reconocer por lo bajo de esta costa y lo poco visible de las balizas ciegas que la señalan. Conviene sobrepasar el E de la punta Hall, y una vez avistada la baliza de la punta Titus o la de la punta Jorge, obtener una buena situación que permita ingresar con seguridad al canal.

En general, la navegación en el canal Fitz Roy puede ser asistida por el uso de algunas enfilaciones, lo que la hace menos difícil y complicada.

Ingresar al canal Fitz Roy navegando al rumbo 332° y sobre la enfilación de las balizas ciegas Punta Titus y Punta Arnott. Se debe tener la precaución de que esta primera enfilación conduce en forma tangente a los veriles de 10 metros de los bajos que se desprenden desde ambos lados del canal. La baliza ciega de la punta Arnott es algo difícil de reconocer por proyectarse sobre árboles. Al encontrarse a unos 6 cables de la baliza de punta Titus, caer a estribor hasta el 349º, para pasar a unos 8 cables de esta punta y proa a punta Reynard. Casi al llegar a la altura de la punta Rivera, cambiar el rumbo al 332º, para pasar a unos 1,8 cables de la punta Arnott. De este modo, se navegará esta parte más cargado hacia la costa W del canal, dando apropiado resguardo al banco Reynard que despide la costa E al S de la punta del mismo nombre.

Sobrepasado el banco Reynard, caer hacia estribor progresivamente hasta llegar al rumbo 026º, pasando a casi 1 cable de la punta Fenton; ingresando a la angostura Santa Cruz, al sobrepasar el bajo de 6,1 metros, caer a babor hasta el 005º. Navegar la angostura manteniéndose a medio canal y corrigiendo según sea necesario el rumbo al través de punta Haase y cuando se deje ver la baliza del mismo nombre, caer por babor hasta el rumbo 293º, donde se navegará una distancia aproximadamente de 5 cables hasta encontrar la enfilación del próximo rumbo, momento en que se debe caer a estribor al rumbo 342º en dirección a la enfilación de las balizas al E de la punta Meric,

quedando por la popa la baliza ciega de la punta Haase. Así, se dará seguro resguardo por babor al banco Valderrama que se aleja bastante de la costa W del canal.

Poco después, ~~de pasar~~ a la cuadra de la baliza ciega ensenada Bobillier, caer a babor hasta el rumbo 293º para pasar al S y 1,7 cables de la punta Meric y en dirección a la baliza ciega Quebrada Uribe. De este modo, se dejarán por babor los sargazos que en gran cantidad cubren el banco Valderrama y marcan su veril N.

Más adelante, al aproximar a unos 2,5 cables de la costa W, caer paulatinamente hasta el rumbo 355º para pasar al W y 1,6 cables de la punta Crossover, y en dirección a la baliza ciega Quebrada Vives. Esta ruta lleva a pasar claro al E del bajo fondo de 4,9 metros que desprende la punta Canuto. Enseguida, salvado el referido bajo, caer a babor al rumbo 315º para pasar al SW y como 1 cable de la costa E al N la quebrada Vives, sobrepasado el bajo de 6,5 metros, caer a estribor al 332º con proa a la baliza luminosa punta Stokes.

Posteriormente, caer a estribor manteniéndose a medio freo hasta el 350º, con la proa al monumento para pasar a 1,1 cables de punta Stokes. Al encontrarse por la cuadra punta Stokes, caer a babor hasta el 321º con proa a la baliza Punta Wapshot.

Finalmente, rebasado al N de la punta Bennet, caer a babor al rumbo 276° para pasar al N y 2,7 cables de la misma punta Bennet y salir hacia el W por la entrada Latorre.

Navegando de N a S.- Proviniendo del seno Skyring, ingresar al canal Fitz Roy navegando al rumbo 096° para pasar al N y 2,7 cables de la punta Bennet. Así, se pasará claro de los fondos someros que se desprenden hacia el N de la punta Bennet.

Aproximando a la cuadra de la punta Bennet y cuando abra el canal hacia el S, caer a estribor al rumbo 141° para pasar al E y 0,6 cables de la punta Bennet. Poco más adelante, caer nuevamente a estribor, escapulando la punta Stokes, hasta el rumbo 170°. Posteriormente, caer a babor al rumbo 152º para pasar a 0,8 cable de la costa E; sobrepasado el bajo de 6,5 metros caer hasta el rumbo 135° para pasar a 1,1 cables de la costa E. Sobrepasada la baliza Quebrada Vives caer al rumbo 175°, pasando a 1,5 cables de la punta Crossover. Esta ruta lleva a pasar claro al E del bajo fondo de 4,9 metros que desprende la punta Canuto. Luego, sobrepasada la punta Canuto, caer paulatinamente hasta el rumbo 113° para pasar a 1,7 cables de la punta Meric, la baliza ciega Quebrada Uribe quedará directamente por la popa. De este modo, se dejarán por estribor los sargazos que en gran cantidad cubren el banco Valderrama y marcan su veril N.

Al acercarse a la ensenada Bobillier, caer a estribor hasta el rumbo 162° e ingresar a la en-filación ciega un poco al E de la punta Meric. La proa quedará en dirección a la baliza ciega Punta Haase y se pasará al W y 1 cable de la punta Turn. Así, se dará seguro resguardo por estribor al banco Valderrama que se aleja bastante de la costa W del canal.

Al llegar a las inmediaciones de la punta Turn, caer paulatinamente hasta el rumbo 113° para pasar a 1 cable de la punta Haase. Sobrepasada esta punta gobernar convenientemente para caer el rumbo 185° y navegar a medio freo hasta adoptar el rumbo de salida 206° para pasar al E y 1 cable de la punta Fenton.

Al acercarse a la costa W al S de la ensenada Kelway, cambiar el rumbo a babor al 152° para pasar al E y 1,8 cables de la punta Arnott. De este modo, se navegará esta parte más próximo hacia la costa W del canal, dándose apropiado resguar-do al banco Reynard que despide la costa E al S de la punta del mismo nombre.

Más adelante, sobrepasada la punta Rivera, cambiar el rumbo a estribor al 169° para pasar al E y 1,8 cables de la punta Titus. Finalmente, poco más al S de la misma punta Titus, gobernar a ba-bor hasta el 151° para tomar y dejar por la popa la enfilación de las balizas ciegas de las puntas Titus y Arnott, siguiendo una derrota que conduce claro de los bajos que se presentan a ambos lados de la salida S del canal Fitz Roy.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL CANAL FITZ ROY

RESOLUCIÓN D.G.T.M. y M.M. ORD EXENTA Nº 12600/277 Vrs, del 6 de julio de 2020. “Dispone Restricciones para el tránsito en el canal Fitz Roy”. 1.- Durante la travesía del canal FITZ ROY dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

2.- Se debe Navegar con luz diurna, durante los períodos de estoa o corriente débil, viento máximo de 25 nudos, visibilidad mínima de 1 milla y por naves cuya eslora máxima no supere los 80 metros, 6,5 metros de calado y un UKA de 1 metro.

4.- Para las naves mayores de 50 metros de eslora, tendrá preferencia de paso aquellas que naveguen de N a S, entre el área comprendida por las líneas imaginarias que unen las puntas Elias y Wapshot por el N y ensenada Kelway y punta Reynard por el Sur, debiendo la nave que cede el paso, esperar al S del área indicada, previa coordinación con la embarcación que tiene preferencia de paso.

3.- Una hora antes de iniciar la navegación en el canal Fitz Roy, en cualquier dirección, enviar una alerta de seguridad (Securité), informando:

- Nombre de la nave.
- Posición del momento.
- Sentido de cruce.
- Hora estimada en que se encontrará frente punta Turn, para la nave que viene del N y ensenada Kelway para la que viene del S.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

SENO SKYRING

Seno Skyring.- Carta Nº 11700. Se forma justamente al N de la gran isla Riesco y tal es así que la totalidad de su ribera S la conforma la costa N de la referida isla, accediéndose a éste por el golfo Xaultegua y el canal Gajardo en su extremo W, y a través del seno Otway y el canal Fitz Roy por el confín E. Es un extenso brazo de mar de unas 50 millas de largo en sentido W-E y con un ancho muy irregular, variable entre 7 millas en la región E y 20 millas en la del W.

Por su configuración como por el aspecto general de las tierras que lo forman, el seno Skyring está dividido en dos partes perfectamente definidas. La parte E es limpia, de profundidad moderada y regular, de costas abiertas y sin grandes inflexiones ni islas; la componen terrenos de formación sedimentarla o de acarreo que constituyen grandes lomajes suaves y cubiertos de pastos y con muy poco bosque. La parte W es de forma y contornos sumamente irregulares, recortados por numerosos estuarios, canales y bahías sembrados de islas; está, además, rodeada de montañas altas y escarpadas que descienden abruptas al agua y encierran valles angostos, en los cuales y en los flancos de aquellos, crece un bosque tupido y fragoso.

Las aguas del seno Skyring son profundas en todas partes y el fondo irregular y rocoso; los bajos y arrecifes, en general poco separados de la costa, son insidiosos, porque, salvo raras excepciones, no están señalados con sargazos, lo que es más frecuente en su región E, precisamente la más traficada.

En muchos de los estuarios y ensenadas hay buenos fondeaderos, apropiados para las naves de reducido tamaño que trafican en esta región, a la que dan vida y movimiento las industrias implantadas, la ganadería en primer lugar, y en segundo la explotación de maderas.

En el seno Skyring se han hecho reconocimientos bastantes prolijos para tener una idea suficientemente satisfactoria de la región. El sondaje es irregular e incompleto en algunas ensenadas y canales.

SENO SKYRING - COSTA SUR
Desde la punta Bennet a la punta del Sur

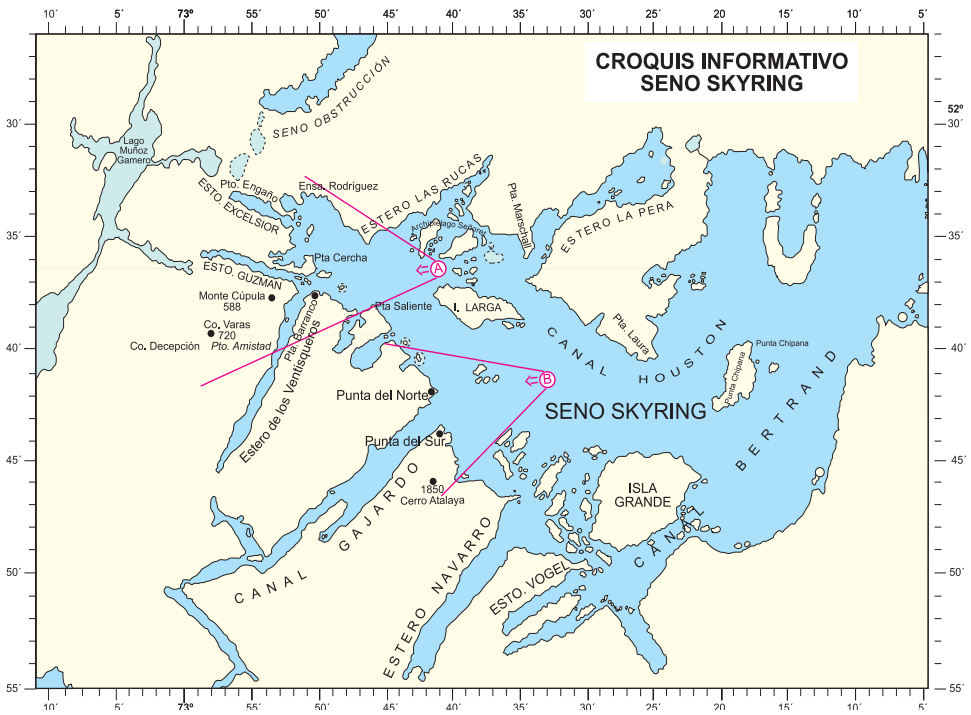
Punta Bennet.- Situada al NNW y casi 6 cables de la punta Stokes y en la misma costa. Es una proyección de tierra baja y donde se encuentran algunas construcciones que facilitan su reconocimiento proviniendo desde el seno Skyring.

El redoso del lado N y NW de la punta Bennet desprenden fondos someros que se alejan hasta 4 cables de la costa. Además, un banco costero se destaca al N y hasta 1 cable afuera de la orilla. Al N y 2 cables de la punta Bennet hay un bajo fondo de 4,8 metros, y hacia el W de ella se extienden fondos someros hasta ~~4 cables~~ fuera de la costa hacia la punta Elías.

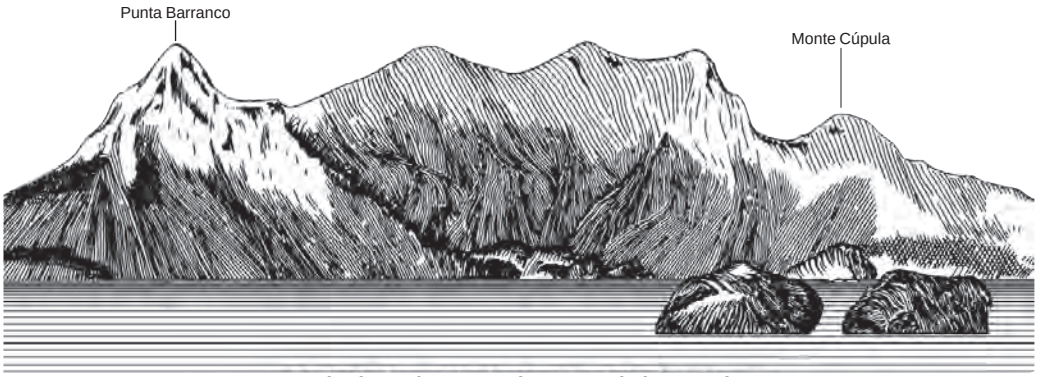
La punta Bennet, junto con la punta Wapshot de la costa opuesta, señalan el acceso N del canal Fitz Roy.

La costa S del seno Skyring situada al W de la punta Bennet, es baja, con terrenos pantanosos y pequeñas lagunas de trecho en trecho; sus playas están cubiertas de piedras de grandes dimensiones que semejan bloques erráticos. Al W y 2,8 millas de

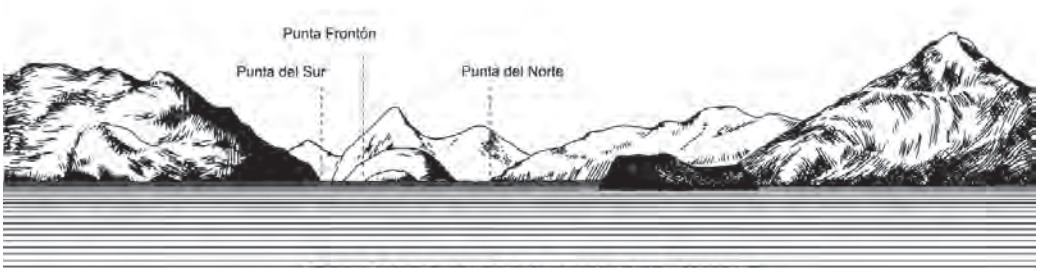
USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Croquis seno Skyring. Vistas

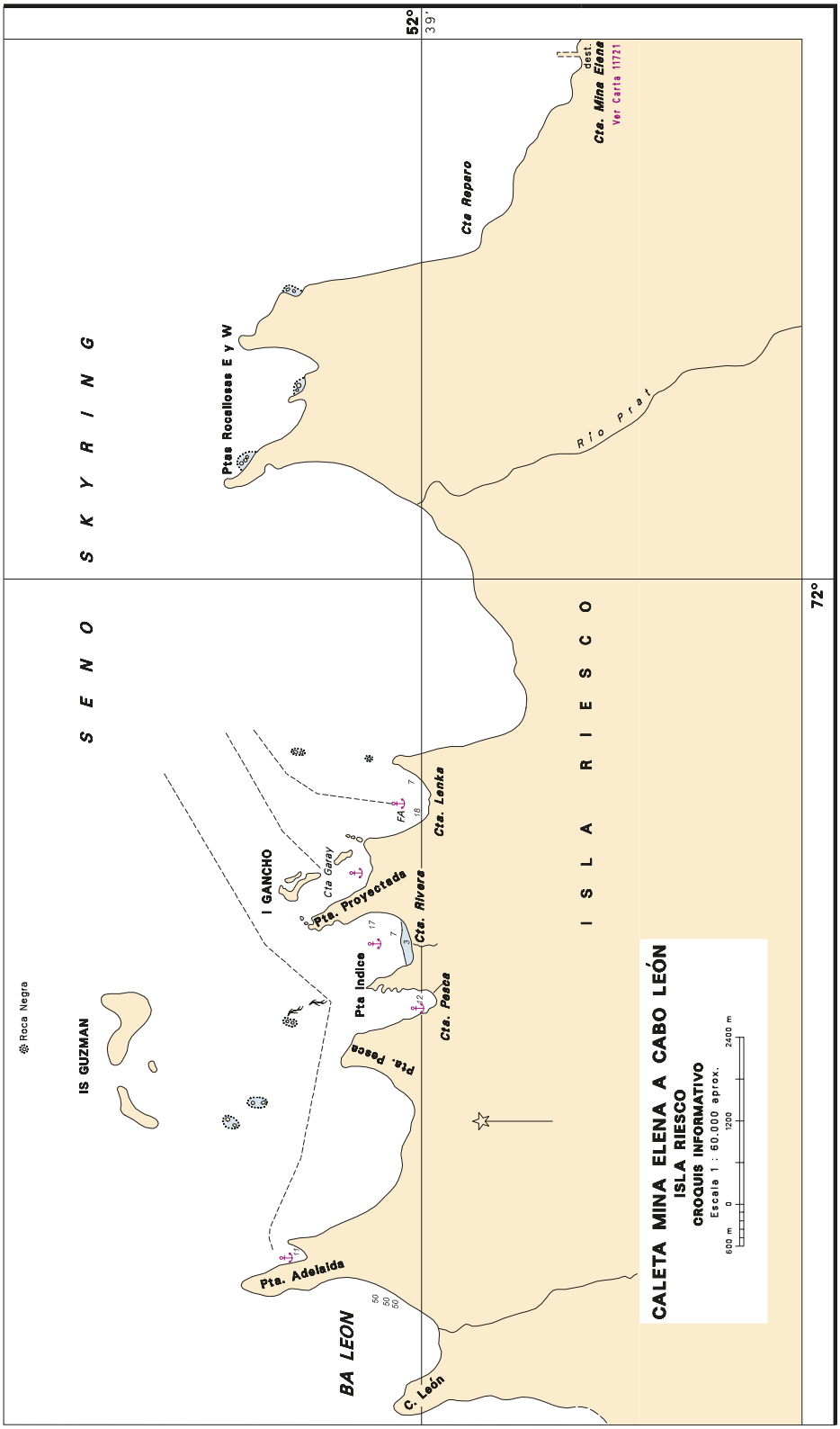


A- Seno Skyring. Vista entrada estero de los Ventisqueros

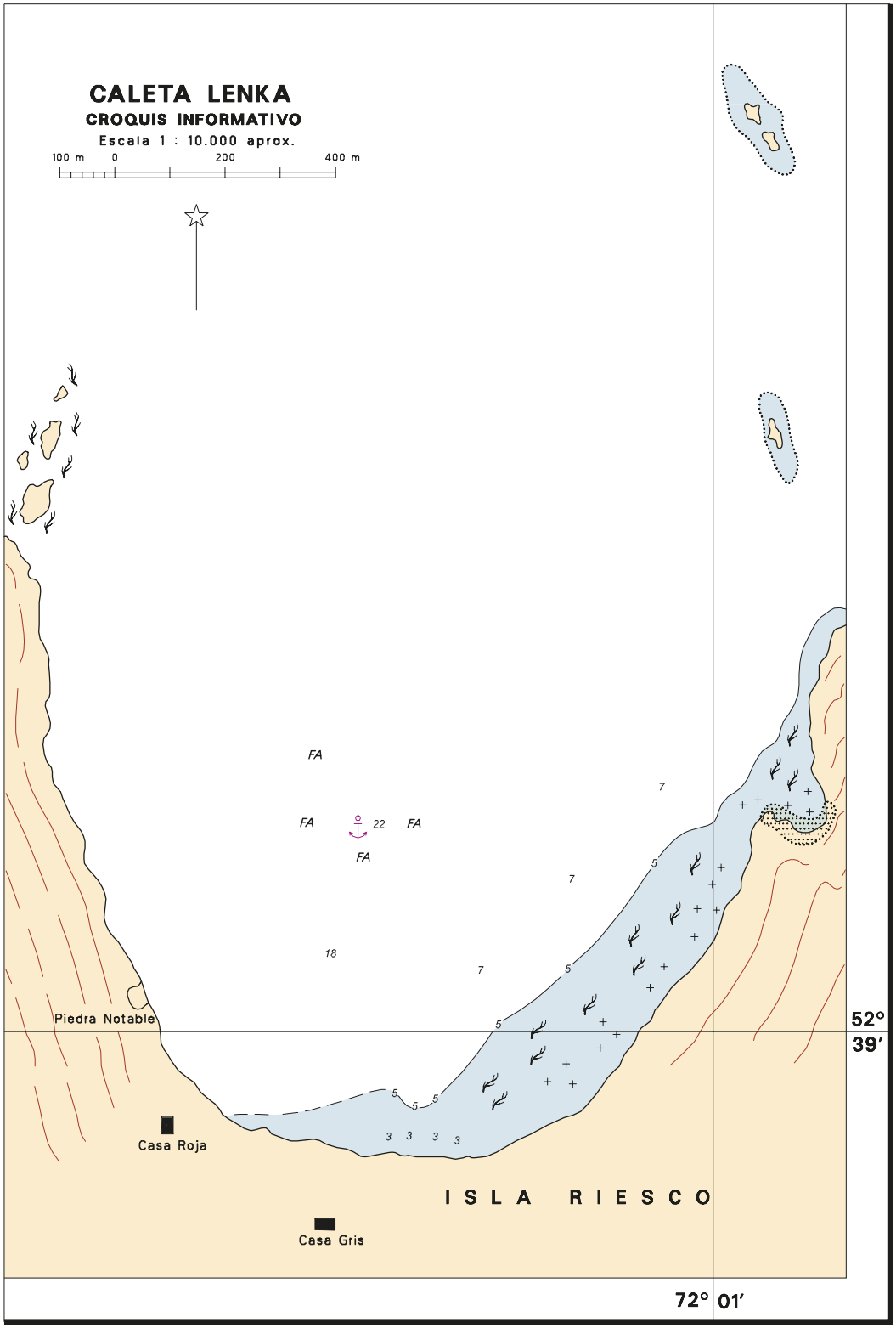


B- Seno Skyring. Vista entrada N canal Gajardo, desde islote Dirección

Original, julio 2020.

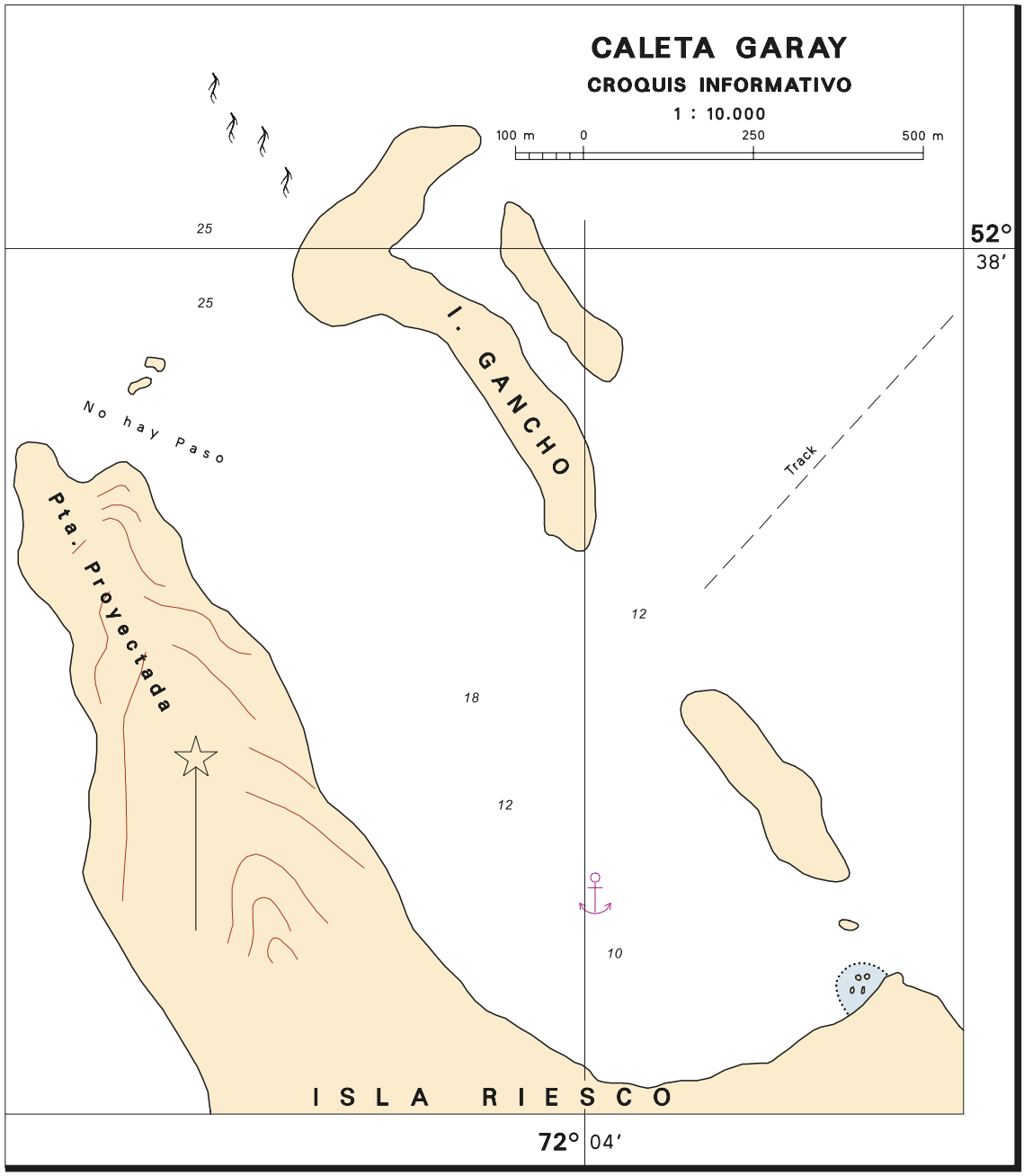


Cartas: 11000 - 11700 - 11721



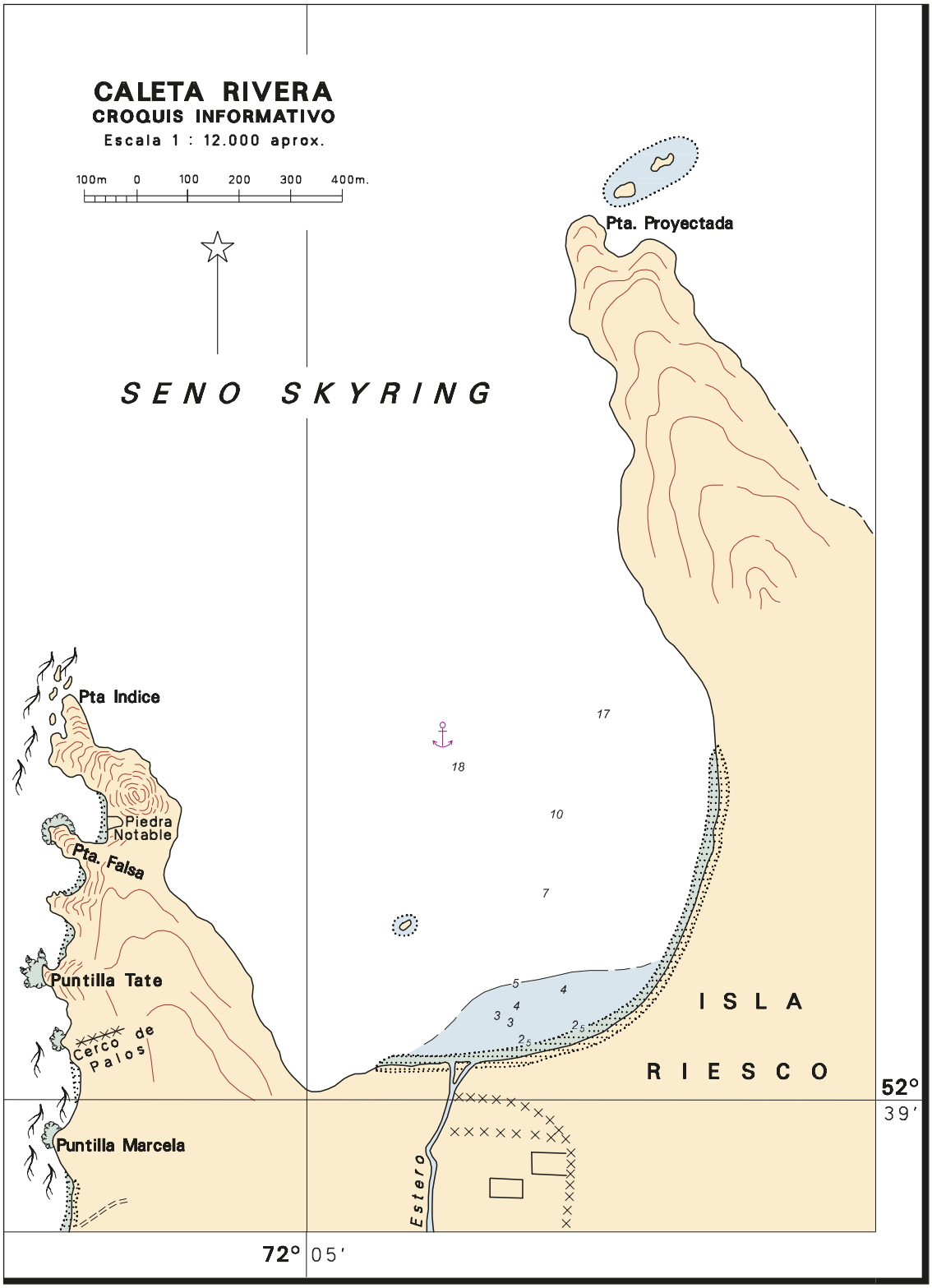
Cartas: 11000 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

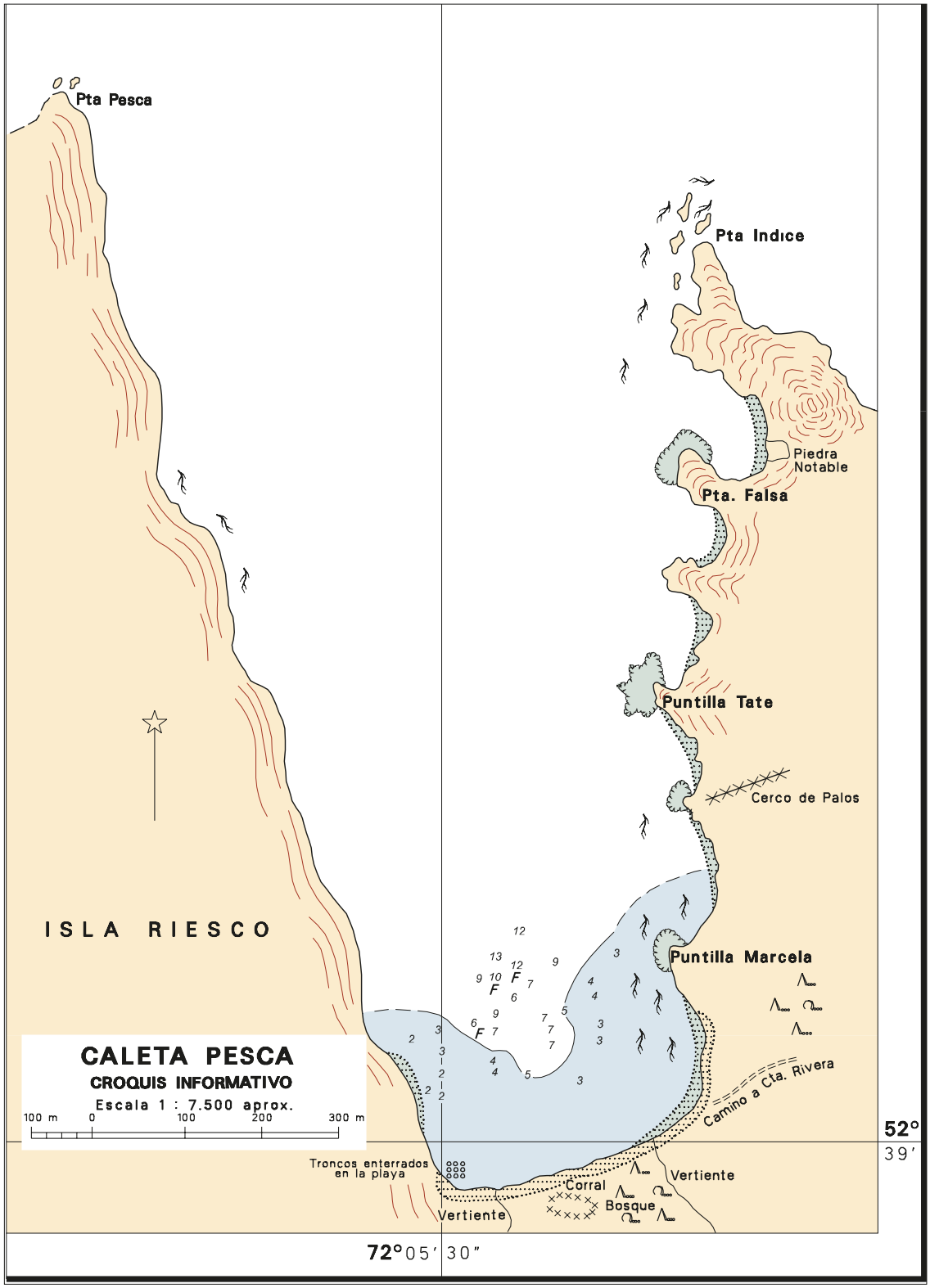


Cartas: 11000 - 11700 - 11721

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 11700 - 11721



Cartas: 11000 - 11700 - 11721

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

dicha punta, hay una gran piedra blanca, la que puede verse desde la punta Isabella de la costa N.

Baliza ciega Punta Bennet.- En la punta Bennet. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color blanco con su parte superior verde y aletas distintivas rectangulares. Elevación 15 metros. Señal Lateral de Babor.

Punta Elías.- Situada al W y 2,1 millas de la punta Bennet y sobre la misma costa.

Baliza ciega Punta Elías.- En el extremo E de la punta Elías. Es una estructura metálica de forma cónica, revestida en madera, de 6 metros de altura, de color blanco con parte superior verde. Señal Lateral de Babor.

Bajo fondo.- Se encuentra al NE y 6 cables de la punta Elías. Es un bajo fondo de 6 metros. Se demarca al 275° de la baliza Punta Bennet y al 229° de la baliza Punta Wapshot.

Punta Greive.- Situada al WSW y 3,6 millas de la punta Wapshot y al W y 3,5 millas de la punta Bennet. Esta punta limita por el E a la ensenada Ponsonby que sigue hacia el W.

Entre las puntas Greive y Elías hay abundantes sargazos, los que se extienden hasta 7 cables afuera de la orilla.

Ensenada Ponsonby.- Carta Nº 11700. Se forma justamente al W de la punta Greive y sobre la costa S del seno Skyring. Es una gran ensenada abierta al N y con una dilatada boca de casi 14 millas de extensión, entre las puntas Greive y Rocallosa E.

La costa y las playas de la ensenada Ponsonby tienen aspectos y condiciones semejantes a las del tramo comprendido entre las puntas Bennet y Greive. El final de la ensenada Ponsonby es somero hasta buena distancia de la costa, sobre la cual quiebra oblicuamente la mar que levantan los vientos del W, imposibilitando el acceso para toda clase de embarcaciones.

Al SE y unas 3 millas de la punta Rocallosa E, en el lado SW de la ensenada, está la caleta Mina Elena.

Puntas Rocallosas E y W.- Situadas en el extremo W de la ensenada Ponsonby. Son las proyecciones más visibles y características de la costa S del seno Skyring, desde un buque que navega hacia el W. La punta Rocallosa E es de regular altura, de aspecto árido y de un tinte claro que contrasta con el color del bosque que la rodea, y tanto ella como la punta Rocallosa W, despiden fondos insidiosos hasta 2 cables hacia el N, a los que debe darse un prudente resguardo.

Entre ambas puntas queda una ensenada donde están las casas de una estancia comunicada por camino con Punta Arenas.

Caleta Mina Josefina.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 41' S; Long. 71° 45' W (aprox.). Se forma al WSW y unas 14 millas de la punta Wapshot y poco al W del centro de la ensenada Ponsonby, sobre la costa S del seno Skyring. Allí se hallan los restos de la mina Magallanes que actualmente está abandonada, entre los que destacan una torre petrolera.

Caleta Mina Elena.- Carta Nº 11721. Lat. 52° 41' S; Long. 71° 55' W (aprox.). Se forma al WSW y casi 16 millas de la punta Wapshot y sobre la costa S del seno Skyring. Es una caleta de muy poco saco y que se abre al N entre la punta Río Verde —por el lado E— y la punta Chiloé —por el lado W. Su costa es sucia y destaca fondos someros hasta más de 1 cable afuera de la orilla, donde se encuentran algunos escollos y rocas.

En la caleta Mina Elena se encontraban las instalaciones y casas del establecimiento carbonífero de la mina del mismo nombre; actualmente sólo quedan los restos de un muelle destruido y algunos galpones y casas distribuidas en las proximidades del muelle mencionado.

La altura de la marea en la caleta Mina Elena es muy variable, según el viento que sople y su persistencia. El viento N hace bajar la marea en forma extraordinaria.

Las caletas Mina Josefina y Mina Elena se encuentran a 121 y 127 kilómetros de Punta Arenas respectivamente, a través de un camino en regular estado.

Caleta Lenka.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 39' S; Long. 72° 03' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

al WSW y 2,8 millas de la punta Rocallosa W y sobre la misma costa. Es una ensenada con un saco de cerca de 8 cables y de muy buen tenedero de arena y fango en 22 metros de agua. Se encuentra protegida de los vientos reinantes. Al final del saco de la caleta se encuentran las casas de una estancia.

Los dos islotes situados frente a la boca de la caleta Lenka y al WSW y poco más de 2 millas de la punta Rocallosa W, indican el límite E de la caleta y deben dejarse al E de la derrota de aproximación.

Caleta Garay.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 39' S; Long. 72° 04' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma inmediatamente al W de la caleta Lenka al WSW y poco más de 4,2 millas de la punta Rocallosa E. Se abre entre la punta Proyectada por el lado W, y un grupo de islas e islotes que la cierran por el N y el E, de las cuales la más grande es la isla Gancho. Aunque de dimensiones reducidas, esta caleta es bastante abrigada y ofrece buen tenedero de arena y fango en 12 metros de agua, a unos 2 cables de su extremo S.

La entrada a la caleta queda por el S de la isla Gancho, no siendo recomendables las otras dos entradas, es decir, por el N de la misma isla o la del S, entre la isla Riesco y el islote de más al E del grupo.

Al S y 0,5 cable de la playa se encuentra un bajo de 2,7 metros, marcado por sargazos.

Caleta Rivera.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 39' S; Long. 72° 05' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma justamente al SW de la punta Proyectada. Es una pequeña ensenada también abierta al N; pero muy abrigada y de buen tenedero. La punta Índice cierra la caleta por el W.

Caleta Pesca.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 39' S; Long. 72° 06' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma inmediatamente al W de la punta Índice. Es una angosta ensenada al final de la cual se encuentra un excelente fondeadero, aunque de reducidas dimensiones. La punta Pesca, situada al WNW y 3,5 cables de la punta Índice, cierra la caleta por el W.

Islas Guzmán.- Situadas al W y 5,2 millas de la punta Rocallosa y al N y 1,5 millas de la punta Pesca. Son un grupo formado por dos islas de mayor tamaño rodeadas de islotes y rocas. Próximo al N de la isla de más al N, se encuentra la roca Negra y cercano al S de la isla de más al S está la roca Blanca; ambas muy características.

Entre la punta Índice y la roca Blanca se hallan varias rocas e islotes, las que ofrecen dos pasos, siendo más recomendable la ruta próxima a la costa, por ser más clara y limpia.

Punta Adelaida.- Situada al W y 6,5 millas de la punta Rocallosa, a unas 3 millas de la caleta Garay y en la misma costa. Esta punta configura el extremo SW de la parte E del seno Skyring, donde se ensancha notablemente hacia el S, tal es así que la costa S del seno se dirige aproximadamente al SW por unas 15 millas, formando la ribera E del canal Bertrand. Esta ribera se encuentra espaldeada hacia el E por la cadena de cerros notables denominada cordillera Serrucho, en la cual se distinguen como siete cumbres principales.

Caleta Buena.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 38' S; Long. 72° 09' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma por el lado E de la punta Adelaida, donde hay una pequeña ensenada. Aunque estrecha, es excelente por su abrigo y tenedero, pudiendo un buque acoderarse fácilmente a la punta del E si su eslora no le permite borneo.

Cabo León.- Situado al SW y 2 millas de la punta Adelaida y sobre la misma costa. Entre ambos accidentes geográficos se forma la bahía León, bastante extensa, de mucho fondo, desabrigada y no recomendable.

Islas Latorre.- Situadas al WSW y unas 5 millas de la punta Adelaida —en la región W del seno Skyring y aproximadamente a media distancia de ambas costas. Es un grupo compuesto por las islas Latorre y Amarilla y el islote Colorado.

Por el lado NW de las islas Latorre corre el canal Euston; por su lado SE lo hace el canal Bertrand.

Isla Grande.- Situada al SW y 2,5 millas de islas Latorre y cercana a la costa S del seno Skyring. Es la isla de mayor tamaño que allí se encuentra y se eleva a 985 metros.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Las costas de la isla Grande, exceptuando la del N, desprenden en todo su redoso numerosos islotes y rocas que dificultan el acceso a los canales y esteros situados en este tramo de la costa SW del seno.

Al NW y 4 cables de la isla Grande se halla la isla Torres y al W y 1,5 millas, la isla Surgidero.

Canal Bertrand.- Carta Nº 11700. Separa la costa NW de la isla Riesco —por el lado SE— de la costa SE de las islas Latorre y Grande —por el lado NW—, en una extensión de casi 8 millas en dirección general SW-NE. Este canal se encuentra obstruido en su extremo S por numerosos islotes y rocas, y sólo está abierto hacia el W y el N, por lo que es totalmente inútil para la navegación.

Costa inmediata.- La costa S del seno Skyring que continúa hacia el W de las islas Latorre y en una extensión de 12 millas, es muy sinuosa y recortada, y desprende hacia el N los numerosos islotes y escollos aludidos al referirnos a la isla Grande.

En este tramo se encuentran los esteros Riquelme, Oberreuter, Vogel y Navarro, todos de difícil acceso e inútiles para la navegación.

Archipiélago Meric.- Situado al W y unas 3,7 millas de la isla Grande. Está formado por cuatro islotes principales y varias rocas.

Por el lado S del archipiélago Meric, y entre él y la costa NW de la isla Riesco, se forma el canal Contreras, ligeramente reconocido e inapropiado para la navegación.

Estero Navarro.- Carta Nº 11700. Se forma al SW y casi 4 millas de la isla Grande y en el extremo SW del seno Skyring. Es el mayor de los esteros que se forman en esta parte. Se interna unas 8 millas en dirección general SW y sus aguas son profundas. El estero Navarro no tiene importancia alguna para los usos de la navegación, por la excesiva profundidad de sus aguas.

Islote Dirección.- Situado al NW y 7 millas de la isla Grande y al W y unas 11 millas de las islas Latorre. Es un islote que destaca próximo al SE tres islotes, denominados Satélites, conformando un grupo de cuatro islotes bastante concentrados con el de mayor tamaño al N y los tres restantes al S y alineados en sentido W-E. Estos islotes son una buena referencia para reconocer y tomar la entrada N del canal Gajardo.

Punta del Sur.- Lat. 52° 44' S; Long. 72° 41' W (aprox.). Situada al W y 7,5 millas de la isla Grande y sobre la costa N de la isla Riesco. Es la punta que configura el lado NE de la boca N del canal Gajardo.

Al SSW y unas 2,5 millas de la punta del Sur y al interior de la isla Riesco, se alza el cerro Atalaya de 1.850 metros, que es la referencia más notable para la navegación de esta zona.

SENO SKYRING - COSTA NORTE
Desde la punta Wapshot a la punta del Norte

Punta Wapshot.- Situada al NW y poco más de 1 milla de la punta Bennet de la costa opuesta y sobre la costa continental. Es una punta barrancosa, de poca altura y despide hacia el SW un bajo y fondo somero que avanza hasta 2 cables afuera de la orilla.

La punta Wapshot, junto con la punta Bennet, señalan el acceso N del canal Fitz Roy.

Baliza ciega Punta Wapshot.- En la punta Wapshot y al NW y 9 cables de la punta Bennet de la costa opuesta. Es una estructura metálica tubular de forma cónica revestida en madera, de 4 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Señal costera.

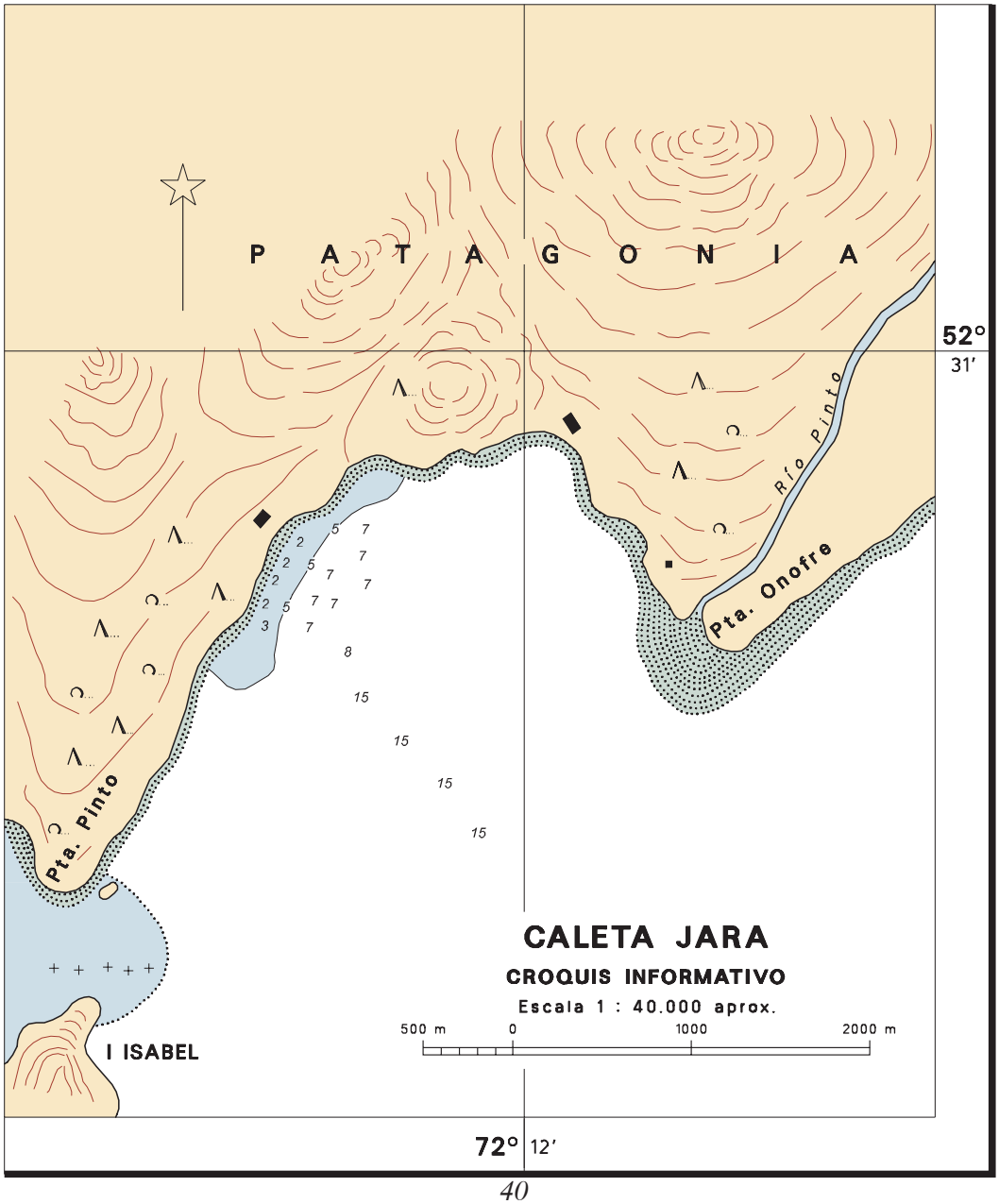
Punta Harvey.- Situada al NW y casi 1,5 millas de la punta Wapshot y en la misma costa. La cual también despide hacia el SW un arrecife que se extiende más allá de 5 cables afuera de la costa.

Morro Hopper.- Situado al NW y cerca de 3 millas de la punta Wapshot, al N y 1,2 millas de la punta Harvey y en la misma costa. Es un promontorio barrancoso y de color oscuro, haciendo contraste con la costa vecina que es baja y pastosa, y con restingas con gruesos bloques de roca.

Al W y 3,5 millas del morro Hopper y frente a la ensenada Lorca, se encuentra una roca sumergida.

Cartas: 11000 - 11700 - 11721

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 11700 - 11721

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Desde el morro Hopper hacia el W, la costa N del seno Skyring se dirige primero al NNW por 2 millas, y enseguida toma dirección del W por otras 7 millas, hasta la caleta Coles. Este tramo se encuentra orillado hasta más de 1 milla afuera hacia el S, por varios arrecifes, bancos de arena y sargazos.

Ensenada Lorca.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 34' S; Long. 71° 33' W (aprox.). Se forma al NNW y unas 5 millas de la punta Wapshot y en la esquina NE del seno Skyring. Es una amplia ensenada abierta hacia el S que no presta mayor utilidad.

Caleta Coles.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 33' S; Long. 71° 42' W (aprox.). Se forma al WNW y 8 millas del morro Hopper y sobre la costa N del seno Skyring. Es un pequeño fondeadero donde las embarcaciones pequeñas pueden fondear a 1,5 cables de la punta W y frente a las casas del centro del caserío allí existente.

La caleta Coles no es muy profunda y su fondo es de piedra, sus playas son tendidas y de difícil acceso, y con vientos del 3er y 4º cuadrantes la mar rompe sobre ellas. Para entrar a la caleta se debe atender la sonda.

Punta Isabella.- Situada al WNW y casi 9 millas de la punta Harvey y en la costa N del seno Skyring. Es una punta de redoso limpio y limita la caleta Coles por el W.

Caleta Las Minas.- Carta Nº 11721. Lat. 52° 33' S; Long. 71° 49' W (aprox.). Se forma al W y 3 millas de la punta Isabella en la misma costa y al WNW y unas 12 millas de la punta Harvey. Es una pequeña ensenada de sólo 5,5 cables de ancho entre las puntas de entrada denominadas Hurtado, la del lado E, y Julio, la del W. Está abierta a los vientos dominantes.

La caleta Las Minas en otra época fue el lugar donde se embarcaba el carbón de la mina Marta, hoy en día fuera de servicio. Está unida a la ciudad de Punta Arenas por un camino.

El rango de la marea en la caleta Las Minas es aproximadamente de 1,5 metros, pero la hora de la marea es aquí algo irregular por efecto quizás de la influencia del viento.

El mejor fondeadero se encuentra en 14 metros de agua sobre fondo de arena, al 242° y 3,8 cables de la punta Hurtado y demarcando la punta Julio al 320°.

Cabo Graves.- Situado al W y 4 millas de la caleta Las Minas y en la misma costa. Este promontorio despide hacia el E y hasta más de 1 milla afuera de la orilla un extenso banco de arena de casi 5 cablesde ancho. Por el lado N del referido banco de arena, hacia la costa N del seno Skyring, se forma la ensenada Moreno.

~~**Baliza luminosa Rampa Puerto Nuevo.-** Ubicada al SE del cabo Graves. Señal Costera. Ver características en la Lista de Faros.~~

Enfilación de Aproximación Rampa Puerto Nuevo
Baliza luminosa Anterior.- Ubicada en Lat. 52° 33,3' S, Long. 71° 57,9' W.
Baliza luminosa Posterior.- Ubicada al 288° y 32 metros de la baliza anterior.

Puerto Altamirano.- Carta Nº 11721. Lat. 52° 32' S; Long. 71° 59' W (aprox.). Se forma al W y 1,8 millas del cabo Graves y al W y 6 millas de la caleta Las Minas. Es una reducida y rectangular ensenada de unos 6 cables de saco por 4 cables de ancho en la entrada. Está rodeada por tierras de elevación muy uniforme, las cuales cubre un espeso bosque.

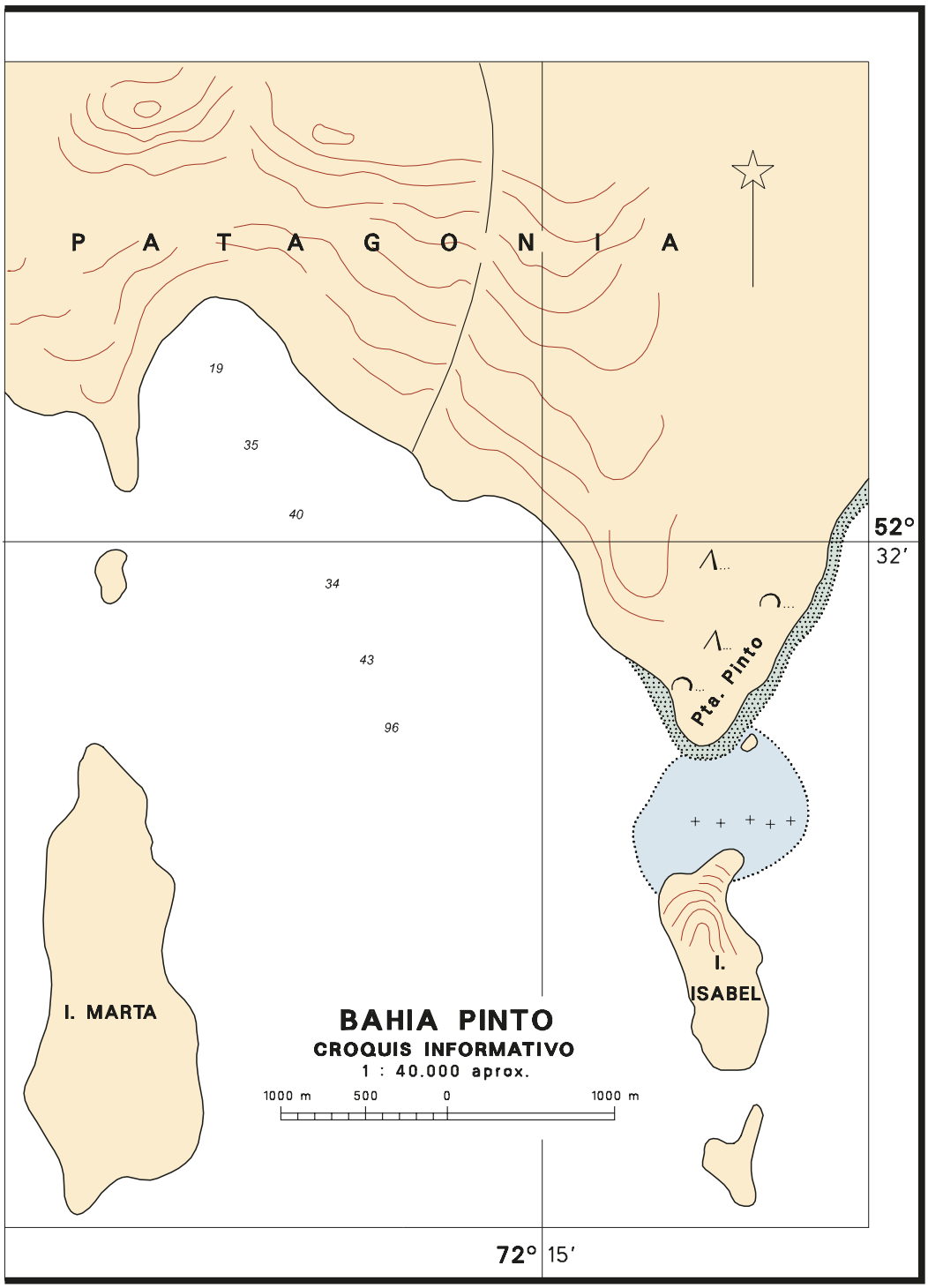
Las puntas Malogro y Eulogio que cierran el puerto por el E y W, respectivamente; se prolongan, la primera hacia el S con un arrecife de 4,5 cables de largo, y la segunda hacia el SE en una restinga de rocas de 5 cables de extensión, denominada Los Vigías. No obstante estas restingas abrigan la ensenada, constituyen también un peligro, pues estrechan la entrada; el paso entre ellas es, sin embargo, profundo. La punta Adelina, situada más al interior de la costa E, despide varias rocas afloradas hacia el SE y hasta casi 1 cable de ella. Al final del saco hay una casa perteneciente a los cuidadores de una estancia del lugar.

El puerto Altamirano es apto para buques de tamaño moderado; en el centro de la ensenada se puede largar el ancla en 17 metros de agua sobre buen tenedero de fango blando. Es fácil de reconocer por la punta Eulogio, que es alta y de color amarillento, sin árboles. El fondeadero no es muy abrigado debido a las costas bajas, habiéndose experimentado vientos arrachados de hasta 35 nudos.

Costa inmediata.- Pasado al W de la punta Eulogio, hay una puntilla sin nombre que despide abundante roquerío hasta unos 3,2 cables afuera de la orilla. Hacia el W la costa es sucia hasta la punta que cierra bahía Rebolledo por el E, lo mismo que la costa E de esta bahía que tiene rocas en su contorno.

Cartas: 11000 - 11700 - 11721

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 11700

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

El islote Guillón despide también rocas hacia el S hasta 1,6 cables afuera de la orilla.

Isla Juan.- Situada al W y 3 millas del puerto Altamirano y próxima a la costa N del seno Skyring. Es una isla alta con un declive hacia el mar en su extremo S. El canalizo que corre entre ella y la costa es sumamente estrecho y no ha sido levantado. En esta isla existe una casa y algunos corrales.

El extremo S de la isla Juan, conocido como la punta del Bajo, despide cercano al S un bajo fondo de 3,2 metros, y su costa W se encuentra orillada por un cordón de escollos y rocas hasta unos 3 cables afuera de la orilla.

Puerto Williams.- Carta Nº 11721. Lat. 52° 32' S; Long. 72° 05' W (aprox.). Se forma al W y 4 millas del puerto Altamirano y por el lado W de la península Guzmán. Es una ensenada bien abrigada con un saco que se interna 1,4 millas en dirección N y su ancho varía de 5 a 3 cables. Las profundidades decrecen gradualmente desde 35 metros en la entrada, hasta unos 9 metros a 3 cables afuera de la orilla del final del puerto.

En Puerto Williams se encuentra fondeadero en 18 a 14 metros de agua sobre buen tenedero parejo de fango, a no menos de 5 cables de la playa del N, sin pasar de ese límite pues el final del saco es muy somero en los primeros 2 cables desde la orilla. Aunque en este puerto como en los demás de esta costa suele el viento soplar con fuerza, las rachas y turbonadas más comunes del W y SW, parecen ser aquí menos violentas que en el resto del seno Skyring; las anclas aguantan siempre bien.

Marea y corrientes.- Las mareas son de regular amplitud alcanzando los 1,20 metros. La hora de la pleamar y bajamar, se obtiene sumando 4 horas 20 minutos a la marea del mismo día en bahía Orange. La altura de la pleamar se obtiene restando 0,91metros a las pleamares de bahía Orange, sin embargo no hay antecedentes suficientes para obtener la altura de la bajamar.

Caleta Jara.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 32' S; Long. 72° 12' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al W y 3,5 millas de Puerto Williams y sobre la misma costa. Es una ensenada de muy poco saco y amplia boca que se abre entre la punta Pinto y la punta Onofre. Su costa es limpia de sargazos en toda su extensión y ofrece una playa de piedrecilla. Existe un grupo de casas habitadas por pobladores que se dedican al cuidado de vacunos.

La profundidad decrece gradualmente desde los 80 metros en la tangente trazada entre las puntas Pinto y Onofre, hasta 7 metros a poco más de 1 cable afuera de la costa hacia el final del saco, aproximadamente; el fondo es de fango.

En su parte NW, la caleta está rodeada por altos cerros de la cordillera Pinto, pero que no protegen de los vientos reinantes del NW y W que se hacen sentir con regular intensidad. No hay problema para reconocerla, ya que hacia el S de la punta Pinto, se extienden sucesivamente un pequeño islote, la isla Isabel, la isla Garay y la isla Escarpada.

En la punta Onofre desemboca el río Pinto que determina la existencia de un pequeño banco en toda su desembocadura. Este río alcanza a tener un regular caudal de agua, lo que hace posible efectuar faena de aguada en caso necesario.

La caleta Jara no ofrece un buen fondeadero, ya que es muy abierta a la mar y a los vientos provenientes del W y las cadenas trabajan fuertemente.

Isla Escarpada.- Situada al SW y 6 millas de Puerto Williams y al NW y casi 4 millas de la punta Adelaida de la costa opuesta. Es una isla en forma de herradura con sus extremos apuntando hacia el N. Su punta NE despide sucesivamente al N las islas Garay e Isabel, la última de las cuales queda muy cercana a la punta Pinto de la costa continental. El canalizo que se forma entre la isla Isabel y la punta Pinto se halla completamente obstruido por un banco de rocas.

La punta NW de la isla Escarpada destaca, a su vez, la isla Marta. La costa N de la isla en cuestión forma la bahía Herradura, abierta al N e inútil para la navegación.

Bahía Pinto.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 32' S; Long. 72° 16' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al W y 6,5 millas de Puerto Williams, justamente al W de la punta Pinto y sobre la costa continental. Es la ensenada que queda prácticamente encerrada y en el extremo N de la poza que configu-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

ran la isla Escarpada y las tres islas destacadas al N de sus extremos.

La bahía Pinto está espaldeada hacia el N por la cordillera Pinto, formada por montes encumbrados a más de 1.000 metros, el principal de ellos y más próximo es el denominado El Cráter de 1.210 metros.

La bahía Pinto, aunque abrigada, llega siempre hasta el fondeadero algo de mar cuando soplan con fuerza los vientos del S al SW, con los cuales las cadenas trabajan medianamente.

Direcciones y fondeadero.- Procediendo desde el E, entrar a la bahía Pinto pasando entre la isla Garay y la punta vecina de la isla Escarpada, donde se forma un canalizo de más de 5 cables de ancho y de aguas profundas y limpias. Al N de la isla Garay hay un bajo fondo de piedra marcado por sargazos y sobre el cual la mar rompe cuando sopla viento; no se debe seguir esa derrota.

Por el W se forma otro paso entre la punta W de la bahía y la isla Marta; hay ahí un canalizo suficientemente ancho y que se recomienda navegar, a medio freo.

Se encuentra fondeadero en 27 metros de agua sobre fondo de fango, a 3 cables de la costa. Al dirigirse a él, debe darse debida atención a un bajo roqueño que se extiende como 1 milla afuera de la desembocadura de un riachuelo, el cual se vacía entre la punta Pinto y el fondeadero.

Costa continental.- Desde la bahía Pinto hacia el W, la costa N del seno Skyring se dirige primero al W por unas 2 millas; tuerce, enseguida, al SSW por otras 10 millas de extensión, gira nuevamente al WNW, por unas 7 millas, y por último, avanza al ENE, formando todo este desarrollo una gruesa península donde se alzan los cerros denominados Diadema y Castillo Dynevor, este último de 1.236 metros. Esta península está unida a la costa continental por el istmo Chinchorro. Próximas frente a su costa E se encuentran las islas Unicornio; y sobre esta misma costa se forma el surgidero Furia. Su lado NW configura la costa SE del estero La Pera.

Punta Laura.- Lat. 52° 41' S; Long. 72° 26' W (aprox.). Situada al SW y 7 millas de la isla Escarpada y al W y 4 millas de las islas Latorre. Esta punta configura el extremo S de la dilatada península que en esta parte se forma y fuera descrita en el párrafo precedente; además, señala el cambio de dirección del canal Euston que corre por el S.

Canal Euston.- Carta Nº 11700. Se denomina así al espacio de agua que separa la costa del N del seno Skyring comprendida desde las islas Unicornio hasta la punta Spoerer —por el lado N— de la costa N de las islas Latorre y Grande, el archipiélago Meric y la isla Larga —por el lado S—, en una extensión de unas 14 millas en dirección NE-SW y luego SE-NW.

Estero La Pera.- Carta Nº 11700. Se forma al W y unas 8 millas de la punta Pinto y por el lado NW de la extensa península que se forma en esta parte de la costa N del seno Skyring. Se abre entre las puntas Spoerer y Marshall, se interna casi 9 millas en dirección general NE y presenta un saco bastante ancho, salvo al interior de la entrada donde es muy angosto; en la mitad de su curso y hacia el término se encuentran varios islotes.

La navegación a medio canal dentro del estero La Pera no presenta inconvenientes, encontrándose sondas mínimas de 27 metros en la angostura ubicada como a 3 millas de su entrada, la cual constituye un paso recto cortado a pique de 0,7 cables de ancho.

En ella el viento sopla con intensidad sin producir marejada, contrario a lo que ocurre en el interior, donde la mar rompe con fuerza en las playas. En ese sector existe un pequeño arroyo que desemboca al estero.

Surgidero Baltra.- Carta Nº 11700. Lat. 52° 31' S; Long. 71° 25' W (aprox.). Se encuentra hacia el final del estero La Pera. En este fondeadero se sondan de 15 a 30 metros de agua sobre fondo de fango y arena. Los vientos del 2º y 3er cuadrantes entran al fondeadero en forma de revolones que se precipitan con fuerza desde los altos cerros que lo rodean.

La navegación hacia el fondeadero debe efectuarse a medio freo entre los islotes y la costa W. Se encuentra fondeadero en 27 a 30 metros de agua, a unos 3,5 cables del término del saco. Las profundidades aumentan a 55 metros hacia las puntas.

Isla Larga.- Situada al SW y 2 millas de la entrada del estero La Pera. Es una isla de 4 millas de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

longitud en sentido E-W y 287 metros de elevación. Su costa N despide varios islotes, los que se extienden hasta el archipiélago Señoret.

Archipiélago Señoret.- Situado al NW y 1,5 millas de la isla Larga y frente a la entrada del estero Las Rucas. Es un grupo formado por dos islas que destacan y varios islotes y escollos. De éstos, los de más al E se prolongan en dirección a la costa continental, y los de más W hacia la entrada del estero Las Rucas que sigue al W. Al SW y 1,2 millas de la isla de más al W, se haya la pequeña isla Rucas.

Bajo fondo.- Se encuentra al N y 1,8 millas de la isla Larga, cercano al E del archipiélago Señoret y cerca de la punta Marshall. Es un bajo fondo de 3,5 metros junto con una roca sumergida.

Estero Las Rucas.- Carta Nº 11700. Se forma justamente al N del archipiélago Señoret, al W y unas 3 millas del estero La Pera y también sobre la costa N del seno Skyring. Este estero se interna unas 6 millas en dirección general NE y tiene orillada su costa E por numerosos islotes. Próximo a la punta de entrada W del estero Las Rucas se encuentran las islas Hermanas, las cuales son dos y de reducido tamaño.

El estero Las Rucas es limpio siguiendo una derrota cercana a la costa W hasta cerca del fondeadero, que se encuentra al final del saco. Inmediatamente antes de llegar a él, y al E, se encuentra una roca sumergida plana a 0,5 metro, la cual, entrando al fondeadero se debe dejar por babor y hacia el W de la derrota.

Estero Excelsior.- Carta Nº 11700. Se forma justamente al W de la punta W del estero Las Rucas y en el ángulo NW del seno Skyring. Es una amplia ensenada que se abre entre la referida punta y la punta Cercha, situada al WSW y 2,5 millas.

A partir del estero Excelsior nacen varias bahías que se internan en dirección general W. La de más al W, que queda al WNW de la punta Cercha, está comunicada por una zona de terrenos bajos con el lago Muñoz Gamero y el seno Obstrucción, del que los separa un pequeño istmo de 300 metros de ancho. En este lugar existe una senda por la que los indios arrastraban sus canoas, y en esta forma pasaban del seno Skyring a los canales occidentales de la Patagonia, ya sea por el seno Obstrucción hacia el N, o por el lago Muñoz Gamero y la bahía Beaufort hacia el canal Smyth. Las otras ensenadas que allí se forman son: la ensenada Rodríguez, la de más al N; el puerto Engaño, a continuación hacia el SW y el pequeño estero Islas, por el lado W de la punta Cercha.

Estero Guzmán.- Carta Nº 11700. Se forma justamente doblando al S de la punta Cercha y sobre la costa W del seno Skyring. Se abre al N del monte Cúpula de 588 metros. Es un estero que se interna unas 5 millas en dirección general WNW, señalando su término el mayor avance del seno Skyring hacia el W. Su boca está obstruida por varios islotes, por lo que es inútil para la navegación.

Un poco afuera de la boca del estero Guzmán y próxima al E de la punta Cercha, se encuentra la isla Araya; la cual destaca al SE y 1 milla el islote La Viuda.

Estero de los Ventisqueros.- Carta Nº 11700. Se forma inmediatamente al S de la punta Cercha y en el confín W del seno Skyring. Se interna unas 10 millas en dirección general SSW y hacia la mitad de su curso presenta una angostura, inmediatamente al N de la cual se forma el puerto Amistad, uno de los mejores de toda la región. Se encuentra allí fondeadero para buques de regular tamaño en 16 metros de agua sobre fondo de fango, al abrigo de todos los vientos que soplen a lo largo del estero. A partir de ese punto hacia el S el estero disminuye considerablemente de ancho, reduciéndose a sólo unos 20 metros, a la vez que la profundidad fluctúa entre 1 y 2 metros; piedras y troncos de árboles obstruyen el paso, y las aguas cargadas de sedimentos descienden lentamente hacia el N. Por fin a unas 7 millas desde el puerto Amistad, el estero termina en un gran ventisquero, cuyos hielos bajan hasta cerca del agua.

La entrada del estero de los Ventisqueros es fácil de reconocer por el monte Cúpula de 588 metros, situado cercano a la punta W y por la punta Barranco que configura la punta E. La punta Barranco es cortada a pique, y vista de frente aparenta una forma piramidal.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La aproximación al estero de los Ventisqueros debe hacerse pasando a medio freo entre el islote La Viuda y la punta Barranco donde se sondan como mínimo 13 metros. Desde este lugar la profundidad varía entre 27 y 56 metros.

En el estero de los Ventisqueros, la corriente alcanza una intensidad de hasta unos 2 nudos, aproximadamente.

Punta del Norte.- Situada al SE y unas 7 millas de la punta Barranco y al SW y 3,2 millas del extremo S de la isla Larga. Es la punta del lado NW de la boca N del canal Gajardo.

Sobre la costa comprendida entre la punta Barranco y la punta del Norte se forman el estero Huemul y la bahía Inútil.

Canal Gajardo.- Carta Nº 11700. Separa la costa E de la península Muñoz Gamero —por el lado W— de la costa W de la isla Riesco —por el lado E—, en una extensión de unas 30 millas; su mitad N corre en dirección general SW-NE, y la parte S lo hace más o menos de N-S; tiene un ancho medio de 7 cables en la mayor parte de su curso. Comunica las aguas del seno Skyring con las del golfo Xaultegua y las del Estrecho de Magallanes.

El canal Gajardo es, en general, profundo y limpio, pero como a unas 14 millas de su entrada N tuerce en ángulo recto hacia el SE y reduce su ancho como a 0,5 cable en la angostura de los Témpanos, en la cual existen profundidades variables entre 2 y 3 metros. Esta angostura está obstruida por grandes rocas que dejan un paso de apenas 20 metros de ancho, tortuoso y correntoso; pudiendo franquear aquellas rocas y este paso únicamente las embarcaciones menores bien manejadas.

El aspecto general del canal Gajardo es muy notable por el contraste que hacen sus dos costas; en la costa W las montañas son elevadas y boscosas hasta la cumbre muy próxima a ella; mientras que en la del E su relieve es menos alzado y muestra vegetación sólo en la parte baja y en las hondonadas y valles, siendo el resto tan árido que ni aun crece el musgo amarillento que por lo general tapiza en todas partes el terreno expuesto a los helados vendavales del W.

Su acceso N se abre al W y unas 45 millas de la boca N del canal Fitz Roy y en el lado SW del seno Skyring. Desde el seno Skyring hasta la angostura de los Témpanos, el canal Gajardo es profundo y sus orillas acantiladas. Su entrada N está determinada por las puntas denominadas del Sur y del Norte.

En su mitad N el canal adquiere gran belleza, realzada por las cumbres nevadas y los extensos ventisqueros que de ellas descienden.

Las corrientes en el canal Gajardo son más y más sensibles a medida que se aproxima a la angostura de los Témpanos, donde alcanzan una intensidad de hasta 8 nudos y arrastran los témpanos que se acumulan para precipitarse enseguida como una avalancha.

En la Segunda Parte de este Capítulo se incluye una descripción detallada y particular del canal Gajardo, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

☆☆☆☆☆☆☆

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

QUINTA PARTE

ÁREA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
COSTA NORTE - DEL CABO GALLANT A PUNTA CARRERAS
COSTA SUR - DE LA ISLA CAYETANO AL CABO BOQUERÓN
SENO MAGDALENA, PASO FROWARD Y PASO DEL HAMBRE

ÁREA OCCIDENTAL
ESTRECHO DE MAGALLANES
COSTA NORTE
Desde el cabo Gallant al cabo Froward

Cabo Gallant.- Situado al SE y unas 7,4 millas de la punta Pasaje, en la misma costa y al NNE y 3,2 millas del borde E de la isla Albo. Es un promontorio macizo, elevado y acantilado que constituye el pie de los empinados cerros que forman este tramo de la costa N del Estrecho de Magallanes.

Procediendo desde el W, el cabo Gallant se divisa solamente desde la vecindad de la isla Rupert, pero viniendo del E es visible desde gran distancia.

Bahía Fortescue (Ex Puerto de las Sardinas).- Carta Nº 11312. Lat. 53° 42' S; Long. 72° 00' W (aprox.). Se forma al E y unos 4 cables del cabo Gallant, donde la costa S de la península Brunswick hace una inflexión hacia el N, configurando una ensenada con un saco de poco más de 1,5 millas y una boca de 1,5 millas entre la punta SW, situada al ENE y 3,6 cables del cabo Gallant —por el lado W— y la punta Peterel —por el lado E.

Al NE y 1,3 millas de la punta SW se halla la isla Wigwam, la cual se caracteriza por ser baja y boscosa; además, obstruye la ruta hacia la caleta Gallant que se abre más al N, dejando paso por su lado E. Próxima al S de esta isla está la pequeña isla Cross, rodeada de sargazos.

Al NE y unas 3 millas al interior de la costa de la bahía Fortescue, se alza el monte Tres Picos, de 1.131 metros, y al NW y 1,5 millas, el monte Cross de 736 metros.

La bahía Fortescue constituye el primer buen fondeadero para toda clase de naves, al E de la bahía Borja. Por su considerable extensión, buenas cualidades de abrigo, facilidad de acceso y moderada profundidad, es uno de los mejores puertos de este sector del Estrecho de Magallanes.

Marea y corrientes.- Entrando a la bahía Fortescue en época de sicigias, es necesario dar la debida atención a las corrientes, las que tiran con considerable fuerza, arrastrando sobre el cabo Gallant, la que va al W, sobre y en torno de la punta Peterel, la que se dirige al E. Es preciso dar a estas puntas un buen resguardo.

Baliza luminosa Bahía Fortescue.- Ubicada un poco al interior de la punta SW de la entrada a la bahía Fortescue. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Fray Valderrama.- Situada al 050° y 9,3 cables de la baliza Bahía Fortescue, al W de la isla Wigwam.

Cruz de la Bahía Fortescue.- Ubicada en la punta Fray Valderrama, en la bahía Fortescue. Es una estructura tubular metálica blanca, que alcanza 3 metros de altura, constituyéndose como un punto notable al interior de la bahía, que sirve como referencia para tomar los fondeaderos ubicados en su interior.

Direcciones y fondeadero.- El mejor fondeadero para naves de menos de 200 metros de eslora se encuentra en 10 a 15 metros de agua, en el lado E de la bahía y demarcando la isla Cross desde el 053° al 334°. No se recomienda fondear cerca de la costa W porque la dirección de los chubascos es

Cartas: 11000 - 11300 - 11312

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

allí más variada y caprichosa; asimismo, el tenedero es también de inferior condición al de la zona E.

Los buques de mayor tamaño pueden fondear más al S del fondeadero indicado.

Experiencias

Fondeadero oeste.- Naves de hasta 170 metros de eslora han fondeado en 28 metros de agua sobre fondo de fango; aproximando al rumbo 000° para pasar al E y 6 cables de la punta donde se encuentra la baliza luminosa Bahía Fortescue; largando el ancla a 3,5 cables de la punta SW de la isla Cross y 3,1 cables de la costa W de la bahía. Experimentando buen tenedero con 4 o más paños de cadena en el agua.

A los buques de mayor eslora les es conveniente fondear un poco más al S, para ampliar el radio de borneo a unos 3 cables.

Fondeadero este.- Naves de hasta 150 metros de eslora han fondeado en 10 metros de agua sobre fondo de fango; aproximando al rumbo 000° en dirección al borde E del islote Cross y para pasar al W y 2,6 cables de la punta Milagro; largando el ancla a 2,5 cables de la punta SE del islote Cross y 2,8 cables de la costa E de la bahía. Experimentando buen tenedero con 4 o más paños de cadena en el agua.

Caleta Gallant.- Carta Nº 11312. Lat. 53° 41' S; Long. 71° 59' W (aprox.). Es la ensenada que continúa inmediatamente al N y hacia el final de la bahía Fortescue. Esta caleta es considerablemente amplia, sin embargo, se encuentra embancada por los desplayes de los ríos que allí desaguan, limitando su área útil a la parte central de esta, donde se encontrará fondeadero en 5,5 a 6,5 metros de agua, perfectamente abrigado y seguro, apto para buques pequeños. Su acceso es dificultoso y el canalizo de entrada, si bien tiene más de 3 cables de ancho, presenta un freo navegable que se reduce a menos de 1 cable y con no más de 4,5 metros de agua, debido al progresivo embancamiento experimentado.

Bahía Cordes.- Carta Nº 11312. Lat. 53° 43' S; Long. 71º 56' W. (aprox.). Se forma al SE y unas 2,5 millas de la bahía Fortescue y sobre la misma costa. Se abre entre la punta West —por el lado W— y el islote Mussel —por el lado E—, donde deja un canalizo de entrada entre los arrecifes de casi 5 cables de ancho, y está cubierta por sargazos en todo su ancho. Hacia el E del islote Mussel se extiende una zona de bajos fondos y rocas marcados con sargazos hasta la costa continental, por lo que no hay paso navegable por esta parte.

La bahía Cordes se extiende por 1 milla más adentro, pero muy aplacerada y con rocas sumergidas marcadas con sargazos. Entre estos bajos se encuentra, sin embargo, fondeadero bastante abrigado en 9 a 12 metros sobre buen fondo de arena.

Hacia el final y al N de la bahía Cordes —pasada la punta Sandy—, se abre un estrecho canalizo que comunica con una dársena interior denominada caleta San Miguel, con un saco que se interna al NE por unas 2 millas y con un ancho de 7 cables, donde se encuentran profundidades entre 6 y 23 metros; no obstante, el canalizo de entrada no es accesible para embarcaciones de más de 1,8 metros de calado.

La entrada a la bahía Cordes se la reconoce por la isla Mussel, pequeña y frondosa, que está a su entrada y también por el monte Tres Picos ya aludido y muy destacado de los demás que la circundan por su rededor. La cumbre más alta del cerro nombrado alcanza a 1.131 metros.

La bahía Cordes solo puede recomendarse como fondeadero de ocasión, el que puede ser tomado en 13 metros de agua, demarcando la punta West al 311° y la isla Mussel al 056°.

En razón de la corta distancia que separa la bahía Cordes de la bahía Fortescue, la primera será muy poco frecuentada; pero si accidentalmente fuera necesario fondear sin que sea posible hacerlo en la segunda, debe preferirse la bahía Cordes a las existentes más al E.

Cabo Coventry.- Situado al ESE y unas 3 millas de la bahía Cordes y sobre la costa S de la península Brunswick. Es una prominencia no muy notable y que se alza a 81 metros.

En circunstancias de buen tiempo y ocasionalmente, se puede fondear en la vecindad del cabo Coventry, pero este fondeadero carece por completo de abrigo contra los vientos reinantes.

Desde el cabo Coventry hacia el E, la costa toma una orientación general ESE por unas 22 millas, hasta el cabo Froward.

Cartas: 11000 - 11300 - 11312

Original, octubre 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Bahía Andrés.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 46' S; Long. 71° 46' W. (aprox.). Se forma al E y unas 3 millas del cabo Coventry y en el extremo W del cabo Holland. Esta bahía es enteramente abierta a los vientos dominantes; no ofrece fondeadero sino muy eventual y sólo para el caso en que reine buen tiempo en la zona.

Cabo Holland.- Situado al ESE y 8,3 millas del cabo Coventry y en la misma costa. Es un promontorio muy ancho, elevado, abrupto y de color más oscuro que las tierras vecinas. Es muy notable aunque poco saliente de la línea general de la costa. Está formado por una dilatada serranía o cadena montañosa de casi 4 millas de longitud y 396 metros de elevación, que se ve muy separada de las tierras del interior a causa de la profundidad del valle del río San José que corre a su espalda. La dirección de esta serranía es paralela al eje del Estrecho de Magallanes, presentando de este lado escarpes y barrancos, precipitosos y escalonados, cubiertos de bosques que llegan hasta el mar, mientras que por el lado del valle desciende en vertientes suaves y moderadas. Como la arista o cumbre de la cadena es de perfil y altura muy uniforme, no se puede precisar un punto especial para localizar el cabo. La costa, naturalmente, es acantilada y la corriente tira con alguna fuerza afuera de ella, a menos que la dirección del viento sea de más al N que el eje del Estrecho de Magallanes; caso en el cual aquélla es más débil cerca de la ribera, a la que convendrá entonces aproximarse hasta 5 cables.

Baliza luminosa Cabo Holland.- Al WNW y casi 2,5 millas del cabo Holland. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Wood.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 49' S; Long. 71° 38' W (aprox.). Se forma al E del cabo Holland y al W y unas 12 millas del cabo Froward. Se abre justamente al N del citado cabo Holland, cuyas tierras altas la protegen de los vientos dominantes en esta zona, por lo que es recomendable como puerto de espera. En esta bahía suele haber muy buena pesca.

Al SE y casi 1 cable del cabo Holland se encuentra la roca Esk, la cual es una roca que aflora en bajamar, y de la que es necesario precaverse al ingresar al puerto.

Río San José.- Este río se vacía en la bahía Wood y sólo ha sido explorado hasta 2 millas arriba de su desembocadura, la que está libre de obstáculos. En el último punto alcanzado tiene como 30 metros de ancho y corre entre ribazos o escarpes de 4 metros de elevación, en medio de un espeso bosque.

Direcciones y fondeadero.- Para recalar a la bahía Wood, gobernar hacia el boquete situado detrás del cabo Holland, y al encontrarse cerca de la punta S de éste, poner la proa sobre un montículo situado en el término de la bahía y que tiene en la cumbre un manchón de árboles bien visible, manteniéndolo en línea con un pico muy notable que se halla 1 ó 2 millas dentro de tierra y demarcándolo al 334°. Debe evitarse con cuidado el banco del lado N que desciende bruscamente.

Los buques de poco tamaño deben fondear bien adentro de la bahía Wood, por fuera del sargazo que bordea las orillas, tanto en las proximidades del cabo Holland, donde se encuentra la roca Esk, como del embancamiento que se forma en la desembocadura del río San José —denominada Desembocadura Lengua Baja— destacada al S y casi 2 cables de la orilla, en el lado N y E de la bahía.

Cuando la corriente corre hacia el E, los buques de mucha eslora tendrán dificultad para salir desde dentro de la bahía, cuidando de no tocar en los bajos fondos que despide la desembocadura del río San José.

El fondeadero interior no es, pues, recomendable sino para buques de tamaño moderado; los buques mayores deben fondear más afuera en 15 a 20 metros de profundidad, al 140° y entre 3 y 5 cables del cabo Holland.

Costa inmediata.- Desde la bahía Wood hasta el cabo Froward, la costa continental continúa en dirección aproximadamente ESE, en una extensión de unas 12 millas; siendo la primera parte de este tramo, entre la bahía Wood y bahía Snug que le sigue al E, sensiblemente recta y acantilada.

Cuando buques de poco poder de máquinas naveguen a lo largo de esta costa con derrota

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

al W, viento fuerte de proa y corriente de vaciante, les favorecerá acercarse hasta 5 cables de la costa, colocándose así un tanto a su abrigo y en menor fuerza de corriente que más afuera; pero cuando se halle cerca de la bahía Wood debe cuidarse de evitar el banco que despide la punta Cushing.

Bahía Snug.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 52' S; Long. 71° 25' W (aprox.). Se forma al E y unas 8 millas de la bahía Wood y al W y 5 millas del cabo Froward. Es una pequeña escotadura de la costa frente a la desembocadura de un valle de 1 milla de ancho más o menos, por donde corre y desagua el río del Oro.

La isla Lambert, situada al S y 6,8 cables de la desembocadura del río del Oro, y las rocas y bajos fondos hacia el NW de la citada isla, detienen la poca marejada que pudiera entrar, y forman un espacio abrigado de bastante extensión donde no se sienten las turbonadas.

Si bien esta bahía Snug está completamente abierta, es un magnífico fondeadero por la buena calidad de su tenedero, constituido por un gran banco plano de fango cubierto de conchuelas desmenuzadas en la superficie, y formado con el limo y materiales que acarrean las aguas del río y que depositan al vaciarse en la bahía.

El mejor fondeadero se encuentra en 14 metros de agua, aproximadamente al 079° y 1,9 cables de la isla Lambert; pero en esa misma dirección y más al E hay también bastante espacio para que puedan fondear varios buques a la vez, en tenedero igualmente bueno al anterior.

Al tomar el fondeadero, para lo cual la isla Lambert es suficiente guía, tener presente que el veril exterior del banco ya aludido es acantilado y que con vientos del W la corriente de vaciante, o hacia el E, tira con fuerza.

Aunque el río del Oro es de bastante caudal, es también muy somero y tortuoso, razones por las cuales no se puede navegar.

Marea y corrientes.- En bahía Snug, la marea tiene una amplitud de 2,4 metros. En la publicación SHOA Nº 3009 "Tablas de Marea de la Costa de Chile", se encuentran las correcciones a realizar a Punta Arenas para obtener las horas y alturas de pleamar y bajamar en bahía Snug.

ÁREA OCCIDENTAL
ESTRECHO DE MAGALLANES
COSTA SUR
Desde la isla Cayetano al seno Magdalena

Isla Cayetano.- Situada al SE y casi 2 millas del cabo Edgeworth de la isla Santa Inés y al S y 2,7 millas de la isla Wren. Es una isla de regular tamaño y forma sensiblemente trapezoidal —con un mayor largo de 6,2 millas en sentido NE-SW y un ancho de algo más de 5,2 millas— que se encuentra como engastada en el extremo NW de la gran isla Clarence. Es arbolada y montañosa, en su parte N se alza el monte Sylvia de 646 metros y en el centro lo hace el monte Cayetano de 928 metros. En su costa NW hay una mancha blanca.

Entre el cabo Edgeworth y la isla Cayetano se abre la entrada N del canal Bárbara, que separa la costa E de las islas Santa Inés y Guardián Brito —por el lado W— de la costa E de las islas Cayetano y Clarence —por el lado E— y comunica el Estrecho de Magallanes con el canal Cockburn al S.

Por el lado W de la isla Cayetano, se encuentra la isla Wet, que forma las angosturas, conocidas como paso Shag, que accede directamente a la parte N del canal Bárbara. Por el lado E de la isla Cayetano, entre ella y la isla Clarence, existen varias islas e islotes, formándose en este paraje dos angosturas, conocidas como las angosturas González y Toms, ambas muy estrechas y peligrosas para la navegación, y que también acceden a la parte N del canal Bárbara; pero a través del canal San Miguel.

Baliza ciega Isla Cayetano.- En la punta Elvira. Es una estructura piramidal de fierro revestida en madera, de 4 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 58 metros. Señal costera.

Bahía Simón.- Carta Nº 11300. Se forma al E de la punta Elvira de la isla Cayetano, entre ésta y el cabo Englefield de la costa N de la isla Clarence. Es una ensenada que tiene algo más de 3 millas de boca por unas 5 millas de saco y está sembrada de islas y rocas. Las más importantes de éstas son la isla Castellano —situada al SW y 1 milla de la entrada— y la isla Burgess en la misma dirección y hacia el final de la bahía.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La bahía Simón se comunica por el S con el canal San Miguel que accede al canal Bárbara, a través de las angosturas Toms y González. La angostura Toms es suficientemente ancha, pero las corrientes tiran con gran intensidad. La angostura González, que corre entre las islas Burgess y Cayetano, tiene apenas 30 metros de ancho, y es muy peligrosa, aun para las embarcaciones menores, a causa de las fuertes corrientes y vientos rápidos que ahí se producen.

Caleta Miller.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 52' S; Long. 72° 04' W (aprox.). Se forma al S y a unas 3 millas de la punta Elvira —extremo NE de la isla Cayetano— y sobre la costa E de esta. Es una pequeña ensenada abierta al NNE donde se encuentra fondeadero ocasional. Frente a su entrada hay tres islotes rocosos rodeados de sargazos; en la punta E se alza un cerro notable de 235 metros. Se encuentra fondeadero en 9 metros de agua, aunque no se le puede recomendar por lo irregular. El agua y la leña son abundantes.

Puerto Lángara.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 53' S; Long. 72° 05' W (aprox.). Se forma inmediatamente al S de la caleta Miller, de la que lo separa una pequeña península donde se alza un cerro notable de 235 metros, y sobre la misma costa E de la isla Cayetano. Es una angosta bahía que se interna más de 1 milla en dirección NW, por 2,5 cables de ancho. Sus aguas son profundas excepto hacia el final del puerto y en una pequeña caleta que se forma en su costa N, lugares ambos que ofrecen un buen fondeadero; el primero en 14 metros de agua y el segundo en 9 metros de profundidad.

Isla Clarence.- Situada al E y S de la isla Cayetano y separada de ella por la bahía Simón, la angostura Toms y los canales San Miguel y Porvenir. Es una isla de gran tamaño y su costa N configura la ribera S del Estrecho de Magallanes en una extensión aproximada de 12 millas, comprendida entre los accesos N de los canales Bárbara y Pedro. En este tramo, sus orillas son muy sinuosas y recortadas por numerosos estuarios y senos que se internan profundamente en ellas, formando algunas bahías poco recomendables en general.

Cabo Englefield.- Situado al E y a unas 3,3 millas de la punta Elvira y formando el extremo NW de la isla Clarence. Este promontorio cierra por el E la bahía Simón. Al S y a 1,4 millas del citado cabo se alza el monte Pond de 766 metros, terminado en dos picachos muy característicos.

Desde el cabo Englefield hacia el E en una extensión de 2 millas, la ribera S del Estrecho de Magallanes despide hasta 7,5 cables afuera de la orilla, varios islotes y rocas rodeadas de sargazos, entre los que se encuentra el islote Theo.

Caleta Mellersh.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 53’ S; Long. 71° 58’ W. (aprox.). Se forma al SSW y a 2,7 millas del cabo Englefield y sobre la costa NW de la isla Clarence. Esta caleta se interna poco más de 2 millas en dirección ESE. Su entrada es profunda y se va angostando debido a un grupo de islas e islotes que se extienden hacia el fondo del saco, dejando un paso de casi 1,5 cables de ancho con 25 a 30 metros de agua; las islas deben dejarse todas por el W, tomando debido resguardo con un bajo de 7 metros que se destaca hacia el N y a poco más de 6 cables del borde N del islote de más al E. Hacia el S de este islote se encuentran profundidades entre 40 y 50 metros sobre fondo de piedra; al 121° y a 1,9 cables de su extremo S hay que tener cuidado con un bajo rocoso con 5 metros de agua encima que se extiende hacia el W y por poco más de 0,5 cable, donde se sondan 6,5 metros. En la costa al E de este bajo fondo se divisa un rodado notable. Al SSE y a 2,1 cables del bajo anterior se ha encontrado un bajo fondo de piedra de 5,5 metros, el que debe ser barajado dejándolo por el W. Se sigue en esta forma hacia el S, cuidando de no acercarse a la costa W, cuyas aguas son más someras y se encontrará fondeadero en 37 metros de agua sobre fondo de fango, equidistante de la costa del final a 0,8 cable de las riberas.

Caleta Shipton.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 55’ S; Long. 72° 01’ W. (aprox.). Se forma al SW y a 1,5 millas de la caleta Mellersh y sobre la misma costa. Es un angosto brazo de mar que se interna en la isla Clarence 1,2 millas hacia el SSW. En su boca presenta un ancho es de poco más de 1,2 cables, estrechándose a casi 0,5 cable hacia la mitad de su curso, para ensancharse nuevamente a unos 2,7 cables hacia el final del saco, donde

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

queda el fondeadero. En general, es profunda hasta muy cerca de la costa, y para entrar a ella basta con mantenerse a medio canal.

El mejor fondeadero en la caleta Shipton se encuentra en 38 metros de agua sobre fondo de fango, en el rincón SW del saco interior; con un radio de borneo de 130 metros.

Bahías Pond y Bell.- Carta Nº 11300. Al ESE y a 4 millas del cabo Englefield, se forma una gran ensenada, que se abre entre las puntas Tinquichisgua y Taylor, y comprende las bahías Pond y Bell; la primera a la entrada en la costa W y la segunda en el centro de la referida ensenada.

La bahía Pond ofrece un buen abrigo, pero es muy reducida, y de difícil acceso por lo cual no puede servir sino que para embarcaciones de reducido tamaño.

El monte Pond de 766 metros de elevación y situado al W y unas 2,5 millas de la bahía, presenta una de sus cumbres visible por el E desde que se abre el cabo Froward.

La parte S de la ensenada la forma la bahía Bell, de la cual únicamente se encuentra explorada y reconocida su extremo NW, donde se forma la caleta Bradley.

Caleta Bradley.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 54' S; Long. 71° 50' W (aprox.). Se forma al S y a poco más de 1 milla de la bahía Pond y sobre la misma costa W de la bahía Bell. Esta caleta es más pequeña que la anterior y se la puede reconocer sin dificultad por un pequeño cerro verde y redondo que forma la punta N de la caleta. El fondeadero está en 31 metros de agua y el buque puede quedar convenientemente aproado por medio de una codera que se dará a un anclote fondeado en 16 metros.

Punta Taylor.- Situada al E y a 6,2 millas del cabo Englefield y al SSW y a 6,4 millas del cabo Holland de la costa opuesta. Esta punta constituye la punta E de la entrada a la gran ensenada donde se hallan las bahías Pond y Bell.

Caleta Agua Dulce.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 54' S; Long. 71° 45' W (aprox.). Se forma al ESE y a 1,5 millas de la punta Taylor. Esta caleta es muy reducida y no tiene importancia alguna para la navegación.

Canal Pedro.- Carta Nº 11300. Separa la costa E de la isla Clarence —por el lado W— de la costa W de la isla Capitán Aracena —por el lado E—, en una extensión de unas 12 millas en dirección general N-S y presenta un ancho medio de poco más de 1 milla, hallándose en la parte N de su curso la pequeña caleta Murray y más al S, tres ensenadas, la del N denominada Wilson y las de más al S son las ensenadas Elsa y Jorge. Todas las cuales se internan en la costa W del canal.

Más al S de la parte mencionada y con el nombre de canal Acwalisnan, se prolonga el canal en cuestión en dirección SW-NE por otras 7 millas, hasta desembocar en el seno Dyneley de la hoya del canal Cockburn. El canal Acwalisnan tiene solamente 9 metros de agua en las angosturas, es peligroso por lo intenso de las corrientes que se experimentan y no ha sido levantado, por lo cual no se recomienda su navegación.

Baliza ciega Canal Pedro.- Al 291° y a 2,1 millas de punta Olvido. Torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con franja horizontal roja. Elevación 10 metros. Señal costera.

Caleta Murray.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 57' S; Long. 71° 41' W (aprox.). Se forma al S y a unas 3 millas de la entrada N del canal Pedro y sobre su costa W. Es una caleta muy pequeña, no pudiendo servir para embarcaciones de más de 35 metros de eslora a causa de una gran mancha de sargazos que restringe considerablemente el fondeadero, en el cual se encuentran 28 metros de profundidad, hacia el final de la caleta.

Ensenada Wilson.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 00' S; Long. 71° 43' W (aprox.). Se forma al SSW y a unas 2 millas de la caleta Murray y sobre la misma costa, donde al interior de ella y hacia el final del saco, se encuentra un fondeadero apropiado para buques pequeños.

Isla Capitán Aracena.- Situada al E de la isla Clarence y separada de ella por los canales Pedro y Acwalisnan. Esta isla es también de gran tamaño y se extiende hasta el canal Magdalena de modo que su costa N configura la ribera S del Estrecho de Magallanes en la zona comprendida entre el canal Pedro y el canal Magdalena, en un tramo de más de 24 millas de extensión. Esta isla constituye también otro archipiélago, cuyas principales islas

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

son: Capitán Aracena, la mayor; Harrison, a corta distancia al NE de la anterior; Diego, al SW de la primera y otras islas menores.

La costa de la isla Capitán Aracena es, en general, muy sinuosa y se encuentra recortada por varios estuarios y senos que se internan profundamente en ella, formando algunas bahías poco recomendables.

Caleta Hidden.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 57' S; Long. 71° 35' W. (aprox.). Se forma al E y 1,5 millas de la punta NE de la entrada N del canal Pedro; es un canalizo muy angosto que se abre sobre la costa NW de la isla Capitán Aracena. Esta caleta, si bien es reducida, en caso de necesidad puede ofrecer abrigo seguro para buques pequeños cuyo calado no sea mayor de 3 metros. En la entrada de la caleta, cuyo fondo es de arena fina, hay varias rocas que en bajamar descubren una buena extensión, dejando sólo por el lado N un paso de menos de 0,4 cables de ancho, con abundantes sargazos y 5 metros de agua en el centro como mayor profundidad.

Seno Petite.- Carta Nº 11300. (Ver croquis). Se forma al W y 2,5 millas de la punta Hetterley y sobre la costa NW de la isla Capitán Aracena. Este seno se interna casi 4 millas en dirección general SSE. Su entrada de aproximadamente 1 milla, se abre entre la punta Olvido —por el lado W— y la punta Escarpada —por el lado E—, más al interior se divide en dos brazos, formándose la caleta Cascada y la bahía Mazarredo. La profundidad varía irregularmente entre 14 metros y 118 metros.

Salvo la existencia de los bajos Harletey Licor, ubicados al final de la bahía Mazarredo y marcados por sargazos, este seno es limpio y podría fondearse en él con cierta seguridad, pues si bien es cierto que el relieve submarino es irregular, presenta buen tenedero ya que el fondo es de fango.

Caleta Cascada.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 58' S; Long. 71° 32' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma hacia el SSW del seno Petite, donde se abre un canal de 1 cable de ancho en su parte más angosta, entre las puntas Luz y Estoque, que comunica con la caleta Cascada. Para tomar esta caleta, se puede gobernar a medio freo entre las puntas Luz y Estoque, dejando al islote Muchacho por estribor.

El fondeadero queda ubicado al centro del saco que se abre al S una vez sobrepasado el islote Muchacho. Éste es excelente, pues asegura un buen tenedero en fondo de fango, y está protegido de todos los vientos y marejada del Estrecho de Magallanes.

Bahía Mazarredo.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 58' S; Long. 71° 30' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma hacia el SE del seno Petite, donde se interna unas 2,5 millas en dirección general S, desde la punta Alicia hacia el S. En su saco SE se encuentra la caleta María Ester y al término, la ensenada Sergio. La entrada tiene 5 cables de ancho, siendo su navegación sencilla por estar los bajos marcados por sargazos.

En la caleta María Ester se encuentra fondeadero en 20 metros de agua sobre fondo de fango, entre punta Yola y el islote Silvia, el que es abrigado de todos los vientos.

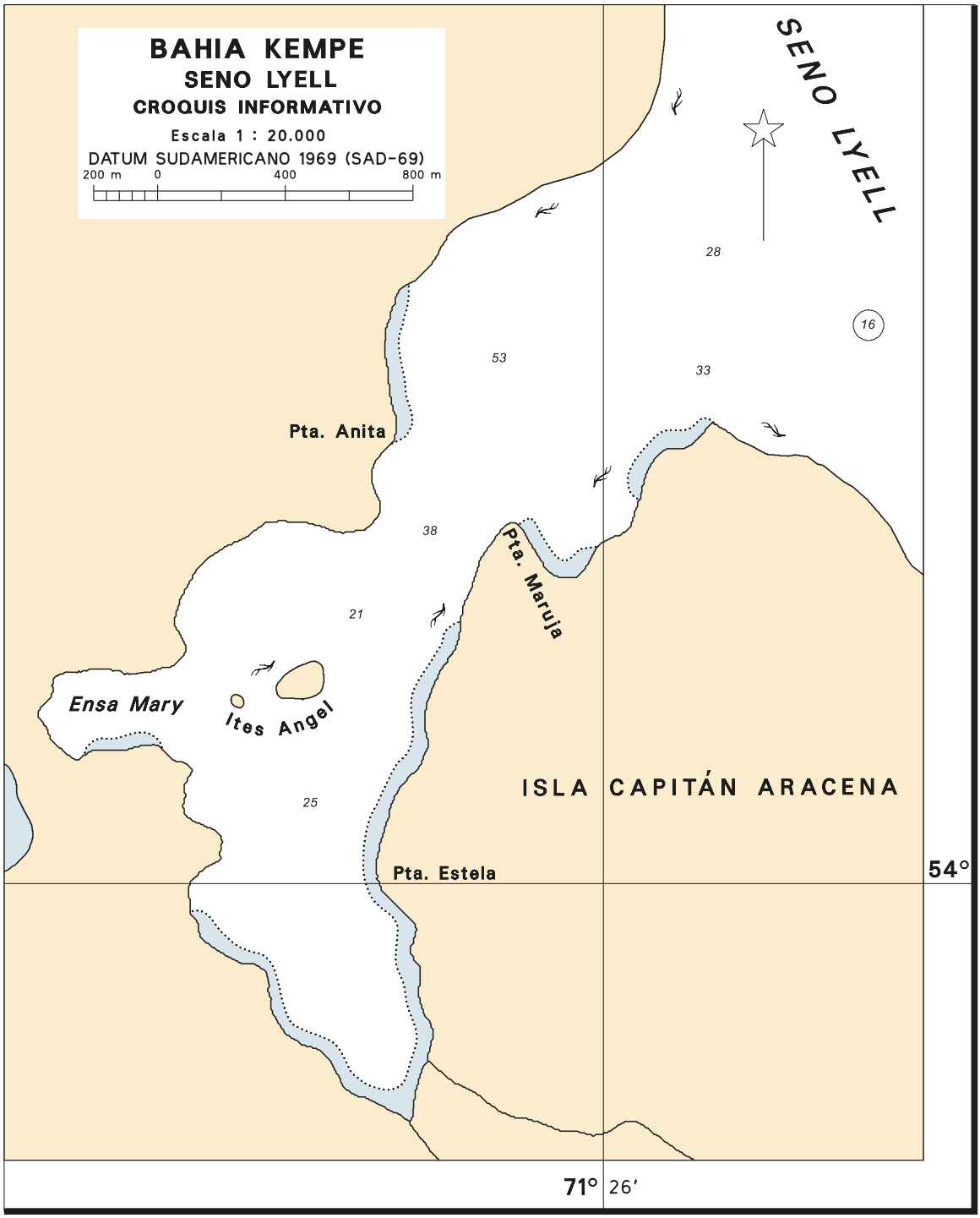
Punta Hetterley.- Situada al E y 2,6 millas del seno Petite y hacia el SW del cabo Froward en la costa opuesta. Es una punta redondeada y limpia a su pie. Por el lado E de esta punta se abre el seno Lyell, y hacia el ESE de ella se encuentran los islotes Dos Hermanos.

Islotes Dos Hermanos.- Situados al ESE y 1,3 millas de la punta Hetterley y al SW y 4,8 millas del cabo Froward en la costa opuesta. Son dos islotes muy notables, alzándose el mayor a 60 metros, y el otro muy pequeño a 21 metros.

Seno Lyell.- Carta Nº 11300. Se forma justamente hacia el SSE de la punta Hetterley —entre ésta y la punta Sharp situada al SE y 2,4 millas— y sobre la costa N de la isla Capitán Aracena, en la que se interna por más de 8 millas en dirección general S, con un ancho medio de 8 cables. Sus aguas son limpias y profundas, con excepción del final de su saco, que se encuentra cerrado por islas, islotes y bajos fondos que impiden el paso.

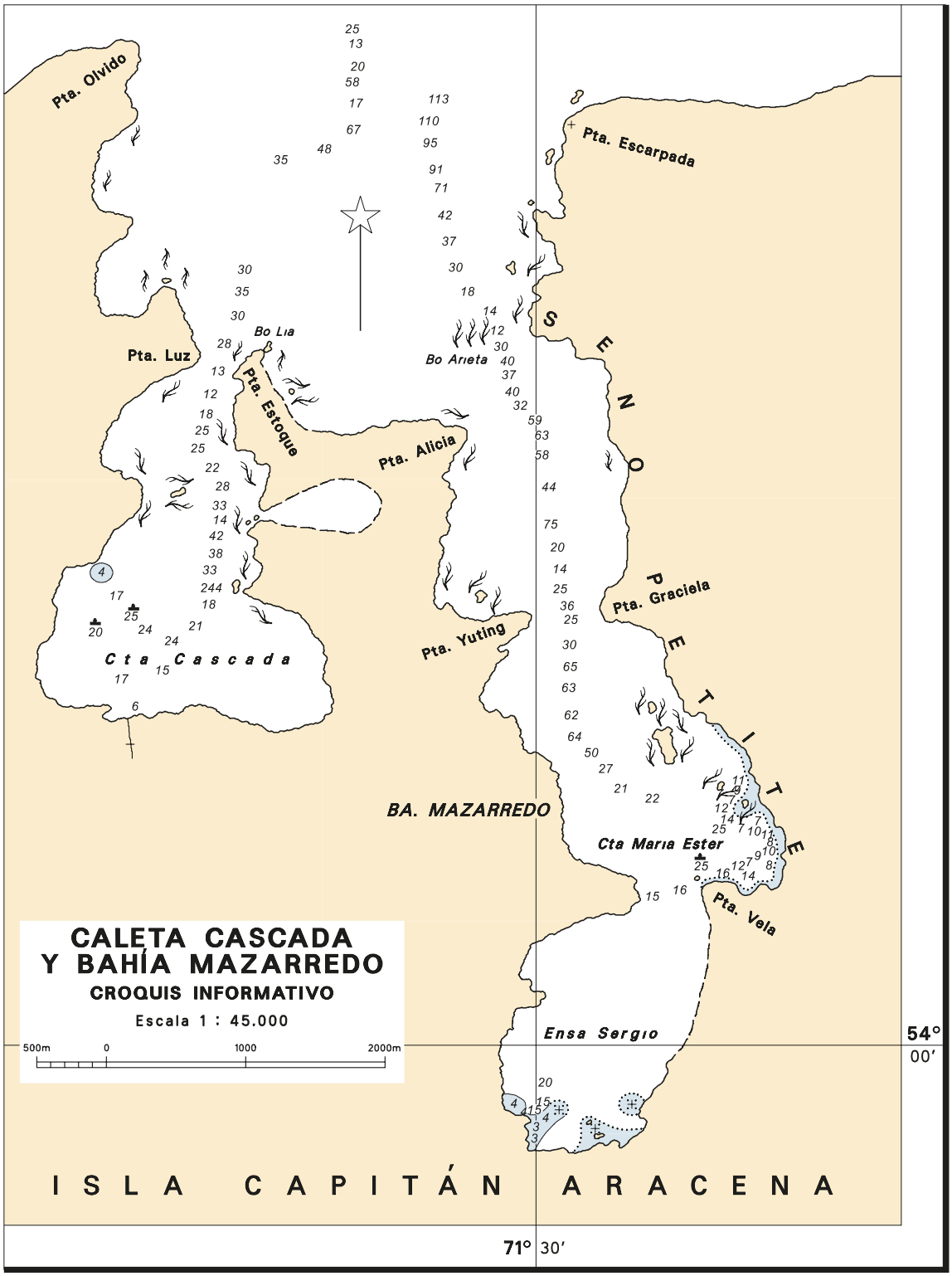
Su costa es alta y cubierta de frondosa vegetación, notándose la presencia de cascadas.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 11300

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 11300

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Bahía Kempe.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 00' S; Long. 71° 27' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al SW y 2 millas de los islotes Dos Hermanos y sobre la costa W del seno Lyell. Es una ensenada con una boca de acceso de unos 4,2 cables de ancho. Es limpia, ofrece fondeadero en 18 metros de agua sobre fondo de fango hacia el lado S, y es fácil de reconocer por la cascada que existe en el final.

Caleta Stokes.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 03' S; Long. 71° 25' W (aprox.). Se forma al SSE y 4 millas de la bahía Kempe y sobre la misma costa W del seno Lyell. Es una pequeña y angosta ensenada con un saco de 8 cables dirigido al W.

Península Greenough.- Situada al SE y unas 2 millas de la punta Hetterley en la misma costa y al SSW y unas 5 millas del cabo Froward en la costa opuesta, la cual es una maciza proyección de tierra de unas 8 millas de extensión en dirección media N-S y de un ancho medio de 4 millas. Su costa W configura la ribera E del seno Lyell.

Hacia el E de la costa de la península Greenough, se encuentra la isla Harrison, la isla Peak y el islote Periagua sucesivamente. Al final de la costa E de la península nombrada, se halla la caleta Sholl; al S de la isla Harrison se abre el estero Staples, en cuya ribera W está situada la caleta Hawkins; y por último, al E y unas 2 millas de dicho estero, la bahía lnman.

Las entradas a dichas caletas y al estero Staples son todas profundas y rodeadas de tierras altas y escarpadas. Se previene que tanto el estero Staples como las caletas mencionadas, no han sido completamente levantadas.

Isla Harrison.- Situada próxima al E de la península Greenough y separada de ella por un angosto canalizo no navegable. Es una isla de buen tamaño y forma alargada —mide poco más de 5 millas de N a S y su mayor ancho alcanza a casi 2 millas.

Isla Peak.- Situada al E y 2 millas de la isla Harrison. Es una isla de menor tamaño que la antes citada, de forma regular y se alza a 346 metros.

Las islas Harrison y Peak están como engastadas en la gran ensenada que se forma en la costa N de la isla Capitán Aracena y al E de la península Greenough, donde se internan hacia el S el estero Staples y la bahía Inman.

Para ingresar a la bahía Inman, la caleta Sholl o al estero Staples, puede pasarse por ambos lados de la isla Peak.

Estero Staples.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 08' S; Long. 71° 12' W (aprox.). Se forma sobre la costa N de la isla Capitán Aracena, inmediatamente al S de la isla Harrison. Este estero se interna unas 4 millas en dirección general S y tiene un ancho medio de 8 cables; en su mitad del final se bifurca en dos bahías, en las cuales se encuentran las caletas Hawkins y Lissan, las que por sus reducidas dimensiones son aptas únicamente para fondeadero de goletas.

La costa del estero Staples está formada por cerros altos, cubiertos de abundante vegetación, y sus aguas son limpias y profundas, navegables en toda su extensión.

Caleta Sholl.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 07' S; Long. 71° 14' W (aprox.). Se forma en la ribera SW del seno Magdalena, en el lado SE de la península Greenough e inmediatamente al W de la boca del estero Staples. Esta caleta está rodeada por altos cerros cubiertos de exuberante vegetación, lo que contribuye a darle al paisaje un hermoso aspecto. Sus aguas son profundas y tranquilas con algunas rocas que afloran marcadas con sargazos.

La caleta Sholl está resguardada de todos los vientos y abierta únicamente hacia el NE e incluso protegida de ese sector por la isla Harrison. En el lado NW de la caleta hay un buen tenedero en 28 metros de agua con fondo de arena, fango y conchuela. En cuanto a recursos naturales existe abundancia de madera, pero escasa presencia de mariscos y de caídas de agua.

Bahía Inman.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 09' S; Long. 71° 08' W (aprox.). Se forma inmediatamente al S de la isla Peak y sobre la costa NE de la isla Capitán Aracena. Esta caleta se interna casi 5 millas hacia el S, curvándose en su último tercio hacia el SSE, y no disminuyendo su ancho a menos de 5 cables. Al final de la bahía existen dos islotes, al N de los cuales se encuentra un fondeadero en 30 metros de agua sobre fondo de fango.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La bahía Inman es, en general, limpia y profunda; su costa es alta, con abundante vegetación y varias caídas de agua, ofreciendo a la vista hermosos paisajes.

Islote Periagua.- Situado al E y 2 millas del borde N de la isla Peak y al NNE y 7 cables del extremo NE de la isla Capitán Aracena en esta parte. Es un islote rocoso, muy pequeño, bajo y está rodeado de sargazos. Al NNW y 8 cables destaca un bajo fondo de 18 metros de profundidad.

No hay paso navegable entre el islote Periagua y la costa NE de la isla Capitán Aracena.

Caleta Beaubasin.- Carta Nº 11300. Lat. 54° 05' S; Long. 71° 02' W (aprox.). Se forma al SSE y 1,8 millas del islote Periagua y sobre la costa NE de la isla Capitán Aracena, inmediatamente al W de la boca N del canal Magdalena. Es una reducida ensenada al interior de una entrada que se angosta gradualmente y la forman dos puntas que avanzan muy próximas una de otra, y entre las cuales la profundidad es sólo de 5 metros; dentro de la caleta se sondan 9 metros de agua.

Para dirigirse a ella sirven de guías el islote Periagua y el monte Vernal, cuyo pie llega casi hasta la misma orilla E de la caleta.

La caleta Beaubasin es un lugar muy abrigado, pero aparte de eso no es de utilidad alguna para las naves que se dirijan o salgan del canal Magdalena; las que trafican en el Estrecho de Magallanes tienen el inconveniente de encontrarse muy lejos de la ruta ordinaria.

SENO MAGDALENA

Seno Magdalena.- Carta Nº 12400. Se denomina así a la extensión de agua comprendida entre la costa NE de la isla Capitán Aracena y la costa SW de la isla Dawson. El término del seno Magdalena es muy quebrado y recortado; se encuentran en él varias ensenadas y bahías que se internan bastante en la isla Capitán Aracena, y hacia el S y SE, respectivamente. Se comunica con los canales Magdalena y Gabriel.

Isla Dawson.- Situada al E y unas 5 millas del cabo San Isidro, la cual forma en este tramo la costa E del Estrecho de Magallanes. Esta isla se extiende 45 millas en sentido N-S, y tiene un ancho medio de 15 millas dentro de los siguientes límites: al N está separada de la Tierra del Fuego por el paso Boquerón, que tiene 10 millas de ancho y es la entrada del canal Whiteside y de la bahía Inútil; al E, S y SW está separada otra vez de la isla Tierra del Fuego por los canales Whiteside y Gabriel, respectivamente; al W el seno Magdalena, la separa la isla Capitán Aracena y por último, el Estrecho de Magallanes, la separa por el NW de la costa continental patagónica.

La isla puede considerarse dividida en dos secciones casi iguales en superficie, pero que difieren en su aspecto general; la primera o del N que comprende desde el cabo Valentín hasta el istmo que separa la bahía Lomas del seno Owen, está formada en su mayor parte por tierras de nivel moderado, con lomajes suaves, en los que alternan los terrenos libres con los bosques, aptos unos para la crianza del ganado lanar y otros para el vacuno. En el bosque abundan excelentes maderas de construcción.

La segunda zona, o sea la comprendida entre el istmo mencionado y el canal Gabriel, es muy montañosa y áspera; su apariencia general es singularmente agreste; las montañas se elevan hasta más de 800 metros de altura y las cumbres conservan la nieve aun durante el verano. Valles profundos se entrecruzan en diferentes sentidos y en su fondo y en la vertiente de las montañas crece un bosque abundante, variado y robusto.

La costa W de la isla Dawson, más alejada de la ruta ordinaria que la de la península de Brunswick, está expuesta a los vientos del 3er y 4º cuadrantes; carece de puertos o fondeaderos dignos de especial recomendación y de asientos de población o industriales y es apenas frecuentada por algunas goletas que accidentalmente se acercan a ella.

Bajo Camacho.- Se encuentra al SE y 8,1 millas de la baliza luminosa Cabo Froward, al N y 4,4 millas de la isla Peak y hacia el NW del seno Magdalena. Es un bajo fondo aislado con 10,1 metros de agua encima.

Si bien el bajo Camacho queda bastante claro al S de la derrota por el Estrecho de Magallanes, debe dársele debida atención cuando se navega hacia o desde el canal Magdalena y el canal Gabriel.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Bajo Miera.- Se encuentra al NE y 3,8 millas del islote Periagua, al NW y 4,2 millas de la punta Zig-Zag y hacia el N del seno Magdalena. Es un bajo fondo de sólo 13,7 metros de profundidad.

Punta Anxious.- Lat. 54° 07' S; Long. 70° 56' W (aprox.). Situada al SE y casi 8 millas del borde N de la isla Peak y configurando el extremo NW de la isla Tierra del Fuego en la costa E de la entrada N del canal Magdalena. Es una lengua de tierra baja dirigida al NW y que destaca próximo al NW de su término, varios islotes altos y cubiertos de vegetación —los islotes Anxious.

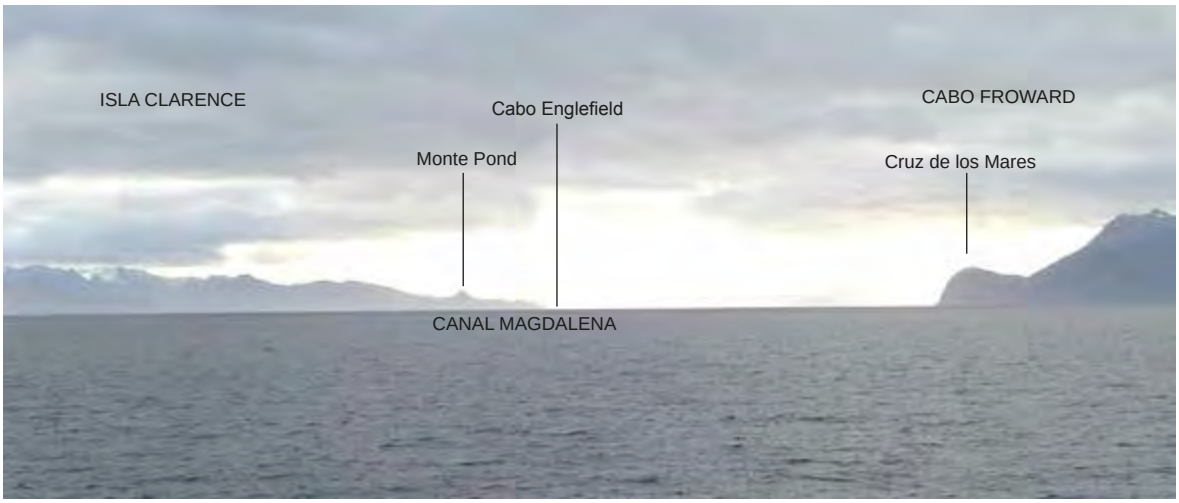
Baliza luminosa Islotes Anxious.- Sobre el mayor de los islotes Anxious. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Zig-Zag.- Situada al NE y 4 millas de la punta Anxious de la isla Tierra del Fuego y configurando el extremo SW de la isla Dawson. Esta punta destaca unos pequeños islotes en sus proximidades. Hacia el N continúa la costa W de la isla Dawson en un tramo bastante parejo y de unas 7,5 millas de extensión, hasta la punta Hillock.

La punta Zig-Zag, junto con la punta Anxious, señalan la entrada W del canal Gabriel.



Canal Magdalena. Vista de recalada desde el N



Paso Froward. Vista hacia el W

Cartas: 11000 - 11300 - 12400 - 12410

Cambio Nº 1, abril 2017.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Canal Magdalena.- Carta Nº 12400. Se abre en el sector S del seno Magdalena —en el Estrecho de Magallanes— entre la punta Anxious de la Tierra del Fuego —por el lado E— y el escarpado monte Vernal de la isla Capitán Aracena —por el lado W. Se extiende 20 millas en dirección S y tiene un ancho de 1,5 millas en su boca N, el que aumenta paulatinamente hacia el S, hasta llegar a tener 6 millas frente al cabo Peña.

Las tierras de uno y otro lado del canal son elevadas y barrancosas, particularmente las de la costa E, en la que rematan grandes estribaciones montañosas desprendidas de la cordillera Darwin. Esta costa es mucho más alta y precipitosa que la W, la cual desciende al mar en puntas y cabos de poca elevación, con islas y rocas en su proximidad. En la costa E desembocan enormes ventisqueros, siendo particularmente notables los que descienden del monte Sarmiento y el ventisquero Concepción.

Procediendo desde el N, se abre primero la boca W del canal Gabriel, lo que podría incluso inducir a error.

Aparte de las condiciones meteorológicas de la zona, la navegación del canal Magdalena no presenta dificultades por ser ancho, profundo y limpio. El único peligro que merece mencionarse es el bajo fondo de 5 metros que se halla al S y 11,7 millas de la punta Anxious —a medio canal entre el islote Cenaria y la punta Ernesto.

En el canal Magdalena corrientes de marea llegan a tener una intensidad de 3 nudos en sicigias. La corriente de flujo tira hacia el S —procede del N, esto es, desde el Estrecho de Magallanes—; en cambio la de reflujo lo hace hacia el N. Estas corrientes pueden producir remolinos y escarceos frente a las puntas Anxious y Turn.

En el Derrotero de la Costa de Chile. Volumen V, Capítulo XII, Segunda Parte, se encuentra una descripción detallada y particular del canal Magdalena, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Canal Gabriel.- Carta Nº 12410. Se abre en la parte SE del seno Magdalena y comunica las aguas del seno Magdalena con las de la bahía Fitton, el canal Whiteside y el seno Almirantazgo. Separa la costa S de la isla Dawson —por el lado N— de la costa N de la isla Tierra del Fuego —por el lado del S. Tiene una extensión de unas 30 millas y un ancho variable entre 3,8 millas y 2 cables, con sus riberas opuestas casi paralelas en todo su curso. El sector NW del canal, corre en dirección NW-SE, posteriormente en la angostura toma la dirección WNW-ESE. En el sector SE del canal, se mantiene el curso de la angostura hasta desembocar en la bahía Fitton, donde tuerce al NE hasta la confluencia con el canal Whiteside.

La boca W del canal Gabriel se abre entre la punta Zig-Zag de la isla Dawson y la punta Anxious de la isla Tierra del Fuego; su boca E queda entre el cabo Expectación de la isla Dawson y la saliente del cabo Rowlett de la isla Tierra del Fuego.

Los cerros que conforman la ribera N del canal Gabriel —la costa S de la isla Dawson— son de alturas inferiores a 900 metros y las laderas que caen al canal son barrancosas; entre esas cumbres destaca el cerro Expectación de 668 metros. En cambio, en lado S del canal —sobre la península que separa el canal Gabriel del seno Agostini— se levanta una cadena de altas montañas entre las cuales destacan el monte Hurt —el de más al W— de 960 metros y el monte Rudolphy de 1.585 metros, este último cubierto con nieves eternas. Las laderas de esta cadena montañosa de la costa S caen abruptamente al mar.

Las aguas del canal Gabriel son profundas entre el cabo Expectación y las cercanías de la punta Roepke, hacia el W de esta punta disminuyen progresivamente desde los 100 a los 24 metros en el sector de la angostura Gabriel, donde vuelve a aumentar la profundidad al W de la angostura.

Marea y corrientes.- El canal Gabriel se ve afectado por corrientes de notable intensidad que pueden alcanzar 5 a 6 nudos en su angostura; pudiendo afectar el gobierno de la nave.

La corriente de flujo tira hacia el SE; la de reflujo lo hace hacia el NW. Las mayores intensidades se alcanzan durante el flujo, generalmente en un período de 1 a 3 días con antelación a las fases lunares de cuarto creciente y cuarto menguante. En tanto, las menores intensidades de la corriente se presentan, comúnmente, 3 a 4 días con antelación a la sicigia lunar. Se ha observado que las estoas tienen una breve duración.

En la Sexta Parte del presente Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular del canal Gabriel, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Froward. Vista hacia el W

PASO FROWARD

Paso Froward.- Carta Nº 11300. Se conoce con este nombre al área del Estrecho de Magallanes que queda inmediatamente al S del cabo Froward.

Cabo Froward.- Situado al ESE y 12,8 millas del cabo Holland, aproximadamente en la mitad del Estrecho de Magallanes y configurando el extremo S de la península Brunswick y confín último de la tierra continental del continente Sudamericano. Es un notable promontorio que se levanta abrupto desde el mar hasta una elevación de 360 metros.

Justamente en el cabo Froward la costa del Estrecho de Magallanes cambia de dirección, continuando en sentido general SW-NE por unas 14 millas, hasta el cabo San Isidro.

El cerro que se eleva inmediatamente sobre el cabo fue designado por Sarmiento con el nombre de morro Santa Agueda; a espaldas de éste se alza el monte Victoria de 935 metros.

Baliza luminosa Cabo Froward.- En la orilla S del cabo Froward. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Cruz de los Mares.- Erigida en la cumbre de la que es pie el cabo Froward. Es una cruz constituida por una estructura tubular metálica que alcanza 24 metros de altura, de color blanco, muy notable, denominada “Cruz de los Mares”. Exhibe luces a destellos. Elevación 480 metros.

PASO DEL HAMBRE

Paso del Hambre.- Cartas Nº 11300 y 11400. Se forma entre la costa SE de la península de Brunswick comprendida entre el cabo Froward y la punta Carreras —por el lado NW— y la costa W de la isla Dawson comprendida entre la punta Hillcock y el cabo Valentín —por el lado E. Este paso se extiende unas 23 millas en dirección general SW-NE y presenta un ancho mínimo no inferior a 5 millas; es profundo y no presenta peligros.

PASO DEL HAMBRE - COSTA OESTE
Desde el cabo Froward a la punta Carreras

Costa continental.- Desde el cabo Froward en dirección al cabo San Isidro la costa se dirige recta al ENE por espacio de unas 13,8 millas; la forman montañas abruptas y precipitosas, cu-biertas sus faldas y hondonadas de abundante vegetación.

La única proyección que existe en este tramo es la punta Sampaio, situada al ENE y unas 3 millas del cabo Froward, la cual está constituida por una playa de cascajo cubierta de árboles desde los 20 metros de la ribera. Por el lado N de la punta Sampaio se forma la bahía Rosa, pequeña escotadura en la cual desemboca un arroyo que desciende por el único valle que existe en esta costa, bahía en la cual ocasionalmente y con vientos del SW puede fondearse en 20 metros de agua a 5 cables de costa, pero ello sería imprudente hacerlo con vientos de más al S.

Punta Glascott.- Situada al ENE y unas 7 millas del cabo Froward. Esta punta está constituida por el extremo de una cadena de cerros elevados que

Cartas: 11000 - 11300 - 11400 - 12400

Original, septiembre 2015.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso del Hambre. Vista hacia el NE

se prolonga alguna distancia al interior, con varias cimas prominentes, figurando entre éstas como la más importante, la del pico Nodales de 763 metros.

Desde la punta Glascott hasta el cabo San Isidro, la costa continúa aproximadamente al ENE por unas 6 millas, formándose en este tramo varias bahías y surgideros; las bahías San Nicolás, Bougainville, Bournand, Bouchage, del Indio, del Cañón y del Águila.

Bahía San Nicolás.- Carta Nº 11431. Lat. 53° 51' S; Long. 71° 06' W (aprox.). Se forma contigua-mente al N de la punta Glascott. Esta bahía presenta una boca de 1,6 millas con un saco de unos 7 cables dirigido al NW. En el final de la bahía desemboca el río De Gennes, de 100 metros de ancho y de curso, al parecer, largo y tortuoso; la boca está obstruida por un banco o barra que varía continuamente de posición; esto y la multitud de árboles que abundan en sus riberas dificultan en alto grado la faena de hacer aguada. Existen en esta bahía algunas casas ubicadas en la costa W de la desembocadura del río De Gennes.

Casi al centro de la bahía San Nicolás se halla el islote Sánchez, pequeño y boscoso, entre el cual y la costa continental hay un paso con 12 metros de agua. La punta E de la bahía despide sargazos en todo su redoso. Al NE de esta punta y separado por un canalizo de 1 cable de ancho, se encuentra la isla Nassau; aunque la menor profundidad de este canalizo es de 12 metros, sin embargo, por estar afuera de la derrota y a causa de la irregularidad de las corrientes, no es conveniente navegarlo. La ribera de la bahía está orillada por un banco somero que se extiende hasta 2,5 cables afuera y que reduce considerablemente su extensión; el veril exterior del banco es acantilado y se distingue con facilidad su situación por el escarceo que se produce en las aguas tan pronto como sopla una brisa moderada y porque la mar rompe en él a media marea.

La bahía San Nicolás es la mejor de las existentes en esta costa desde el cabo Froward al de San Isidro, tanto por la moderada y uniforme profundidad de las aguas, como por la extensión del fondeadero y facilidad de acceso.

Direcciones y fondeadero.- El mejor fondeadero en la bahía San Nicolás, en 20 metros de agua sobre fondo de arcilla o fango, se encuentra a media distancia entre la punta Glascott y el islote Sánchez. Los buques pequeños pueden ir un poco más adentro, hasta llegar a la enfilación de la costa S del islote Sánchez con la punta Santa Brígida de la isla Nassau y demarcando la boca del río aproximadamente al 347°. En este fondeadero se está libre de los vientos del 3er cuadrante.

Al elegir fondeadero es necesario no ir tan adentro de la bahía ya que se puede caer sobre el banco costero; pero a menos de acercarse demasiado a la costa del SW no habrá peligro alguno, siempre que la costa S del islote Sánchez no llegue a demarcarse más que al 085°.

Experiencias.- Naves de hasta 140 metros de eslora han fondeado en 19 metros de agua sobre fondo de fango y arcilla; aproximando al rumbo 347°, proa a la punta E de la desembocadura del río De Gennes; largando el ancla cuando el islote Sánchez se demarca al 020° y se encuentra a 2,8 cables. Buen tenedero.

Cartas: 11000 - 11300 - 11400 - 11432

Original, septiembre 2015.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Isla Nassau.- Situada inmediatamente al NE de la punta E de la bahía San Nicolás y muy próxima a la costa vecina. Es una isla pequeña, de forma alargada, se eleva a 51 metros y está cubierta de vegetación. Siendo muy angosto el canalizo que la separa de la costa continental, la isla se proyecta sobre esa costa y sería muy difícil reconocerla si no fuera que en su cumbre hay algunas rocas bastante notables, de perfil fino y puntiagudo.

Procediendo del E cuando se dobla el cabo San Isidro, la punta Santa Brígida de 18 metros de elevación —extremo S de la isla Nassau y el punto más saliente de toda esta costa hasta el cabo Froward— aparece como una pequeña isla. En el canalizo que separa la isla de la costa opuesta, la menor profundidad es de 12 metros, aumentando gradualmente hacia cada lado, pero atendiendo al reducido freo y a la irregularidad de las corrientes, no hay ventaja alguna en transitarlo.

Bahía Bougainville.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 50' S; Long. 71° 04’ W (aprox.). Se forma justamente al N de la isla Nassau. Esta bahía, a la que los loberos llamaban puerto Jack, es una reducida dársena natural perfectamente abrigada y profunda. Su acceso es un tanto dificultoso, pero un buque puede fondear allí en 22 metros de agua y acoderarse con espías a los árboles cercanos a las orillas.

La bahía Bougainville es completamente abrigada de todos los vientos, los que aun cuando soplan muy fuertes, sólo se hacen conocer por el ruido que producen en el bosque, pues las aguas quedan siempre en perfecta tranquilidad. Un riachuelo que se vacía en el final de esta caleta proporciona buena agua dulce aunque no en abundancia.

Bahía Bournand.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 49' S; Long, 71° 04' W (aprox.). Se halla adyacente al NE de la bahía Bougainville. Es una ensenada donde se encuentra fondeadero en 15 metros de agua sobre fondo de arcilla, en el extremo SW de una playa roqueña y frente a un arroyo con buena agua que desemboca en esa parte. Está regularmente protegida de los vientos del 3er cuadrante por la isla Nassau ubicada muy cerca de la costa.

Está separada de la bahía Bouchage que sigue al E, por el cabo Remarcable que lo forma un morro de faldas escarpadas, cubierto de vegetación. A unos 2 cables del cabo hay más de 55 metros de agua, pero a 0,2 cable la profundidad es de 40 metros.

Bahía Bouchage.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 49' S; Long. 71° 03' W (aprox.). Se forma justamente al N del cabo Remarcable. Es una bahía pequeña y de aguas profundas, excepto hacia la parte del final, donde se puede encontrar fondeadero en 14 metros de agua sobre fondo de arcilla.

Bahía del Indio.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 48' S; Long. 71° 01' W (aprox.). Se forma al NE y 1,8 millas de la isla Nassau. Esta bahía es una ensenada abierta al SE y de muy poco saco. Su lado N es muy bajo a causa de los depósitos de aluvión que acarrea el río Yumbel que desemboca casi al centro de la costa del final. La punta del SW de la bahía despide una mancha de sargazos que se extiende hasta 2 cables afuera, pero se sondan en ella 17 metros en su parte central. Cerca de la ribera W de la ensenada hay una pequeña isla separada de tierra por un canalizo sólo navegable por botes. Hacia el SE de ella existe una roca aflorada de cerca de 4 metros de elevación, al N o al S de la cual puede fondearse en 13 a 15 metros de agua, suficientemente abrigado de los vientos dominantes y con buen tenedero.

Bahía del Cañón.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 48' S; Long. 71° 00' W (aprox.). Se forma al ENE y 1,2 millas de la bahía del Indio y sobre la misma costa. Esta bahía, aunque reducida permite fondear en ella un buque en 15 a 16 metros de agua sobre fondo de arcilla dura, cerca de la costa SW. Descargan en esta bahía dos riachuelos, en los cuales es fácil proveerse de agua. Un cerro redondo de mediana cota y muy boscoso la separa de la bahía del Indio.

Bahía del Águila.- Carta Nº 11431. Lat. 53° 47' S; Long. 70° 59' W (aprox.). Se forma al NE y unas 5 millas de la bahía San Nicolás e inmediatamente al W del cabo San Isidro. Es una reducida ensenada con 6 cables de boca y de saco. En ella se vacían dos arroyos, pero sus aguas cargadas de materias vegetales en suspensión, aunque no son dañinas, se descomponen fácilmente en los

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

embalses, situación que es muy común en el Estrecho de Magallanes. El bosque es frondoso y las maderas abundantes.

La punta SW de la bahía del Águila destaca hasta 0,5 cables afuera de la orilla, un arrecife con una pequeña isla en su centro.

La bahía del Águila ofrece fondeadero en 18 a 20 metros de agua sobre buen tenedero, las anclas agarran bien, hacia el final del saco. Siendo fácil tomarlo de noche debido a la baliza luminosa San Isidro. Este fondeadero es apto sólo para buques pequeños, los cuales deben acoderarse a tierra, pues de las montañas bajan a veces chubascos muy violentos. Si la permanencia en el fondeadero es breve y las condiciones meteorológicas son buenas no es necesario amarrarse a tierra.

Monte Tarn.- Situado al NW y 2,8 millas del cabo San Isidro. Es la montaña más característica de este tramo de la costa W del Estrecho de Magallanes; su cima es un picacho agudo que se eleva a 825 metros, pero, en realidad, la cumbre está constituida por una arista afilada que se extiende una milla más o menos en dirección NW-SE, con profundos precipicios en el lado del NE y faldas abruptas en el opuesto.

Vista esta montaña desde el W y desde la punta Santa Ana al S, su perfil varía notablemente presentándose como el de una silla de montar; pero quien la observa desde el N, ya que es visible desde la vecindad de la Segunda Angostura situada como a 60 millas, aparece como la parte más saliente de la costa continental.

Durante los meses de verano se ven algunas manchas de nieve cerca de la cumbre, pero en invierno se cubren completamente de blanco hasta los dos tercios de su altura.

Cabo San Isidro.- Situado al E de la bahía del Águila y en el punto mismo en que la costa cambia de dirección, circunstancia que lo hace bien visible. Es un promontorio constituido por una colina de 21 metros de elevación, de contornos redondeados y con bastante vegetación, que se halla en el extremo de una cadena de cerros de la que el monte Tarn es el más prominente y notable.

El cabo San Isidro desprende hasta cerca de 2 cables afuera, un bajo rocoso cubierto de sargazos y en cuyo contorno hay una roca que aflora en bajamar. En este punto es donde encalló la nave inglesa “Cordillera”, cuyo casco ya ha desaparecido.

Baliza luminosa Cabo San Isidro.- Sobre el ca-bo San Isidro. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Árbol.- Situada al N y unas 2 millas del cabo San Isidro y en la misma costa. Al S y 1,5 millas de esta punta y por el NNW del cabo San Isidro, hay un fondeadero en 16 a 18 metros de agua.

Entre la punta Árbol y la bahía Voces situada más al N y unas 5 millas, la costa es acantilada y profunda, aun a corta distancia de la orilla.

Bahía Voces.- Carta Nº 11300. Lat. 53° 40’ S; Long. 70° 58’ W (aprox.) Se forma al NNE y casi 5 millas de la punta Árbol y al S del puerto San Juan de la Posesión. Esta bahía corresponde a una leve inflexión de la costa en esta parte y donde se vacía el río Segundo.

La bahía Voces ofrece fondeadero en 13 a 16 metros de agua, frente a la desembocadura del río Segundo, pero no tan abrigado como el de aquél. Sólo debe usarse en caso de no haber disponibilidad en el puerto San Juan de la Posesión.

Puerto San Juan de la Posesión.- Carta Nº 11431. Lat. 53° 38' S; Long. 70° 56’ W (aprox.). Se forma al NNE y unas 2 millas de la bahía Voces y justamente al SW de la punta Santa Ana, y muy poco al interior de una bahía de 1,2 millas de boca —entre la punta Santa Ana y la punta Sedger— por algo más de 1 milla de saco dirigido al NW, a causa de los bancos que forman las arenas que arrastra el río San Juan sobre la costa W y del final del saco, y están avanzando en forma progresiva, los cuales limitan el área útil de fondeo. Al W de la bahía hay algunas casas de una estancia, desde donde se accede al camino hasta Punta Arenas. Asimismo, una cruz blanca que sirve de referencia para ingresar y fondear en el puerto.

Frente a la costa W de la bahía y a 3 cables afuera de la línea de la pleamar, se encuentra la roca España, a 2 metros de profundidad, la cual se demarca al 240° de la punta Santa Ana.

Cartas: 11000 - 11300 - 11400 - 11431

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

El río San Juan se vacía hacia la parte S del puerto; su desembocadura está obstruida por una barra que en bajamar queda en seco; pero a media marea, dicha barra puede ser salvada por embarcaciones menores y remontar el río hasta 3 a 4 millas; al término de esta distancia los troncos de árboles caídos son tan abundantes que es imposible avanzar más y las riberas y playas están cubiertas de maderos de todas dimensiones arrastrados por las aguas.

El río San Juan recibió este nombre de Sarmiento; y Pecket, oficial del Narborough, que dijo haberlo remontado por espacio de 9 millas, le dio el nombre de Segars; por fin, Byron lo denominó Sedgers haciendo a la vez una encomiástica descripción de los bosques vecinos.

El puerto San Juan de la Posesión es un excelente fondeadero para buques de todos los tamaños y en sus riberas a cada lado del final de la ensenada hay buenos desembarcaderos para botes, excepto cuando soplan los temporales del E.

Recursos.- Como en los demás puertos del Estrecho de Magallanes, en el puerto San Juan de la Posesión la pesca es muy variable, dependiendo no sólo de la marea sino también del viento reinante. Sin embargo, en esta bahía es muy abundante el pejerrey. La caza tampoco escasea, aunque es también contingente; en los pantanos y lagunas se suelen encontrar patos y gansos, y en el bosque zorzales, becasinas y otras aves.

Hay comunicación por teléfono, y buenos caminos hacia Punta Arenas.

Marea y corrientes.- En la costa del puerto San Juan de la Posesión la corriente de flujo fluye en general hacia el S y la de reflujo al N, pero el momento del repunte es muy variable; depende del viento local reinante su producción y duración. Ocurre así con frecuencia que con vientos del S se establece en el canal y a lo largo de la costa, una corriente hacia el N.

La amplitud de la marea es también algo variable; en invierno, con vientos del E y del NE, la marea sube un poco más del límite frecuente e inunda las tierras bajas vecinas a las playas, a la vez que los ríos salen de madre, empujadas sus aguas hacia arriba por la creciente. En verano, el fenómeno de la marea es más regular.

Direcciones y fondeadero.- Para entrar al puerto San Juan de la Posesión viniendo desde el N, rodear la punta Santa Ana a no menos de 9 cables, con el fin de pasar por fuera del bajo Arauco. A los buques mayores les conviene tomar mayor resguardo aún, por haberse sondado 12 metros al SW y 7 cables de la punta mencionada, lo que indica la existencia de un cordón submarino en la prolongación de la punta Santa Ana.

Dentro del puerto gobernar rectamente al final de la ensenada, manteniendo enfilada y al 313° la cumbre del monte San Felipe con la boca del riachuelo Brook, que desagua en aquella dirección y que se reconocerá con facilidad por una abertura o separación que se observa entre los árboles de la orilla. Gobernar así hasta que se vea la boca del río San Juan y sin llegar a la línea de enfilación de las puntas de su entrada, largar el ancla en 13 a 16 metros de profundidad, según convenga.

Si el monte San Felipe no estuviera visible, emplear entonces como marca de referencia, además de la baliza luminosa de la punta Santa Ana, una cruz blanca situada en la costa W de la bahía, un poco al N de las casas y que constituye una buena señal.

El fondeadero más adecuado en 15 metros de agua sobre fondo de arcilla, buen tenedero, está ubicado al centro de la bahía al 232° y 5,3 cables de la baliza luminosa Punta Santa Ana. Si se esperan fuertes vientos, es aconsejable fondear con las dos anclas. En verano, que es la época de los fuertes vientos del SW, el mejor fondeadero está hacia el W del puerto en 16 metros de agua; pero en invierno es más conveniente mantenerse en el centro donde se podrá soportar con mayor seguridad un viento del 1er ó 2º cuadrantes. Los vientos más fuertes en esta bahía como en general, en todo el Estrecho de Magallanes, son los del NW al SW; algunas veces soplan también bastante duros los del S y ocasionalmente descienden por el valle, situado al S del monte San Felipe, ráfagas de bastante intensidad. A menos que el buque sea de gran tamaño o que haya de permanecer una larga estadía en el puerto, una sola ancla fondeada es suficiente, pudiendo acoderarse con un anclote al SE. El tenedero, siendo muy bueno en todo el puerto, es mejor en el centro; en general se compone de arcilla dura y consistente, cubierta en algunas partes con arena.

Cartas: 11000 - 11300 - 11400 - 11431 - 11432

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Experiencias.- Naves de hasta 180 metros de eslora han fondeado en 20 metros de agua sobre fondo de fango y arcilla; aproximando al rumbo 305°, proa a la cruz blanca existente en la costa W de la bahía; largando el ancla cuando la baliza luminosa Punta Santa Ana se demarca al 039° y la costa más próxima de la citada punta se encuentra a 7,3 cables. Experimentando buen tenedero. En caso de esperar fuertes vientos, es aconsejable fondear la segunda ancla.

Punta Santa Ana.- Situada al NNE y a unas 9,5 millas del cabo San Isidro y en la misma costa. Es el término de una angosta proyección de tierra que se interna bastante hacia el SE en el mar. Esta punta cierra el puerto San Juan de la Posesión por el NE; y, si bien es acantilada y limpia a su pie, destaca al bajo Arauco, por lo que debe rodeársela a prudente distancia.

En este punto se estableció la primera colonia de nuestro país en el Estrecho de Magallanes. Se ha reconstruido el fuerte y otros edificios, y se ha formado un museo histórico, muy visitado por los turistas que viajan desde Punta Arenas.

Al NW y a 3,9 millas de la punta Santa Ana, se alza el monte San Felipe a 469 metros.

Baliza luminosa Punta Santa Ana.- En las proximidades de la punta Santa Ana. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo Arauco.- Se encuentra al SE y a 2,5 cables del extremo de la punta Santa Ana. Es un bajo fondo de roca de 9 metros. Más al SE y a 4,5 cables del citado peligro, se halla otro bajo fondo de 12 metros de profundidad.

Puerto del Hambre.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 37' S; Long. 70° 55' W (aprox.). Se forma al NW y a 1 milla de la punta Santa Ana, al interior de una muy pequeña bahía formada entre el lado NE de la punta Santa Ana y la costa SW de la punta Askew. Es apto sólo para goletas y embarcaciones menores.

Bahía Carreras.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 36' S; Long. 70° 55' W (aprox.). Se encuentra al N y a 2 millas de la punta Santa Ana, la cual se forma entre la costa NE de la punta Askew por el S, constituida ésta, por un promontorio bastante notable, y por la punta Carreras y el arrecife Georgia por el N.

El fondeadero es muy reducido aunque seguro, sondándose en él 25 metros de agua sobre lecho de arena y fango, frente a la parte central de una playa arenosa que hay en el final de esta pequeña bahía y al E de unas casas allí existentes.

Más próximo a la costa y en el límite interior del arrecife Georgia, el fondo es muy somero y un buque ahí fondeado debe tomar precauciones con los vientos del SE. Para entrar a la bahía tener presente que un buque estará libre del arrecife nombrado siempre que la punta Askew sobrepase la demarcación 240°.

Se ha experimentado un fondeadero en 53 metros de agua sobre fondo de fango, al 194° y a 4,4 cables de la punta Carreras; con buenos resultados al soportarse de buena forma vientos de componente N —NNW al NNE— entre 30 y 25 nudos, con rachas de hasta 48 nudos.

Boya luminosa Bahía Carreras.- Al 136° y a 7 cables de punta Carreras, Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Casa notable.- Situada al SW y unos 5,4 cables de la punta Carreras. Es de color blanco con techo azul y constituye una referencia por la proa para tomar el fondeadero.

Punta Carreras.- Situada al N y a 2,8 millas de la punta Santa Ana y en la misma costa. Es una proyección de tierra baja y sobresale cerca de 5 cables afuera de la línea general de la costa en esta parte; desde su extremo se desprende hacia el SE el arrecife Georgia de casi 8 cables de largo y que en bajamar queda en seco hasta cierta distancia.

PASO DEL HAMBRE - COSTA ESTE
Desde la punta Hillock al cabo Valentín

Punta Hillock.- Lat. 53° 56' S; Long. 70° 54' W (aprox.). Situada al NNW y a 7,5 millas de la punta Zig-Zag y en la misma costa W de la isla Dawson. Es una punta de redoso limpio. Al NNE y a 9 cables se encuentra la punta Valdés —con dos rocas que afloran en bajamar rodeadas de sargazos en sus proximidades— y que señala el límite S de la entrada al puerto Valdés.

Islotes Rocky.- Situados al NNW y a 1,5 millas de la punta Hillock, al SW y a 1,9 millas del cabo San Antonio, y frente a la boca de la ensenada donde

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

se encuentran los puertos Valdés y San Antonio. Conforman un grupo de varios islotes pequeños y rocas sumergidas, todos rodeadas de sargazos. Los dos más notables se elevan a 9 y 6 metros.

Si bien los islotes Rocky pueden rodearse por el N o por el S, es más seguro y expedito hacerlo por el S de ellos.

Bajos Mantilla.- Se encuentran al SW y a 1,5 millas de los islotes Rocky y al interior de un área de bajas profundidades, donde hay dos picachos a 18,1 y 18,6 metros de profundidad.

Los bajos Mantilla quedan normalmente al E de la derrota entre el Estrecho de Magallanes y el seno Magdalena.

Puerto Valdés.- Carta Nº 11431. Lat. 52° 56' S; Long. 73° 51' W (aprox.). Se forma al NE y a 1,3 millas de la punta Hillock, al SE y a 2 millas de los islotes Rocky y sobre la costa W de la isla Dawson. Es un estero que se interna al SE más o menos 2 millas. Su aspecto no es muy atrayente, pues las montañas que lo rodean se elevan de 700 a 800 metros, con quebradas profundas, por donde deben descender frecuentes chubascos y ráfagas de extremada violencia, de lo cual dan muestras las filas de árboles arrancados de raíz que allí se observan.

La profundidad del puerto disminuye rápidamente desde la punta Valdés hacia el final del estero —desde 54 a 7,2 metros—, donde desemboca un riachuelo que forma un extenso banco que está en avance hacia el NW.

La punta Valdés desprende al NW y hasta 1,1 cables afuera, dos rocas que afloran en bajamar rodeadas de sargazos.

Puerto San Antonio.- Carta Nº 11400. Lat. 53° 54' S; Long. 70° 53' W (aprox.). Se forma al N y a 1 milla de la entrada al puerto Valdés y sobre la costa W de la isla Dawson, entre dicha costa y dos islas vecinas denominadas Norte y San Juan, separadas una de otra por un canalizo que no es practicable. Es un angosto canalizo de menos de 3,3 cables de ancho y limitado hacia el NNW por la proyección de tierra al S del cabo San Antonio.

Dentro del puerto, y particularmente hacia su extremo N, hay algunos islotes; a su vez el borde W de la isla Norte desprende un arrecife que se destaca al WNW y hasta 2,2 cables afuera; y hacia el SW de la misma, están los islotes Rocky.

No obstante que el puerto San Antonio tiene la apariencia de ser muy abrigado, en él se experimentan malos tiempos y chubascos tan violentos que no lo hacen recomendable.

Como en el lado opuesto del Estrecho de Magallanes hay buenos fondeaderos, no debe acudirse al puerto San Antonio sino en caso de estricta necesidad. Se advierte, por último, que este puerto no ha sido levantado.

Costa inmediata.- Desde el puerto San Antonio hacia el N, la costa W de la isla Dawson continua en dirección general ENE, formando a 2 millas de aquél, la bahía Amigo, abierta y desabrigada. Más allá de esta bahía, la costa se dirige ahora al NNE por otras 2 millas, al término de dicha distancia se halla la punta Joaquín.

Punta Joaquín.- Situada al NNE y a unas 2 millas de la bahía Amigo y al ESE y a unas 5 millas del cabo San Isidro en la costa opuesta. Es una punta que está coronada por un pequeño morro de faldeos suaves y de perfil muy regular, por cuya circunstancia es muy característica. Con el cabo referido se forma en esta zona la parte más angosta del Estrecho de Magallanes.

Una nave procedente del W tendrá la punta Joaquín a la vista desde que doble el cabo Froward; en cambio, para otra que proceda del N la punta le es poco visible, porque se proyecta sobre las tierras que siguen al S.

Bahía Lomas.- Carta Nº 11400. Se forma al ENE y a casi 3 millas de la punta Joaquín y sobre la costa W de la isla Dawson. Es una profunda y dilatada inflexión de la referida costa que mide cerca de 6 millas de saco, y en su término, un valle muy bajo y boscoso configura un istmo de 3 a 4 millas de ancho que separa las aguas del Estrecho de Magallanes de las del seno Owen sobre la costa E de la isla.

Aunque suficientemente abrigada contra el SW, la bahía Lomas no lo está asimismo contra los vientos del 4º cuadrante. Hacia el final de la bahía, la profundidad es moderada y el tenedero de arcilla azul dura.

Más al N de la bahía Lomas, la costa corre sensiblemente en esa dirección hasta la punta Stu-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

benrauch, y despide hasta unos 5 cables afuera de la orilla, algunos escollos y fondos someros.

Santuario de la Naturaleza "Bahía Lomas"

Decreto Supremo Nº 16, de fecha 11 de junio de 2019, Ministerio del Medio Ambiente, http://bdrnap.mma.gob.cl/buscador-rnap/#/busqueda?p=11, declara Santuario de la Naturaleza denominado "Bahía Lomas", ubicado en bahía Lomas, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, definido por las siguientes coordenadas.

SANTUARIO DE LA NATURALEZA "BAHÍA LOMAS"		
Punto	Coordenadas Geográficas (WGS-84)	
	Latitud	Longitud
1	52° 27' 45,0'' S	69° 23' 49,4'' W
2	52° 30' 03,5'' S	69° 21' 36,6'' W
3	52° 33' 25,5'' S	69° 19' 28,0'' W
4	52° 34' 51,7'' S	69° 18' 32,0'' W
5	52° 37' 12,4'' S	69° 15' 33,8'' W
6	52° 38' 29,3'' S	69° 15' 23,8'' W
7	52° 40' 20,8'' S	69° 12' 48,4'' W
8	52° 41' 57,2'' S	69° 06' 57,0'' W
9	52° 40' 21,5'' S	69° 02' 33,4'' W
10	52° 39' 25,6'' S	68° 58' 04,5'' W
11	52° 38' 57,8'' S	68° 54' 33,3'' W
12	52° 38' 07,8'' S	68° 52' 50,3'' W
13	52° 35' 58,2'' S	68° 48' 00,4'' W
14	52° 36' 28,3'' S	68° 47' 01,5'' W
15	52° 35' 39,4'' S	68° 46' 18,5'' W
16	52° 33' 02,6'' S	68° 46' 26,3'' W

Rocas San Pedro y San Pablo.- Situadas al N y 4,5 millas de la bahía Lomas y al 234° y 1,5 millas de la punta Stubenrauch. Son dos pequeñas rocas afloradas, elevada a 6 metros, la mayor, y que en bajamar se unen formando una sola, con una extensión aproximada de 2 cables. Entre estas rocas y la punta Stubenrauch que sigue al NE, el fondo es muy sucio; sin embargo, al W de ellas, las aguas son profundas.

Caleta Preservación.- Carta Nº 11400. Lat. 53° 42' S; Long. 70° 43' W (aprox.). Se forma al ENE y 1,2 millas de las rocas San Pedro y San Pablo y por el lado S de la punta Stubenrauch. Es una pequeña escotadura con un diminuto islote afuera de la punta S. En esta caleta se puede desembarcar, por lo general, con todo tiempo y viento, salvo del 4º cuadrante.

Punta Stubenrauch.- Situada al NE y 1,5 millas de las rocas San Pedro y San Pablo y en la costa W de la isla Dawson. Esta punta limita la caleta Preservación por el N. Hacia el NW y el N de la citada punta, el fondo es muy sucio casi hasta 1,5 cables afuera de la costa.

Más al N de la punta Stubenrauch, la costa toma una dirección media NE por unas 10 millas hasta el cabo Valentín.

Cabo Valentín.- Situado al NE y casi 10 millas de la punta Stubenrauch y configurando el vértice NW de una gruesa proyección de tierra de 2,5 millas de ancho y de aspecto aproximadamente rectangular que da forma al borde N de la isla Dawson; correspondiendo el recodo NE de aquélla a la punta Arska. Es un promontorio bajo y visible desde cualquier dirección en el Estrecho de Magallanes; cerca de él y espaldeándolo por el SE se alza un montículo de 61 metros que le da mayor apariencia. El conjunto de estas tierras asciende suavemente hacia el S hasta el monte Graves de 449 metros.

El redoso del cabo no es profundo; pues, desde la costa hacia el N y hasta algo más de 2 millas se extiende un banco sobre el que se sondan 3 y 5 metros marcado con abundantes sargazos; las mareas producen fuertes escarceos sobre el banco, principalmente cuando sopla viento con regular fuerza y contrario a la dirección de la corriente.

La costa comprendida entre el cabo Valentín y la punta Arska hace una ligera inflexión hacia el S, formándose así un abrigo de los vientos del 2º y 3er cuadrantes, que podría ser de utilidad para embarcaciones pequeñas.

Cabo Boquerón.- Lat. 53° 29' S; Long. 70° 13' W (aprox.). Situado al SE y unas 11 millas del cabo Monmouth y sobre la misma costa W de la isla

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Tierra del Fuego. Es un promontorio escarpado donde remata bruscamente al W la sierra Balmaceda que cruza de SW a NE la parte N de la isla Tierra del Fuego.

El cabo Boquerón señala el límite de la costa del Estrecho de Magallanes en esta parte; al E de él se abre la espaciosa bahía Inútil y el canal Whiteside.

Paso Boquerón.- Carta Nº 11400. Separa la costa N de la isla Dawson entre el cabo Valentín y la punta Arska —por el lado S— de la costa W de la isla Tierra del Fuego entre los cabos Boquerón y Monmouth —por el lado N. Este paso es de reducida extensión y presenta un ancho medio de casi 9,5 millas.

10

El paso Boquerón constituye el acceso N del canal Whiteside, la bahía Inútil y el seno Almirantazgo; por el S se llega a través del canal Gabriel.

En la Sexta Parte del presente Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular del paso Boquerón, la bahía Inútil, el canal Whiteside y el seno Almirantazgo. Además el canal Gabriel.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: 11000 - 11300 - 11400

Original, enero 2022.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SEXTA PARTE

BAHÍA INÚTIL - CANAL WHITESIDE

SENO ALMIRANTAZGO - CANAL GABRIEL

BAHÍA INÚTIL

Bahía Inútil.- Carta Nº 12500. Se forma inmediatamente al E del cabo Boquerón y sobre la costa W de la isla Tierra del Fuego. Es una inmensa abra que se interna unas 33 millas en dirección E y presenta un ancho de casi 16 millas en su boca, comprendida entre el cabo antes citado y el cabo Nose de la costa opuesta, el cual constituye el extremo NW de los faldeos del pico del mismo nombre. El perímetro de esta bahía alcanza a unas 75 millas.

En toda la enorme bahía Inútil no hay un sólo fondeadero abrigado; la regularidad de sus costas no sufre otro accidente que algunas pequeñas escotaduras que se forman a la salida de un valle o quebrada, prolongada a veces en la costa S por dos restingas o escolleras vecinas y paralelas, normales a la playa.

Las aguas en la bahía Inútil son, en general, profundas; sin embargo, en la vecindad de sus playas son muy insidiosas. No debe un buque aproximarse a ellas sin tomar precauciones; por lo demás, en las partes someras abundan generalmente los sargazos.

Vientos.- En la bahía Inútil, abierta como es al W y orientada en esa dirección, los vientos del 3er cuadrante soplan allí con fuerza inusitada, pues la isla Dawson no la protege en absoluto, tanto por la gran distancia a que se encuentra como por la poca elevación de su parte N. Al socaire de la costa N de la misma bahía, sólo se puede encontrar abrigo de los vientos de los cuadrantes 4to y 1ro hasta el NE.

Costa N de la bahía Inútil.- En el cabo Boquerón e inmediaciones, la costa del lado N la forman barrancos escarpados de considerable elevación, pero hacia el interior, esto es, en dirección al E, aquellos decrecen poco a poco hasta concluir hacia el final de la bahía en tierras bajas y tendidas, que descienden de la misma manera hasta el mar donde forman playas y fondos someros de gran extensión. Esta línea de barrancos, cuyo pie bate a menudo las olas, es interrumpida frecuentemente por quebradas y valles estrechos que descienden desde la sierra del Boquerón —cadena de colinas que corre desde el mismo cabo Boquerón hasta el cabo Nombre en la costa Atlántica— formando diferentes quebradas por cuyas honduras se deslizan algunos cursos de agua de caudal más o menos abundante.

Bajos fondos.- La costa N de la bahía Inútil destaca algunos bajos fondos aunque no a gran distancia afuera de la orilla, con excepción del banco que se encuentra frente a la caleta Esperanza y que sobresale casi hasta 5 cables. Además, el bajo fondo que se encuentra entre la caleta Josefina y el puerto Nuevo, es un extenso fondo somero con varias rocas sumergidas y que afloran en bajamar y en donde la mar rompe generalmente a menos que haya calma. Este bajo se extiende por más de 5 millas y se aleja hasta cerca de 2,5 millas afuera de la orilla.

Fondeaderos.- Las necesidades de la industria ganadera establecida en la isla Tierra del Fuego, han obligado a la habilitación de algunos fon-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

deaderos en frente de la costa de la bahía Inútil, útiles sólo para naves pequeñas y goletas.

Puerto Nuevo.- Carta No 12511. Lat. 53º 22' S; Long. 69º 26' W (aprox.). Se forma al E y unas 28 millas del cabo Boquerón y en el recodo NE del término de la bahía Inútil. Es sólo una pequeña inflexión de la costa N de la bahía, donde se encuentra un muelle que se interna 200 metros en dirección 175º y al que pueden atracar sólo embarcaciones menores; en su cabezo se sonda sólo 1 metro de agua. La costa que circunda al referido muelle destaca hacia el S un banco, el que se ha denunciado está en extensión hacia el S. Al SW y 1,5 cables del cabezo del muelle y al interior del referido banco, se encuentra un naufragio.

En puerto Nuevo hay sargazos abundantes desde el veril de 15 metros, pero con viento y marejada desaparecen de la superficie.

El puerto Nuevo es el de mayor importancia de esta zona, tanto por su movimiento como por su vecindad a El Pantano, paraje donde está instalada la administración de una estancia y que se encuentra al ESE y unas 6 millas del mismo puerto y a 2 millas al interior de la costa E de esta bahía.

Vientos.- Los vientos predominantes en la rada de Puerto Nuevo son los del SW y W, los cuales soplan casi constantemente durante todo el año.

Direcciones y fondeadero.- Para dirigirse a puerto Nuevo dar rumbo hacia el final de la bahía Inútil, y sin acercarse a menos de 5 millas de la costa, reconocer las casas de la estancia allí existente o bien, el pequeño cerro Rodríguez situado en el límite E de un barranco, hacia el NE del fondeadero.

Se encuentra fondeadero en 12 metros de agua, aproximando al rumbo 045º en dirección a la baliza ciega Puerto Nuevo y largando el ancla a 1,5 millas de la costa y demorando el muelle Puerto Nuevo al 000º. El tenedero es de piedra con unos manchones de arena blanca, donde las anclas agarran mal. Es posible acercarse aún más a la costa; pero, si se levantan vientos del S, será necesario enmendar fondeadero sin demora.

Para atracar al muelle, gobernar al 045º en dirección a la baliza ciega Puerto Nuevo sólo hasta encontrarse en la enfilación del muelle, momento en que se debe caer a babor y gobernar al N en dirección al mismo muelle; pero dejándolo un poco abierto por babor.

Costa S de la bahía Inútil.- La costa S de la bahía Inútil es menos elevada y áspera que la opuesta. La forman, en general, lomajes suaves que descienden de la sierra Carmen Sylva que corre a través de la isla Tierra del Fuego, desde el pico Nose hasta el cabo San Sebastián, sensiblemente paralela a la sierra del Boquerón y encerrando ambas la zona de tierras bajas y pantanosas que separan la bahía Inútil de las aguas del océano Atlántico. Numerosos riachuelos se deslizan igualmente entre los lomajes referidos, formando su desembocadura en la bahía pequeñas escotaduras que apenas alcanzan a interrumpir la regularidad de la línea de esta costa. Las playas son muy someras y difíciles de abordar si no es en pleamar y únicamente en las escotaduras aludidas.

Bajos fondos.- Los bajos existentes frente a la costa S de la bahía Inútil arrancan de la orilla misma y se prolongan dentro de las aguas en forma de grandes restingas o escolleras angostas y largas, normales a la playa. Estas escolleras son bien visibles en bajamar y están constituidas por bloques de roca de todas dimensiones, más o menos sumergidos en el fango.

Cabo Nose.- Lat. 53º 45' S; Long. 70º 07' W (aprox.). Situado al SSE y 16,2 millas del cabo Boquerón y al SE y similar distancia de la punta Arska, extremo N de la isla Dawson. Es un promontorio no muy elevado que configura el borde SW de la entrada de la bahía Inútil y corresponde al remate de una cadena de cerros cubiertos de vegetación cuya cumbre es el pico Nose de 832 metros.

El redoso del cabo Nose es limpio, permitiendo navegar cerca de él.

Punta Cameron.- Situada al ENE y unas 9 millas del cabo Nose y en la misma costa. Es la única

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

proyección de tierra importante de la ribera S y de todo el litoral de la bahía Inútil. En este tramo de costa hay dos pequeñas caletas de condiciones semejantes a las ya descritas y con un desembarcadero no muy recomendable —una de ellas es la caleta María, justamente por el lado W de la misma punta. La costa entre el río Moritz, la punta Cameron y la caleta Mac-Klelland despide una gran cantidad de sargazos hasta 6 cables afuera de la costa. El resto de la costa tiene características similares hasta llegar a la caleta Mac-Klelland, al interior de la cual se encuentran las instalaciones de la estancia Cameron.

Caleta Mac-Klelland.- Carta Nº 12500. Lat. 53º 38' S; Long. 69º 39' W (aprox.). Se forma al E y unas 9,5 millas de la punta Cameron y casi en la mitad de la costa S de la bahía Inútil. Es una muy leve inflexión de la costa S frente a la cual se encuentra fondeadero en 6 metros de agua sobre fondo de arena de buen tenedero, a 2 cables de la orilla y un poco al N de la enfilación de un corral que hay cerca de la playa con una pirámide de madera situada más al interior. En el extremo S de este fondeadero, hay una punta baja y rompientes hacia el W y hasta poco más de 1 cable de las rocas que afloran. Al final del saco existe una playa de unos 200 metros de extensión.

Al igual que las caletas de la punta opuesta, es de mediocres condiciones; sin embargo, también es de cierta importancia por el tráfico a que dan lugar la industria de las estancias.

En la caleta Mac-Klelland es fácil obtener carne fresca y renovar la aguada.

CANAL WHITESIDE
Desde el paso Boquerón hasta el seno Almirantazgo

Canal Whiteside.- Carta Nº 12500. Es el ancho brazo de mar que separa la costa E de la isla Dawson —por el lado W— de la costa W de la isla grande Tierra del Fuego —por el lado E— en una extensión de unas 37 millas en dirección general N-S y presenta un ancho bastante parejo y de unas 8 millas. Sus aguas son profundas, limpias y navegables con absoluta seguridad desde 1 milla afuera de la costa.

El canal Whiteside se abre al N hacia el paso Boquerón y al NE hacia la bahía Inútil; al S continúan hacia el SE y el S, respectivamente, el seno Almirantazgo y el canal Gabriel.

CANAL WHITESIDE - COSTA OESTE
Desde el cabo Valentín al cabo Expectación

Costa W del canal Whiteside.- Esta costa está configurada por la costa E de la isla Dawson. Ésta es bastante pareja en el tramo comprendido entre la punta Arska y el canal Meskem, sólo interrumpida por las bahías Willes, Harris y Fox. Más al S, la isla Wickham forma el referido canal Meskem y el seno Brenton, los cuales, rompiendo la continuidad de la costa e internándose profundamente en la isla Dawson, terminan en el seno Owen.

En general, la costa W del canal Whiteside no presenta peligros destacados y puede acercársela hasta no menos de 2,5 cables.

Cabo Valentín y punta Arska.- El extremo N de la isla Dawson termina en una punta de forma aproximadamente rectangular, de 2,5 millas de ancho, siendo el vértice NW el cabo Valentín y el del NE la punta Arska. El conjunto de estas tierras es bajo y tendido, y su perfil, visible desde el Estrecho de Magallanes en cualquier dirección, asciende suavemente en dirección del SSE hasta el monte Graves de 449 metros. Sobre el cabo Valentín hay un montículo de 61 metros, que le da una mayor apariencia.

La costa comprendida entre el cabo Valentín y la punta Arska hace una ligera inflexión hacia el S, formándose así un abrigo de los vientos del 2º y 3er cuadrantes, que podría ser de utilidad para embarcaciones pequeñas.

Bajos fondos.- Se destacan al N y se extienden hasta 2,2 millas del borde N de la isla Dawson, donde las aguas son muy someras. Es un banco de 3 y 5 metros de profundidad marcado con abundantes sargazos; donde las mareas producen fuertes escarceos sobre él, principalmente cuando sopla viento de regular fuerza y contrario a la dirección de la corriente.

Cartas: 11000 - 11400 - 12500

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Baliza luminosa Punta Arska.- En la punta Arska. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Surgidero Valentín.- Carta Nº 12500. Lat. 53º 37' S; Long. 70º 27' W (aprox.). Se forma al S y 3,5 millas de la punta Arska y sobre la costa E de la isla Dawson que lo protege contra los vientos del 3er y 4º cuadrantes. Es un fondeadero apropiado para buques de cualquier tamaño, pudiendo los más pequeños y las goletas fondear en 4 ó 5 metros de agua dentro de los sargazos que orillan la costa hasta 2 y 3 cables afuera. Los buques de mayor tamaño deben fondear más lejos, en profundidades de 20 a 30 metros. El tenedero es de arena cerca de la costa y de roca con fango más afuera.

Existe aquí un pequeño caserío ubicado sobre un barranco de 40 a 50 metros de altura que de noche, da buena referencia por sus luces notables, igualmente lo dan un grupo de casas situado más al S y como a 3,5 millas. Si bien en esta caleta no hay un muelle; atendidas las consideraciones respecto del viento, es fácil para los botes varar en todas partes.

Vientos.- Aún cuando el surgidero Valentín está protegido de los vientos del 3er y 4º cuadrantes, es muy malo con aquellos del 1er y 2º cuadrantes, los cuales levantan una mar que rompe con fuerza sobre la orilla haciéndola inabordable.

Punta Kelp.- Situada al SSE y 14,5 millas de la punta Arska y en la misma costa. Es el extremo E de una proyección de tierra muy notable por estar completamente talada y que se proyecta poco más de 1 milla afuera de la línea de la costa. Al WNW y 7 cables se alza el cerro Kelp de 111 metros.

El redoso de la punta Kelp es sucio y desprende un bajo fondo de arena y rocas de 7 metros, marcado por abundantes sargazos, hasta 1,5 cables afuera de la orilla. Al E y casi 4 cables de la misma punta se encuentra un bajo fondo de roca de 10 metros. Pasando a no menos de 5 cables de esta punta, se irá sin peligro alguno.

Punta Pato.- Situada al SW y 9,8 cables de la punta Kelp y en la misma costa. Es el extremo S de la proyección de tierra muy notable. Su redoso es sucio, especialmente su lado E que desprende bajos fondos de sólo 2 metros hasta casi 2 cables afuera de la orilla, los que se prolongan y orillan esta costa hasta frente a la punta Seen, situada al ENE y 4 cables.

Isla Offing.- Situada al SSE y 1,5 millas de la punta Kelp y separada de la costa E de la isla Dawson por un paso no muy ancho; pero perfectamente claro y navegable. Es una isla poco frondosa de 5 cables de largo y se eleva 28 metros. Hay en esta isla algunas construcciones de madera. Próximo al NW destaca el islote Tesner y algunos sargazos.

La isla Offing es una referencia muy útil para ubicar las bahías Willes y Harris, situadas más al W y al S, respectivamente, y sobre la misma costa W del canal Whiteside.

Islote Tesner.- Situado muy próximo al NW de la isla Offing y unido a ésta por un banco de arena. Es un islote rodeado de sargazos.

Baliza luminosa Islote Tesner.- En el islote Tesner. Señal Costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Willes.- Cartas Nº 11441 y 11442. Lat. 53º 49' S; Long. 70º 24' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Kelp, al NW de la isla Offing y sobre la costa E de la isla Dawson. Es una ensenada bastante espaciosa, de casi 2 millas de boca por poco más de 1 milla de saco, y que se prolonga internándose hacia el NW por poco más de 1 milla más; en su término se forma la caleta Gidley. Se abre entre la punta Kelp y la punta Tesn —situada al SSW y casi 1,9 millas. Su costa N está bordeada por un bajo fondo con profundidades mínimas de 2 metros, marcado por sargazos y que se destaca hasta casi 2 cables afuera de esa orilla. La costa S, en cambio, es limpia a su pie y profunda a más de 1 cable de la ribera. Al NW y 9 cables de la punta Tesn y sobre la misma costa SW de la bahía, hay un muelle de 60 metros de largo que se encuentra destruido.

La profundidad de la bahía Willes es moderada y decrece gradualmente hacia el interior del puerto hasta el veril de 20 metros, que corre

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

a poco menos de 2 cables de la costa S y algo más alejado de la costa N, alcanzando hasta 5 cables de la punta Kelp; el tenedero es de fango y conchuela.

Vientos.- La bahía Willes está abierta a los vientos de los cuadrantes 1º y 2º.

Fondeaderos.- En la bahía Willes es posible hallar varios fondeaderos. Algunos apropiados se encuentran: el primero, en 35 a 44 metros de agua sobre fondo de piedra, prácticamente en el centro de la bahía; otro, en 17 metros de agua sobre fondo de fango, entre las puntas Seen y Kelp; y por último, en 26 a 30 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, al SW y 2,3 cables de la punta Pato.

No se recomienda fondear entre la punta Seen y la costa S de la bahía Willes, pues se ha experimentado que los buques garrean con viento de 25 nudos. Asimismo, se han apreciado corrientes hacia el WSW.

Caleta Gidley.- Carta Nº 11442. Lat. 53º 48' S; Long. 70º 26' W (aprox.). Se forma al final del saco que se interna hacia el NW de la bahía Willes. Es una pequeña ensenada ubicada al N del canalizo navegable que separa la costa E del islote Tigre, el bajo Maní y el islote Hatu —por el lado W— de la costa de la isla Dawson entre las puntas Pato y Caimán —por el lado E. Su costa W destaca fondos someros que reducen su área utilizable sólo a la mitad E, donde la profundidad alcanza a 9 metros.

En la caleta Gidley se puede obtener leña y algunos mariscos, pero no tiene ningún lugar para efectuar aguada a pesar de que allí desembocan tres riachuelos, por tener sus desembocaduras totalmente embancadas.

Vientos.- Un buque que fondee en la caleta Gidley quedará totalmente protegido de todos los vientos y de la marejada. Lamentablemente estas buenas cualidades sólo pueden aprovecharlas embarcaciones de pequeño tamaño o barcazas, que por su poco calado y maniobrabilidad pueden seguir con seguridad el curso del canalizo de entrada que es angosto, tortuoso y bajo en varios trechos.

Fondeadero.- La caleta Gidley ofrece fondeadero más seguro para buques pequeños; pues su acceso, aunque tiene 5 metros de profundidad, es angosto, tortuoso y difícil. El mejor fondeadero con no menos de 4 metros de agua sobre fondo de fango blando, queda al centro de la caleta y admite un radio de borneo de hasta 200 metros.

Punta Tesn.- Situada al SSW y 1,9 millas de la punta Kelp y sobre la misma costa. Es el extremo E de la proyección de tierra de casi 8 cables de extensión que separa la bahía Willes de la bahía Harris que se forma más al S.

La punta Tesn es de redoso limpio y se la puede aproximar con seguridad hasta 1,5 cables.

Bahía Harris.- Cartas Nº 11441 y 11443. Lat. 53º 50' S; Long. 70º 25' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Tesn y también sobre la costa E de la isla Dawson. Es una rada con un saco que se interna al NW algo menos de 1 milla por 7,5 cables de boca. Hacia el final del saco desagua un riachuelo donde se ha producido un embancamiento. Su costa N es bastante disparejа y destaca en sus inmediaciones varios peligros como el islote Cuervo y algunos bajos fondos y rocas. La costa S, en cambio, es pareja, limpia y profunda. Sus aguas son bastante profundas, disminuyendo éstas hacia el interior, donde se encuentra el fondeadero.

Algunas referencias notables para reconocer la bahía Harris son la isla Offing y el islote Tesner, situados al E y 1 milla de la punta Tesn.

En la bahía Harris se encuentran las instalaciones de la Estación Naval Puerto Harris, entre las que destacan la radio estación, con sus antenas, los estanques de petróleo, gas y agua, el gimnasio y el muelle. Además, cuenta con servicio telefónico público integrado a la red nacional.

La seguridad que otorgan sus fondeaderos es superior a la de las bahías vecinas de Willes y Fox, por lo que se la recomienda de preferencia.

Vientos.- La bahía Harris está protegida de los vientos del 3er y 4º cuadrantes y también de los del NE; pero, está expuesta a los vientos del E y SE.

Cartas: 11000 - 11400 - 11441 - 11442 - 11443

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Bajos y escollos

Punta Bernabé.- Situada al SW y 2,9 cables de la punta Tesn y en la misma costa. Es una proyección de tierra más baja que la punta anterior y destaca una roca sumergida próximo al SE.

Bajo Salesiano.- Se encuentra al SSW y casi 3 cables de la punta Bernabé. Es un bajo fondo de roca aislado de 11 metros de profundidad marcado por sargazos.

Bajo fondo.- Se encuentra al SSW y 4,1 cables de la punta Bernabé y casi en el eje de la bahía Harris. Es un fondo somero con 12 metros de agua.

Islote Cuervo.- Situado al W y 3 cables de la punta Bernabé y al S y poco más de 0,7 cables de la punta Morrison en la costa N de la bahía Harris. Es un pequeño islote de piedra, bajo y rodeado de sargazos. Su redoso N desprende algunas rocas sumergidas y bajos fondos que se extienden hasta la costa adyacente. Contiguo al E destaca otro islote de forma alargada y dimensiones más reducidas aún. Próximo al SE de este último se encuentra una roca sumergida.

Baliza luminosa Islote Cuervo.- Sobre el islote Cuervo. Señal Costera. Ver características en la Lista de Faros.

Direcciones y fondeaderos.- Proviniendo del N es posible ingresar a la bahía Harris rodeando el islote Offing por el E y luego por el S; o bien, pasar entre la punta Tesn y el islote Tesner, pues no hay peligro de ninguna especie. Esta punta es limpia y se la puede escapular pasando al E y 1,5 cables de ella.

Un buque de gran tamaño, puede fondear en 35 metros de agua sobre lecho de roca cubierto de fango, demarcando los estanques de petróleo y de agua al 334º y 258º, respectivamente; o bien, al 147º y 1,65 cables del cabezo del muelle. Los buques más pequeños pueden ir un poco más al interior y fondear en 25 metros de agua, directamente al S y 1 cable del cabezo del muelle.

Muelle Bahía Harris.- Situado al WNW y unos 3,2 cables de la punta Morrison y en el vértice NW de la bahía Harris. Es un muelle en forma de "L" con una plataforma de concreto montada sobre pilotes de acero y de un ancho aproximado de 10 metros. Cuenta con una protección consistente en una estructura de madera flotante pivoteada con roletes de goma. En su lado W o interior cuenta con escalas adosadas para el atraque de embarcaciones menores y que sirven al mismo tiempo como desembarcadero. Dispone de iluminación y circuitos apropiados para suministrar petróleo diésel y agua de bebida. Asimismo, poder eléctrico de tierra.

Sitios de atraque.- El muelle Bahía Harris habilita tres sitios de atraque:

Sitio Nº 1: Lado exterior orientado 346º-166º.
Sitio Nº 2: Lado exterior orientado 048º-228º.
Sitio Nº 3: Lado interior del Sitio Nº 2.
Sólo para uso de embarcaciones menores.

Balizamiento

Baliza luminosa Muelle Bahía Harris.- En el cabezo del muelle. Ver características en la Lista de Faros.

Baliza luminosa Muelle Bahía Harris (vértice E).- En el vértice E del muelle. Señaliza el término del Sitio Nº 1 y el comienzo del Sitio Nº 2. Constituye una buena referencia para atracar al muelle. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Huinche.- Situada al S y 2,3 millas de la punta Tesn y en la misma costa. Es el extremo E de una maciza y acantilada proyección de tierra cuya mayor elevación corona el cerro Mirador de 176 metros, situado al NW y 4 cables de la punta en cuestión. Inmediatamente al W de estas alturas se encuentra la laguna Fox.

La punta Huinche, al igual que la costa que continúa a cada lado de ella, es acantilada y profunda a más de 1,5 cables de la orilla; a pesar de los sargazos que la bordean. Al SSW y 4 cables destaca un bajo fondo de existencia dudosa de 6 metros.

Cartas: 11000 - 11400 - 11441 - 11442 - 11443 - 11444

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Bahía Fox.- Cartas Nº 11441 y 11444. Lat. 53º 53' S; Long. 70º 25' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Huinche y a poco más de 3,5 millas de la bahía Harris y sobre la misma costa. Esta bahía, si bien es de menos saco que las descritas anteriormente, ofrece muy buen fondeadero. El río Fox, que es el de mayor caudal en la isla Dawson, desagua al final de la bahía y sus sedimentos embancan continuamente parte de ella. El veril de 20 metros corre sensiblemente paralelo a las orillas y al límite exterior del banco referido. Al E y 6 cables de dicha desembocadura hay un pequeño grupo de casas.

Vientos.- Como las anteriores, la bahía Fox está expuesta a los vientos del 1er y 2º cuadrantes.

Fondeadero.- En la bahía Fox se encuentra fondeadero en 20 metros de agua sobre fondo de arena y conchuela, demarcando la desembocadura del río Fox al 301º. Al tomar el fondeadero, tener cuidado de no ir muy adentro y caer en los bajos fondos producto del embancamiento del desagüe del río Fox. Existen denuncios de menores profundidades que las indicadas en las cartas.

Bahía No Entres.- Carta Nº 12500. Lat. 53º 59' S; Long. 70º 21' W (aprox.). Se forma al SSE y unas 6 millas de la bahía Fox y sobre la misma costa E de la isla Dawson. Esta ensenada no es más que un caletón de 6 cables de ancho en la entrada por 8 cables de saco, utilizables sólo los 3 primeros, pues en los 5 restantes se extiende hasta el final un bajo fondo de roca muy somero, cubierto parcialmente de arena y fango. Por consiguiente, el espacio para fondear es muy reducido; sin embargo, si fuera forzoso largar el ancla en esta caleta, debe hacerse en el centro de ella y apenas adentro de la línea que une las puntas de la entrada, donde se encuentran profundidades de 20 a 25 metros; más al interior la profundidad se reduce repentinamente de 10 a 1 metro.

Isla Wickham.- Situada al SSE y 12 millas de la bahía Harris y como engastada en el lado E de la isla Dawson. Esta isla, que semeja un triángulo invertido de unas 7 millas por lado, es alta y montuosa con cumbres que en su parte N se alzan hasta 790 metros; en la parte S hay un pico agudo muy notable, el cual es visible con tiempo despejado desde el puerto de San Juan de la Posesión en el Estrecho de Magallanes, por sobre las tierras bajas de la isla Dawson.

La isla Wickham, junto con la costa de la isla Dawson en esta parte, determinan dos canalizos, el paso Meskem que la rodea por el N y el canal Anicá y el seno Brenton que lo hacen por el W y el S, respectivamente. Ambos pasajes conducen al seno Owen más al W.

Baliza ciega.- Al S y 4,4 millas de la punta Wickham y en la costa E de la isla del mismo nombre.

Paso Meskem.- Carta Nº 12500. Corre por el lado N de la isla Wickham, separándola de la isla Dawson, en una extensión de casi 9 millas desde la punta Wickham hasta la isla Carisauke, situada en la entrada del seno Owen y en el punto de confluencia del paso Meskem con el canal Anicá que se dirige al S. El ancho medio de este paso es de 6 cables, angostándose hasta 2 cables frente a la isla Tell, pasando la ruta recomendada entre ella y la costa de la isla Dawson.

Las aguas del paso Meskem son profundas y limpias sin otros peligros que los siguientes: una roca que aflora y unos sargazos situados al 058º a 1 y 5 cables de la punta Huapi, respectivamente; y una mancha de sargazos existente al N y 2,5 cables de la punta Wickham, la que se debe rodear convenientemente.

Puerto Meskem.- Carta Nº 12500. Lat. 54º 03' S; Long. 70º 24' W (aprox.). Se forma en la costa N del paso del mismo nombre y sobre la costa S de la isla Dawson en esta parte. Es un puerto espacioso y despejado, de 7,5 cables de ancho en la boca por más de 1 milla de saco, que cierra por el S la punta Cannon. En el lado S de la entrada y cercano al E de la punta Cannon está el islote Meskem, cubierto de vegetación y visible desde gran distancia. Al S y 1,8 cables de él, se encuentra una roca que aflora en bajamar. El canalizo que se forma entre la punta Cannon y el islote Meskem

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

se halla obstruido con sargazos y no se debe intentar cruzarlo.

La profundidad en el puerto Meskem es moderada y su tenedero es de fango consistente. Hay allí buena, fácil y abundante aguada en un riachuelo que desemboca en el final de la bahía.

En general, en puerto Meskem pueden fondear buques de cualquier tamaño y, por ser de buen tenedero, es uno de los recomendables de la región.

Vientos.- Puerto Meskem es abrigado de los vientos del 1er y 4º cuadrantes, y poco protegido de los del 2º y 3er cuadrantes que se dejan sentir con fuerza debido a la poca elevación de los lomajes en esas direcciones. Los vientos del SW soplan con bastante violencia y arrachados, sin levantar mar en el fondeadero.

Direcciones y fondeadero.- No hay dificultad para reconocer y tomar el puerto Meskem, pues apenas embocado el paso Meskem se ven el islote Meskem y la punta Cannon. Seguir la derrota a medio canal y al tener la punta Huapi por la cuadra, gobernar hacia el final del puerto hasta que el islote Meskem se demarque al 133º, donde se debe largar la ancla en 30 metros de agua aproximadamente. Los buques pequeños pueden ir más adentro, pudiendo fondear en 17 metros de agua, a 1 ó 2 cables de la playa del final.

El islote Meskem y la roca vecina se deben rodear siempre por el E.

Seno Owen.- Carta Nº 12500. Se forma hacia el W de la isla Carisauke —que señala la confluencia entre el paso Meskem y el canal Anicá— y desde allí se interna en la isla Dawson unas 8 millas en dirección general NW y presenta un ancho bastante parejo y de unas 2 millas en todo su curso, hasta terminar en un final de saco angosto y somero. Está separado de las aguas de la bahía Lomas —situada en el Estrecho de Magallanes— por un istmo bajo, pantanoso y cubierto de vegetación.

Las aguas del seno Owen son de profundidad moderada y uniforme, sobre fondo de fango, lo cual permite largar la ancla en cualquier parte; sin embargo, se debe tener cuidado con el bajo Yelcho que se halla en la entrada del seno, y el cual se extiende hacia el N y NW de la isla Carisauke. De la misma forma, evitar aproximarse a la costa S que desprende varios bajos fondos y rocas, el principal de los cuales se encuentra al 311º y 1,5 millas de la isla mencionada; este último es un bajo fondo de roca de 4,5 metros de profundidad y está marcado con sargazos.

La tranquilidad de las aguas en el seno Owen es completa, aun cuando sopla el NW, que penetra con fuerza por sobre el istmo antes citado.

Bajo Yelcho.- Se encuentra al NW y 4 cables de la isla Carisauke. Es un bajo fondo de piedra que se extiende unos 6,5 cables en sentido SE-NW, presenta un ancho medio de 1 cable y tiene tan sólo 20 centímetros de profundidad en su extremo N. No hay paso navegable para buques entre el bajo Yelcho y la isla Carisauke. Al WSW y 6,7 cables del bajo Yelcho, se encuentra una roca que aflora en bajamar, denominada roca Caballero.

Canal Anicá.- Carta Nº 12500. Corre por el lado W de la isla Wickham y se extiende poco más de 5 millas en dirección general NNW-SSE, entre las isla Carisauke en el seno Owen y la isla Conkitu en el seno Brenton. Este canal es ancho y sus aguas son profundas y limpias pudiendo largarse la ancla sobre fondo de arena y fango en cualquier parte si fuera necesario.

Las islas Testr y Coyen situadas más cerca de la costa W del canal Anicá son limpias por el lado que mira al canal; pero al E de la segunda, la isla Wickham despide una punta con algunos sargazos y fondos someros que avanza hasta 1 cable afuera de la orilla, y a los cuales se debe dar prudente resguardo.

Al NE y 8 cables de la punta Mahai —situada en la entrada del puerto Coisel— y a 3 cables de la costa E de la isla Dawson, se encuentra una roca que aflora en bajamar marcada con sargazos. Sólo es peligrosa para una nave que, procediendo del canal Anicá, se acerque demasiado a la costa para recalar al puerto Coisel.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Seno Brenton.- Carta Nº 12500. Se forma por el lado S de la isla Wickham, entre ella y el macizo de tierra que forma el extremo SE de la isla Dawson. Este seno se interna unas 8 millas en dirección general WNW, desde su entrada E en el canal Whiteside hasta su unión con el canal Anicá en su término NW, su ancho promedio alcanza a 1,2 millas.

Isla Conkitu.- Situada al E y 1,3 millas de la punta Mahai y casi en el eje del seno Brenton frente al puerto Coisel. Es una isla pequeña y de redoso limpio, por lo que se la puede rodear en todos sentidos a corta distancia.

Baliza ciega.- Al SE y 5,7 millas de la isla Conkitu y en la costa S del seno Brenton.

Puerto Coisel.- Carta Nº 12500. Lat. 54º 07' S; Long. 70º 34' W (aprox.). Se forma hacia el final del seno Brenton y sobre la costa SE de la isla Dawson, frente a la pequeña isla Conkitu, que puede servir para reconocerlo. Es una ensenada de poco más de 6 cables de ancho en la boca por más de 1,5 millas de saco; sin embargo, la parte útil de éste se reduce a los 8 primeros cables desde la entrada, estando el resto ocupado por un gran banco formado por los sedimentos de varios riachuelos que desembocan en el final de la bahía.

Al SE y 5 cables de la entrada al puerto Coisel y separado aproximadamente 1 cable de la costa de la isla Dawson hay un islote, y en la misma dirección y 8 cables de éste, se encuentra la pequeña isla Caskee. Las islas Caskee y Conkitu son buenas referencias.

Vientos.- El puerto Coisel es abrigado de los vientos del NE al NNW, y muy poco protegido o abierto a los restantes, en cuanto los cerros que lo rodean son bajos. Los vientos del SW y S se dejan sentir con rachas de inusitada violencia, por lo que se recomienda fondear a dos anclas abiertas en la dirección del viento reinante y arriar una cantidad de cadena no menor que cinco veces el fondo. A pesar, de lo anteriormente expuesto, el tenedero es firme y seguro por tratarse de fango y arena.

Direcciones y fondeadero.- El mejor fondeadero se encuentra en 20 metros de agua sobre fondo de fango, en el centro de la parte anterior del puerto Coisel.

Islas Tuckers.- Situadas al SE y 1,5 millas del borde SE de la isla Wickham y en el lado S de la entrada E del seno Brenton. Son un grupo conformado por dos islas —la isla Santa Cruz la de más al W y de mayor tamaño y la isla De la Fuente—, junto con algunos islotes, bajos fondos y rocas que se destacan hacia el N y NW.

Baliza ciega Isla Santa Cruz.- Sobre el cerro de más al N de la isla Santa Cruz.

Punta Turn.- Situada al SSE y poco más de 11 millas de la punta Wickham y al S y 1,9 millas de la isla De la Fuente del grupo de islas Tuckers. Su redoso es sucio y despide un banco de arena, un arrecife y una roca sumergida al WNW y 6 cables.

La punta Turn cierra el seno Brenton por el SE.

Cabo Expectación.- Situado al SE y 8 cables de la punta Turn y sobre la misma costa. Es un promontorio que configura el extremo SE de la isla Dawson. Al WSW y 3,2 millas del mismo cabo se alza el cerro Expectación de 668 metros.

El cabo Expectación señala el límite E del canal Gabriel. Asimismo, junto con el cabo Rowlett de la costa opuesta, señalan el límite S del canal Whiteside. Al E del cabo Rowlett se abre el seno Almirantazgo.

Baliza luminosa Punta Expectación.- En la punta situada al SSE y 1,4 cables de la punta Turn y en el lado SE del cabo Expectación. Señal Costera. Ver características en la Lista de Faros.

CANAL WHITESIDE - COSTA ESTE
Desde el cabo Nose a la punta Carukinca

Costa E del canal Whiteside.- En general, la costa E del canal Whiteside es baja y despide fondos someros hasta cierta distancia afuera de la orilla, por lo que no debe acercársela a menos de 1 milla.

El cabo Nose señala el extremo N de la costa E del canal Whiteside y el límite SW de la bahía Inútil.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Caleta Chabela.- Carta Nº 12500. Lat. 53º 48' S; Long. 70º 10' W (aprox.). Se forma al SSW y poco más de 3 millas del cabo Nose y sobre la misma costa W de la isla Tierra del Fuego, denominada así por la estancia del mismo nombre existente en ese paraje. Se abre entre la punta Lucía por el S y las rocas María Antonieta por el N, lo que determina una boca de 3,2 cables y un saco de 0,8 cables. De este espacio sólo es aprovechable un pequeño saco junto a las rocas María Antonieta, por goletas y embarcaciones menores.

En la caleta Chabela se puede hacer aguada de emergencia con embarcaciones menores. Existen otros recursos como ser: leña en abundancia, carne, verduras, erizos y cholguas. La playa que queda en el término del saco, se presta para varar las embarcaciones que efectúan el embarque de leña y agua.

Vientos.- La caleta Chabela ofrece abrigo de los vientos del 1er y 2º cuadrantes; los del 3er y 4º cuadrantes; forman rápidamente una gran marejada que impide todo desembarco.

Fondeadero.- Los buques pequeños pueden encontrar fondeadero en 10 a 20 metros de agua sobre fondo de piedras y rocas, afuera del saco de la caleta Chabela, siendo el fondo de igual calidad que al interior de éste, donde se sondan sólo 5 metros. No se recomienda permanecer durante la noche fondeados o acoderados en el saco interior; si se está en el exterior de la caleta hay que fondear la segunda ancla al sobrevenir un mal tiempo.

Baliza ciega.- En la cumbre del cerro que queda sobre la punta Lucía. Es una gran baliza de colores negro y blanco. Permite reconocer la caleta Chabela. Viniendo desde el N, se divisan además las casas de la estancia.

Punta Chown.- Situada al S y 4,6 millas de la caleta Chabela y en la misma costa. Es una punta de redoso sucio hasta 1,5 cables afuera de la orilla.

Puerto Yartou.- Carta Nº 12511. Lat. 53º 53' S; Long. 70º 09' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Chown y sobre la costa W de la isla Tierra del Fuego. Es una ensenada con un saco de 1,8 millas que se abre entre la punta Chown y el extremo W de un cordón de varios islotes bajos y de forma alargada que despide la punta Yartou en dirección WNW, cordón que termina a 1,8 millas en una roca que aflora en bajamar. Entre el islote de más al W del referido cordón y la punta Chown, el puerto tiene 1 milla de boca. Su costa N y E, entre la punta Chown y la punta Yartou, despide bajas profundidades que se extienden hasta casi 2 cables afuera de la orilla; el redoso N de los islotes destacados al WNW de la punta Yartou, en cambio, es profundo. Su fondo es de roca y parejo.

Existe un muelle que se encuentra completamente destruido e inutilizado para cualquier clase de embarcaciones. Asimismo, un aserradero y numerosas casas, en su mayoría abandonadas, las cuales, según se ha denunciado, estarían mal ubicadas en la carta por lo que no serían útiles para obtener situación de la nave. Las tierras al interior del puerto, como en toda esta región, son bajas y pastosas.

Al E y 4,5 millas de la bahía se alza el pico Nose, de 832 metros y en cuyas cercanías se encuentra carbón mineral.

Balizamiento

Baliza ciega Puerto Yartou.- Sobre el islote de más al W que despide hacia el WNW la punta Yartou. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color blanco con la parte superior roja, con aletas distintivas triangulares. Señal lateral de estribor. Esta baliza es visible a 1 milla, tomando el puerto desde el S.

Bajos y escollos

Bajo fondo.- Se encuentra al W y 1 milla de la punta Chown y prácticamente en el eje de la entrada del puerto Yartou. Es un bajo fondo de piedra aislado y de 5 metros, el cual se puede rodear por el N o por el S, pues ambos pasajes son profundos y seguros. Al SW y 1,5 cables del bajo fondo en cuestión, se encuentra otro bajo fondo de roca de 9 metros de profundidad.

Roca.- Se encuentra al WNW y 3 cables del extremo W del cordón de islotes que destaca la punta Yartou al WNW. Es una roca que aflora en

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

bajamar inserta en un área de bajas profundidades que rodea a los referidos islotes.

Vientos.- El puerto Yartou es abrigado de los vientos del 1er, 2º y 3er cuadrantes. No se recomienda este puerto para pasar la noche, por estar abierto a los vientos del 4º cuadrante, que se dejan sentir con bastante intensidad.

Recomendaciones y fondeadero.- Aproximando desde el N, se puede ingresar al puerto Yartou pasando por cualquier lado del bajo fondo de roca con 5 metros de agua destacado al W de la punta Chown. Proviniendo del S, se requiere dar prudente resguardo a la roca que aflora en bajamar destacada al WNW de los islotes que despide la punta Yartou.

Se encuentra fondeadero en 20 a 25 metros de agua, casi en la mitad de la bahía y sobre la enfilación de la punta Chown con el centro del segundo islote que despide la punta Yartou. Hay otro fondeadero en 18 metros de agua, más al interior y demarcando el muelle destruido al 064°.

Cuando sea necesario resguardarse de los vientos del NW, se puede fondear en 20 a 25 metros de agua sobre fondo rocoso, en las afueras del puerto mismo, al S y a 2,5 cables de los islotes que despide la punta Yartou, frente al canalizo que separa el primero del segundo.

Caleta Miguelito.- Carta Nº 12500. Lat. 53° 54' S; Long. 70° 09' W (aprox.). Se forma justamente al S de la punta Yartou y sobre la misma costa. Es una pequeña caleta donde se puede fondear en 10 metros de agua, como a 0,8 cable de la playa. Cerca de la orilla hay varias casas que forman un poblado fácil de distinguir.

Caleta Olguita.- Carta Nº 12500. Lat. 53° 59' S; Long. 70° 06' W (aprox.). Se forma al SSE y a 6 millas de la punta Yartou y sobre la misma costa E del canal Whiteside. Es una leve escotadura que se abre entre la desembocadura del río Grande y la pirámide que señala el paralelo 54º 00' S.

La caleta Olguita ofrece buen fondeadero en 20 metros de agua sobre fondo de arena y fango, a 5 cables de la costa y a 5 cables del extremo S de la caleta. No es recomendable fondear a menos de 7 cables del extremo N por cuanto el río Grande forma una extensa barra. En este fondeadero se han experimentado vientos de todos los cuadrantes, hasta de fuerza 5, soportándolos en buenas condiciones.

Baliza luminosa Caleta Olguita.- Ubicada al 359º y a 4 millas de punta Carukinca, se encuentra en las cercanías de la desembocadura del río Grande, en posición Lat. 54º 00' 00" S; Long. 70º 04' 00" W, y sirve de referencia a las naves que tomen fondeaderos en esas inmediaciones. Marca el hito 54º S. Señal costera. Ver caracteristicas en la Lista de Faros.

Puerto Arturo.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 03' S; Long. 70º 03' W (aprox.). Se forma al SSE y a 10 millas de la punta Yartou, al NE y a 1,5 millas de la punta Carukinca y sobre la costa E del canal Whiteside. Es una ensenada bastante amplia y profunda, donde se encuentra fondeadero en unos 25 metros de agua sobre fondo de roca, aproximadamente a 1,6 cables de un muelle en ruinas. Está abierto a los vientos del 4º cuadrante, los que levantan fuerte marejada.

En puerto Arturo hay una población regularmente apreciable.

Punta Carukinca.- Situada al SSE y a unas 11 millas del puerto Yartou y en la misma costa. Es una proyección de tierra baja y poco notable que sobresale 1 milla afuera de la línea de la costa.

Al S y a 7 cables de la punta Carukinca se encuentra la pequeña isla del mismo nombre. Al W y a 3 cables de la punta Carukinca, hay un islote blanco, redondo y bajo, bien visible.

La punta Carukinca limita por el SW al puerto Arturo y señala el inicio del seno Almirantazgo.

Isla Carukinca.- Situada al S y a 7 cables de la punta Carukinca. Es una pequeña isla de forma alargada que se confunde con la punta misma, desde la cual se ve hacia el interior del seno Almirantazgo, hasta los islotes Desnudo y Corkhill situados al SE y a unas 19 millas.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SENO ALMIRANTAZGO

Seno Almirantazgo.- Carta Nº 12500. Se forma en el extremo SE del canal Whiteside y al NE del canal Gabriel. Es un dilatado brazo de mar que se interna en la isla Grande de Tierra del Fuego por unas 43 millas en dirección media SE. Se abre entre la punta Carukinca por el N y el cabo Rowlett por el S, donde tiene 11 millas de ancho; luego, desde la entrada hasta la mitad de su curso su ancho no disminuye de 4 millas, reduciéndose enseguida gradualmente hacia el E, donde termina en un fondo de saco de 3 millas.

Las costas del seno Almirantazgo son, en general, elevadas y montañosas, pero hacia el final se deprimen considerablemente terminando en lomajes de poca elevación y muy boscosos, atravesados por el río Azopardo de unas 6 millas de curso, que es el desagüe del gran lago Fagnano, tendido de W a E en los llanos bajos de la isla Tierra del Fuego. La vista se extiende al E sin interrupción hasta considerable distancia, sin otro obstáculo que una montaña que se divisa a lo lejos.

Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos "Seno Almirantazgo"

Decreto Supremo Nº 11, de fecha 20 de febrero de 2018, Ministerio de Medio Ambiente, http://bdrnap.mma.gob.cl/buscador-rnap/#/busqueda?p=11, crea un Área Marina Costera Protegida de Múltiples Usos denominada "Seno Almirantazgo", ubicada en la costa SW de la Isla Grande de Tierra del Fuego, Región de Magallanes y Antártica Chilena, definida por las siguientes coordenadas geográficas:

ÁREA MARINA COSTERA PROTEGIDA DE MÚLTIPLES USOS "SENO ALMIRANTAZGO"		
Vértice	Coordenadas Geográficas (WGS-84)	
	Latitud	Longitud
1	54° 13' 15,2" S	69° 39' 10,8" W
2	54° 14' 27,2" S	69° 34' 51,8" W
3	54° 16' 13, 5" S	69° 29' 11,7" W
4	54° 18' 39,8" S	69° 21' 08,4" W
5	54° 20' 56,2" S	69° 13' 41,0" W
6	54° 22' 11,4" S	69° 09' 09,0" W
7	54° 24' 25,2" S	69° 04' 36,1" W
8	54° 25' 31,3" S	69° 00' 44,4" W
9	54° 26' 46,2" S	68° 58' 04,0" W
10	54° 28' 24,7" S	68° 57' 58,4" W
11	54° 28' 52,7" S	68° 59' 41,4" W
12	54° 27' 04,1" S	69° 07' 49,6" W
13	54° 30' 32,3" S	69° 10' 11,0" W
14	54° 34' 13,1" S	69° 07' 45,1" W
15	54° 31' 27,3" S	69° 12' 00,0" W
16	54° 34' 40,1" S	69° 17' 58,8" W
17	54° 37' 39,5" S	69° 19' 35,6" W
18	54° 39' 36,6" S	69° 21' 33,4" W
19	54° 43' 24,0" S	69° 20' 23,0" W
20	54° 38' 47,8" S	69° 23' 02,1" W
21	54° 41' 19,4" S	69° 28' 15,8" W
22	54° 40' 36,0" S	69° 30' 47,9" W
23	54° 39' 21,8" S	69° 25' 33,1" W
24	54° 36' 52,8" S	69° 24' 18,6" W
25	54° 36' 40,7" S	69° 22' 11,2" W
26	54° 34' 06,3" S	69° 20' 38,0" W
27	54° 29' 48,1" S	69° 14' 16,5" W
28	54° 26' 58,7" S	69° 12' 55,0" W
29	54° 25' 24,0" S	69° 18' 06,2" W
30	54° 22' 15,2" S	69° 25' 49,0" W
31	54° 20' 51,3" S	69° 28' 59,6" W
32	54° 20' 21,3" S	69° 32' 31,4" W
33	54° 23' 10,6" S	69° 32' 53,1" W
34	54° 25' 40,6" S	69° 31' 41,8" W
35	54° 26' 50,7" S	69° 30' 57,0" W
36	54° 24' 16,1" S	69° 35' 48,2" W
37	54° 26' 06,7" S	69° 35' 32,7" W
38	54° 27' 41,7" S	69° 35' 57,4" W
39	54° 29' 19,0" S	69° 33' 51,7" W
40	54° 29' 58,3" S	69° 34' 59,9" W
41	54° 28' 26,6" S	69° 37' 49,3" W
42	54° 25' 57,3" S	69° 38' 10,8" W
43	54° 23' 34,0" S	69° 38' 11,6" W
44	54° 22' 11,3" S	69° 36' 19,7" W
45	54° 20' 26,6" S	69° 39' 08,5" W
46	54° 16' 05,7" S	69° 57' 03,3" W
47	54° 17' 28,3" S	69° 56' 30,4" W
48	54° 16' 38,1" S	69° 54' 45,1" W
49	54° 17' 13,2" S	69° 50' 44,2" W
50	54° 19' 16,9" S	69° 52' 07,0" W
51	54° 20' 58,5" S	69° 49' 37,1" W
52	54° 22' 33,2" S	69° 49' 18,9" W

Cambio Nº 3, junio 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

53	54° 24’ 21,6” S	69° 47’ 30,8” W
54	54° 26’ 38,0” S	69° 45’ 39,5” W
55	54° 28’ 07,6” S	69° 44’ 16,8” W
56	54° 30’ 25,8” S	69° 42’ 50,0” W
57	54° 32’ 12,1” S	69° 44’ 14,8” W
58	54° 35’ 13,5” S	69° 43’ 02,3” W
59	54° 36’ 16,9” S	69° 46’ 00,8” W
60	54° 34’ 43,7” S	69° 43’ 51,4” W
61	54° 32’ 59,3” S	69° 46’ 04,8” W
62	54° 34’ 43,7” S	69° 51’ 00,4” W
63	54° 33’ 15,9” S	69° 48’ 34,4” W
64	54° 31’ 03,7” S	69° 44’ 45,2” W
65	54° 29’ 46,8” S	69° 46’ 17,2” W
66	54° 28’ 00,7” S	69° 47’ 57,3” W
67	54° 29’ 49,6” S	69° 50’ 56,7” W
68	54° 30’ 51,9” S	69° 54’ 36,4” W
69	54° 29’ 43,9” S	69° 52’ 44,4” W
70	54° 28’ 37,6” S	69° 53’ 15,8” W
71	54° 27’ 54,2” S	69° 50’ 54,2” W
72	54° 27’ 00,9” S	69° 49’ 09,2” W
73	54° 25’ 09,1” S	69° 51’ 17,5” W
74	54° 25’ 32,1” S	69° 53’ 02,6” W
75	54° 23’ 32,5” S	69° 52’ 59,6” W
76	54° 22’ 30,9” S	69° 54’ 24,8” W
77	54° 23’ 51,0” S	69° 57’ 05,5” W
78	54° 22’ 44,0” S	69° 57’ 56,9” W
79	54° 21’ 37,2” S	69° 55’ 51,0” W
80	54° 20’ 31,6” S	69° 57’ 07,8” W
81	54° 19’ 53,6” S	69° 58’ 43,0” W
82	54° 18’ 19,3” S	69° 57’ 59,0” W
83	54° 16’ 08,2” S	69° 59’ 08,3” W
84	54° 15’ 43,7” S	69° 58’ 33,4” W

Costa N del seno Almirantazgo.- Esta costa es casi recta y con pequeñas inflexiones. El recodo más importante de la ribera N, caleta La Paciencia, se encuentra frente a la bahía Parry de la costa opuesta. Es una insignificante escotadura de la costa, de muy poco saco y donde la profundidad, muy grande en la entrada, se reduce de improviso a solamente unos cuantos metros. Al W y más o menos 2 millas de esta caleta y destacada unos 6 cables afuera de la orilla, hay una roca aflorada que parece ser el término de un rodal que arranca de la costa.

En el extremo E de la costa N se halla la desembocadura de un riachuelo y al lado N de ella se alza el monte Hope de 1.097 metros, masa de rocas notables por presentarse muy destacada de las montañas vecinas. Al pie se forma una caleta donde se puede encontrar fondeadero, pero debido a la forma y orientación del seno, los vientos del W se hacen sentir en ella en forma desmesurada, por lo cual no es recomendable.

Existen los restos de un muelle y las ruinas de un aserradero y de sus casas anexas. Se puede fondear en 12 metros de agua al SE del muelle.

Punta I. Valenzuela.- Situada al 010° y a 6,4 millas de isla Alta, es la punta más sobresaliente de la ribera N del seno Almirantazgo.

Roca que aflora en bajamar.- Se encuentra al NNE y a 4,1 millas de la caleta Toto y separada 6,5 cables de la costa N del seno Almirantazgo. Es una roca tipo aguja compuesta de tres picos que afloran en bajamar, de 30 metros de largo en dirección E-W y 10 metros de ancho.

Isla Tres Mogotes.- Situada a unas 4 millas del final del seno Almirantazgo y poco al N de su eje. Es una isla de forma alargada y de 1,7 millas de extensión en sentido E-W; bastante notable y muy caracterizada por las tres prominencias que le dan su nombre.

Hay paso navegable por el N y por el S de la isla Tres Mogotes.

Bahía Azopardo.- Carta Nº 12500. Se forma hacia el final del seno Almirantazgo y justamente al E de la punta Amarilla. Es la continuación hacia el E del mismo seno Almirantazgo, en cuyo término desemboca el río Azopardo que tiene su origen en el lago Fagnano. Existe allí un aserradero abandonado y un muelle en ruinas de unos 200 metros de largo, en cuyo cabezo se sondan 5 metros de agua.

El fondeadero —denominado caleta Benavente— se encuentra en 20 metros de agua al 020° y a casi 3,8 cables del muelle. No es aconsejable ingresar más al interior del punto indicado, pues la profundidad decrece rápidamente por embancamiento del río.

Bahía Parry.- Carta Nº 12500. Se forma al SW y a 2,5 millas de la isla Tres Mogotes, al ESE y unas 10 millas del puerto Totó y sobre la costa S del

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

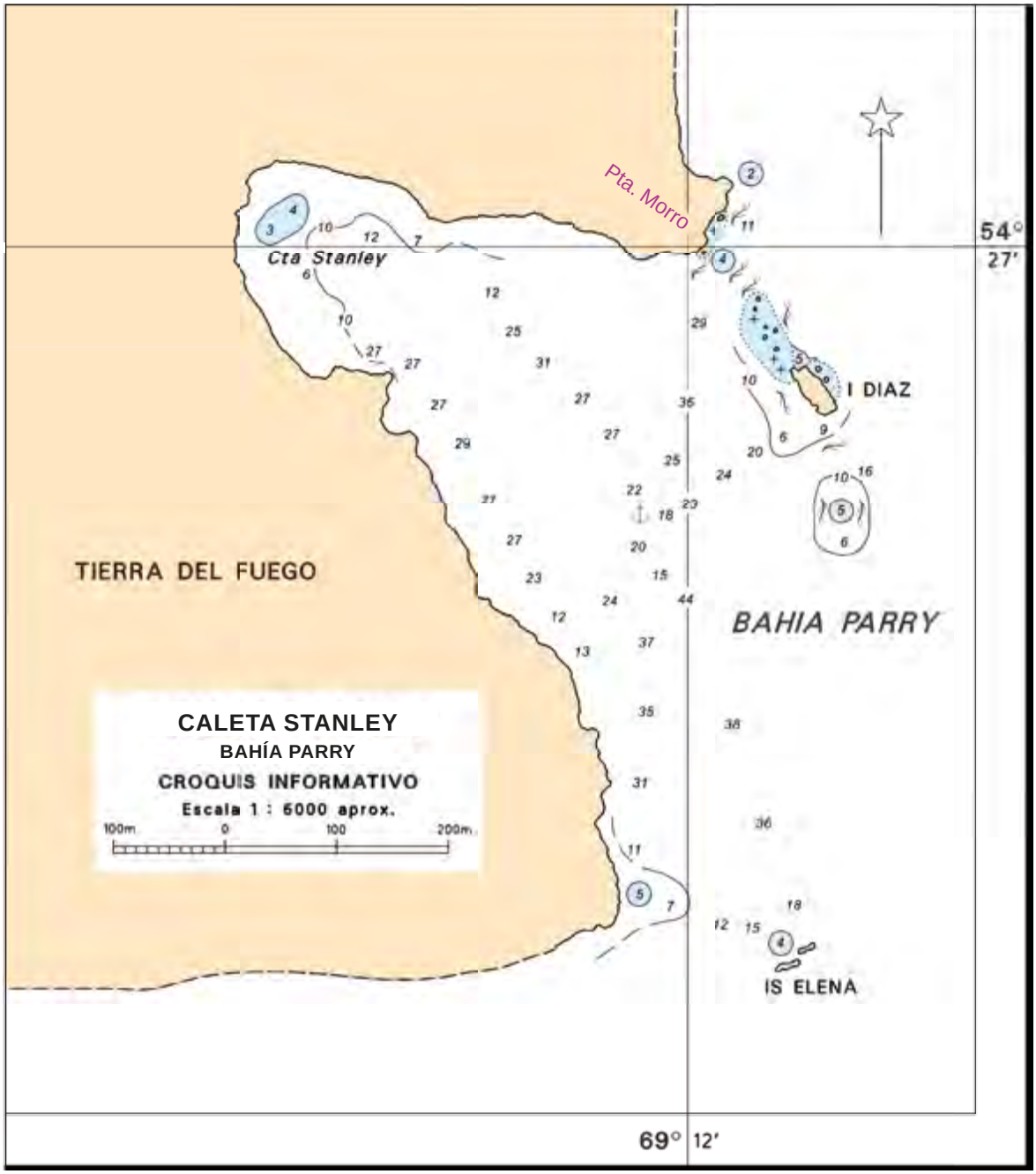
seno Almirantazgo. Es un estero que se interna unas 15 millas en dirección SW, con un brazo de poco más de 3 millas dirigido al SSE que termina en un saco llamado Bahía Blanca. Se abre entre la punta Amarilla y la punta Morro —situada al W y a 2,4 millas. Al final de la bahía Blanca se vacían las aguas de un gran ventisquero que desciende hasta media altura de las montañas. Ocurre lo mismo en el brazo mayor que se dirige al SW en cuyo extremo existen, como en el anterior, dos

5

Continúa en la página **XI**-*6*-13.

Original, junio 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 12500

Cambio Nº 1, junio 2013.

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

grandes ventisqueros que llegan hasta el estero. Sus aguas, en general, son muy profundas.

Al S y 5 millas del final del brazo SW, se alza el monte Darwin de 2.438 metros, y al W y 3,5 millas lo hace el monte Saboya de 2.469 metros, el más prominente de la isla Tierra del Fuego.

En la bahía Parry hay dos pequeños fondeaderos situados en la costa W, cerca de la entrada, el principal de ellos está en la caleta Stanley y el otro en una caleta más al SW.

Al S y 2 millas de la punta Morro y próximas a la costa W de la bahía Parry, se encuentra el pequeño grupo de islas denominado Dos Hermanas.

Caleta Stanley.- Carta Nº 12500. Lat. 54º 27' S; Long. 69º 12' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma en la costa W de la entrada de la bahía Parry e inmediatamente al S de la punta Morro. Es una pequeña ensenada protegida por la citada punta Morro, donde se encuentra fondeadero en 25 metros de agua, prácticamente en su centro; útil sólo para naves pequeñas.

Caleta Totó.- Carta Nº 12500. Lat. 54º 22' S; Long. 69º 25' W (aprox.). Se forma al WNW y 11 millas de la punta Amarilla, al ESE y unas 5 millas de la punta Haycock y sobre la costa S del seno Almirantazgo. Es una pequeña ensenada abierta al E y que queda detrás de una punta baja de tierra rojiza, denominada Tita.

Los vientos del 3er y 4º cuadrantes soplan con fuerza, pero la mar permanece tranquila lo que lo hace un buen fondeadero para naves hasta de calado medio.

Las aguas de la caleta Totó están cubiertas de sargazos, los que dejan sólo un pequeño canalizo próximo a la costa N que no ha sido levantado.

Para recalar a la caleta Totó, bordear la punta Tita con bastante resguardo y gobernar hacia el interior hasta enfilar el cerro Machito —característico a la distancia por su forma de cúpula— con la roca Fernández. Se encuentra fondeadero en 24 metros de agua sobre fondo de roca, a prudente distancia de la costa.

Bahía Ainsworth.- Carta Nº 12500. Se forma al WNW y unas 5 millas de la caleta Totó y sobre la misma costa S del seno Almirantazgo. Es una ensenada de unas 6,5 millas de saco en total, internándose primero hacia el S y luego de unas 3,5 millas se inclina hasta el ESE por otras 3 millas. Su lado E lo configura la costa W de una península dirigida sensiblemente al NW y cuyo extremo es la punta Haycock. Se abre entre las puntas Gruesa y Haycock, donde tiene 2,4 millas de boca, luego al S de la punta Gruesa se ensancha un tanto y finalmente se angosta poco a poco hasta poco menos de 1 milla hacia su término. Sus aguas son muy profundas, no ofreciendo más que un reducido fondeadero enfrente de la costa W y unas 3 millas adentro de la boca de la caleta, por el lado S de una pequeña península con apariencia de isla, donde se encuentra fondeadero en 25 metros de agua más o menos.

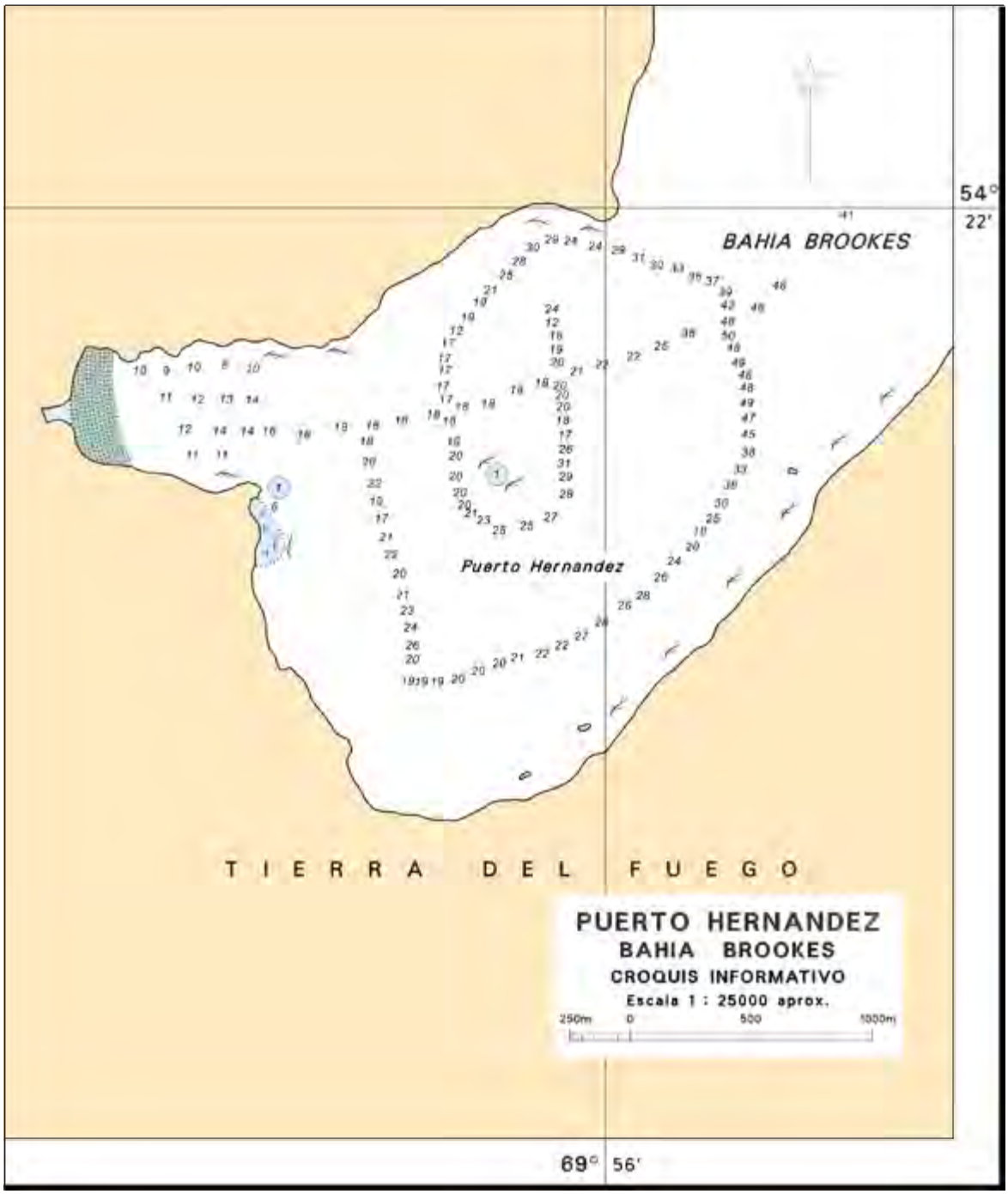
Ventisquero Marinelli.- En el lado S de la bahía Ainsworth desciende hasta el mar un inmenso ventisquero —denominado Marinelli—, en cuyo pie baten constantemente las aguas; témpanos y trozos de hielo se ven flotar en todo el estero.

Islotes Corkhill.- Situados casi 18 millas adentro del seno Almirantazgo y un poco al S de su eje enfrente de la bahía Ainsworth. Forman un grupo de cuatro islotes principales —llamados Corkhill por el nombre del mayor de ellos. Los otros islotes, diseminados en torno del aludido a no más de 2 millas, se denominan Bajo, Desnudo y Macey. Es posible rodear el grupo de islotes Corkhill en cualquier sentido, pero se debe evitar de pasar por entre los islotes que lo conforman.

Adyacentes al S de los islotes Corkhill se encuentran los islotes Libra, constituidos por tres islotes muy pequeños y dispuestos de N a S muy cercano uno del otro.

Bahía Brookes.- Carta Nº 12500. Se forma al WNW y unas 10 millas de la bahía Ainsworth, al ESE y unas 6 millas del cabo Rowlett y sobre la costa S del seno Almirantazgo. Esta bahía se abre justamente al W de la punta Latitud y es en realidad un estero que se interna unas 8 millas en dirección general SSE. Más hacia el interior, la bahía continúa hacia el S por casi 10 millas más como la bahía Guerrero y desprende dos brazos de mar hacia el SW, el primero denominado seno

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 12500



Cartas: 11000 - 12410 - 12500

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Gallegos y otro más angosto y de menor extensión, sin nombre. En el final del saco hay una montaña, que determina al E y al W de ella dos quebradas profundas con sendos ventisqueros.

La costa E de la bahía Brookes no presenta ensenada alguna utilizable como fondeadero, pero en la del W se han reconocido el puerto Cooke, la caleta Gómez, el puerto Hernández y la caleta Palma.

Frente a la entrada de la bahía Brookes y al W de su eje, se encuentra la isla Alta, muy boscosa y que se puede rodear por cualquier lado.

Puerto Cooke.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 17' S; Long. 69° 57' W (aprox.). Se forma al SE y aproximadamente 4,5 millas del cabo Rowlett y sobre la costa W de la entrada del seno Brookes. Es una bahía que se encuentra al abrigo de la isla Alta, donde se encuentra fondeadero en 16 metros de agua, frente a la desembocadura de un riachuelo que desagua en el lado W de la bahía.

Caleta Gómez.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 19' S; Long. 69° 58' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al S y casi 2 millas del puerto Cooke, del que está separado por la punta Esperanza. Es una reducida ensenada de unos 4 cables de saco, ubicada en la primera de la entrada en la costa W de la bahía Brookes; en la desembocadura de un gran valle que termina a la distancia en un cerro nevado; un río corre por su término, cuyos sedimentos embancan la parte W de la ensenada.

La caleta Gómez está perfectamente protegida de los vientos dominantes.

Direcciones y fondeadero.- Ingresando a la bahía Brookes, rodear la punta Esperanza a no menos de 5 cables y gobernar al rumbo 236°, reconociéndose en esa dirección la pequeña isla Luis y la punta Isabel, también con apariencia de isla debido a un mogote en que termina. Gobernar para pasar a media distancia entre ellas y, siempre sondando, avanzar hasta el centro de la caleta, donde se puede fondear en 16 metros de agua sobre fondo de arena.

Puerto Hernández.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 22' S; Long. 69° 56' W (aprox.). (Ver croquis). Se forma al SSE y 3 millas de la caleta Gómez y sobre la misma costa W de la bahía Brookes. Es una ensenada con un saco que se interna casi 1,8 millas en dirección general SW y con una boca de 5 cables de ancho, la que abre al NE. El término del puerto está conformado por cerros bajos tras de los cuales se dejan ver grandes valles espaldeados por altas y nevadas montañas; hacia el ESE desemboca una quebrada profunda cuya parte más elevada la ocupa un ventisquero.

Hacia el final del saco del puerto Hernández se encuentran profundidades de 20 metros sobre fondo de fango y arena gruesa; sin embargo, es necesario precaverse de un bajo fondo de sólo 1 metro, que se encuentra casi en el centro del saco.

Baliza ciega.- Al WSW y 1,4 millas de la punta S del puerto Hernández. Es un palo fijo, a modo de baliza, que indica la posición de bajas profundidades.

Caleta Palma.- Carta Nº 12500. Lat. 54° 24' S; Long. 69° 52' W (aprox.). Se forma al SE y 3 millas del puerto Hernández y sobre la misma costa W de la bahía Brookes. Es una ensenada con un saco que se interna aproximadamente 1 milla en dirección SW y con una boca de unos 4 cables de ancho. Su entrada es profunda; pero en su centro se sondan 22 a 24 metros. En el término de la ensenada se forma un canalizo con sólo 2 metros de profundidad y que conduce a una dársena interior, sin importancia alguna.

Cercano al E de la caleta Palma se encuentra la punta Baja, cubierta de árboles y que sobresale bastante hacia el centro del seno Brookes, prolongándose en un banco de rocas sumergidas que se debe escapular a no menos de 5 cables, al internarse en la bahía Guerrero que continúa hacia el S.

Bahía Guerrero.- Carta Nº 12500. Lat. 54º 30' S; Long. 69º 45' W (aprox.) Se forma al S del saco de la bahía Brookes. Es el estero que continúa unas 11 millas en dirección media SSE. Su entrada se abre justamente al E de la punta Baja —donde se encuentra un bajo fondo de 9 metros— y la circundan montañas muy altas y cubiertas de nieve, entre las que se forman los dos senos principales que desembocan en la bahía Brookes y al final de los cuales existen

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

grandes ventisqueros —el seno Gallegos y la continuación de la bahía Guerrero hacia el S. Esta bahía tiene su costa muy accidentada, y en ella se forman pequeñas caletas, todas muy profundas lo mismo que la ensenada en general. En sus aguas flota buen número de témpanos de variadas dimensiones, que se desprenden de los ventisqueros mencionados.

Sin mayor conocimiento de la bahía Guerrero, no se la puede recomendar como fondeadero.

Seno Gallegos.- Carta Nº 12500. Se forma al SSE y casi 3 millas de la punta Baja y sobre la costa W de la bahía Guerrero. Este seno se interna unas 4 millas en dirección general SW y presenta un ancho medio de poco más de 1 milla; hacia su término se divisa un ventisquero.

El seno Gallegos no ha sido levantado, por lo que no se recomienda ingresar a él.

CANAL GABRIEL
Desde el seno Almirantazgo al seno Magdalena

Canal Gabriel.- Carta Nº 12410. Separa la costa S de la isla Dawson —por el lado N— de la costa N de la isla Tierra del Fuego —por el lado del S— en una extensión de unas 30 millas y presenta un ancho variable entre 3,8 millas y 2 cables, con sus riberas opuestas casi paralelas en todo su curso. Comunica las aguas del seno Magdalena con las de la bahía Fitton, el canal Whiteside y el seno Almirantazgo. El sector NW del canal, corre en dirección NW-SE, posteriormente en la angostura toma la dirección WNW-ESE. En el sector SE del canal, se mantiene el curso de la angostura hasta desembocar en la bahía Fitton, donde tuerce al NE hasta la confluencia con el canal Whiteside.

La boca W del canal Gabriel se abre entre la punta Zig-Zag de la isla Dawson y la punta Anxious de la isla Tierra del Fuego; su boca E queda entre el cabo Expectación de la isla Dawson y la saliente del cabo Rowlett de la isla Tierra del Fuego.

Los cerros que conforman la ribera N del canal Gabriel —la costa S de la isla Dawson— son de alturas inferiores a 900 metros y las laderas que caen al canal son barrancosas; entre esas cumbres destaca el cerro Expectación de 668 metros. En cambio, en lado S del canal —sobre la península que separa el canal Gabriel del seno Agos-tini— se levanta una cadena de altas montañas entre las cuales destacan el monte Hurt —el de más al W— de 960 metros y el monte Rudolphy de 1.585 metros, este último cubierto con nieves eternas. Las laderas de esta cadena montañosa de la costa S caen abruptamente al mar.

Las aguas del canal Gabriel son profundas entre el cabo Expectación y las cercanías de la punta Roepke, hacia el W de esta punta disminuyen progresivamente desde los 100 a los 24 metros en el sector de la angostura Gabriel, donde vuelve a aumentar la profundidad pasado al W de la angostura misma.

Marea y corrientes.- El canal Gabriel se ve afectado por corrientes de notable intensidad que pueden alcanzar 5 a 6 nudos en su angostura; pudiendo afectar el gobierno de la nave. La corriente de flujo tira hacia el SE; la de reflujo lo hace hacia el NW. Las mayores intensidades se alcanzan durante el flujo, generalmente en un período de 1 a 3 días con antelación a las fases lunares de cuarto creciente y cuarto menguante. En tanto, las menores intensidades de la corriente se presentan, comúnmente, 3 a 4 días con antelación a la sicigia lunar. Se ha observado que las estoas tienen una breve duración.

CANAL GABRIEL - PARTE ESTE
Desde el cabo Expectación a la punta Oxley

Acceso E del canal Gabriel.- Se abre entre el cabo Expectación —por el lado NW— y el cabo Rowlett —por el lado SE. Este acceso es ancho —de 3,9 millas— y profundo; sin embargo, presenta algunos peligros que se deben escapular a prudente distancia, tanto para ingresar a la bahía Fitton como para continuar hacia el W por el mismo canal Gabriel.

Hacia el W del acceso E, el canal Gabriel se angosta paulatinamente hasta la angostura.

Cabo Expectación.- Situado al SE y 8 cables de la punta Turn y sobre la misma costa. Es un pro-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

montorio que configura el extremo SE de la isla Dawson. Al WSW y 3,2 millas del mismo cabo se alza el cerro Expectación de 668 metros.

El cabo Expectación señala el límite E del canal Gabriel. Asimismo, junto con el cabo Rowlett de la costa opuesta, señalan el límite S del canal Whiteside.

Baliza luminosa Punta Expectación.- En la punta situada al SSE y 1,4 millas de la punta Turn y en el lado SE del cabo Expectación. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo fondo.- Se encuentra al SSE y 1,1 millas de la baliza luminosa Punta Expectación y cerca de la confluencia de las aguas de los canales Gabriel y Whiteside. Es un bajo fondo de 8,1 metros de profundidad, rodeado de sargazos. Este bajo queda al NW de la derrota y debe dársele prudente resguardo.

Punta Délano.- Situada al SSW y 2,9 millas del cabo Expectación y en la misma costa. Esta punta configura el extremo SE de la isla Dawson. Próximo al N de ella se forma la caleta Lavaza.

Caleta Lavaza.- Carta Nº 12410. Lat. 54º 17' S; Long. 70º 15' W (aprox.). Se forma inmediatamente al N de la punta Délano y sobre el extremo SE de isla Dawson. Es una rada de forma semicircular con una boca de 3,6 cables de ancho —entre las puntas Délano y José— y un saco de 2,5 cables. Una playa de guijarros, de una extensión de más de 450 metros, contornea el borde de la caleta. Hacia el final de la caleta desagua un arroyo.

Se encuentra fondeadero en 20 a 25 metros de agua sobre fondo de arena gruesa y conchuela, a media distancia entre las puntas José y Délano.

La caleta Lavaza es útil como fondeadero de ocasión para buques pequeños que esperan marea para cruzar canal Gabriel o condiciones favorables de viento.

Roca.- Se encuentra al SSE y 1,9 millas de la punta Délano y algo al SE del eje del canal. Es una roca sumergida de posición dudosa, rodeada de sargazos y muy peligrosa para la navegación.

Bajo fondo.- Se encuentra al SE y 2,6 millas de la punta Délano —más al SE y 8 cables de la roca sumergida descrita en el párrafo anterior. Es un bajo fondo de 1,5 cables de extensión, de sólo 1,5 y 3,2 metros de profundidad y rodeado de sargazos.

Ambos peligros descritos anteriormente —la roca sumergida y el bajo fondo— quedan al SE y E de la derrota hacia y desde la angostura Gabriel y a la bahía Fitton. Deben escapularse a prudente distancia. No obstante las profundidades que marcan las cercanías de la roca y del bajo, no se recomienda pasar entre ellos, y de hacerlo, se deben tomar las precauciones pertinentes. En ningún caso pasar entre el citado bajo y la costa de la isla Tierra del Fuego.

Cabo Rowlett.- Lat. 54º 15' S; Long. 70º 04' W (aprox.). Situado al E y 4,5 millas del cabo Expectación y en el lado S de la boca del seno Almirantazgo. Al SW del mismo cabo se alzan el cerro Curioso y el monte Sherrad, visibles ambos a gran distancia desde el N y el W.

El cabo Rowlett, junto con el cabo Expectación, señalan el acceso E del canal Gabriel; asimismo, el límite S del canal Whiteside.

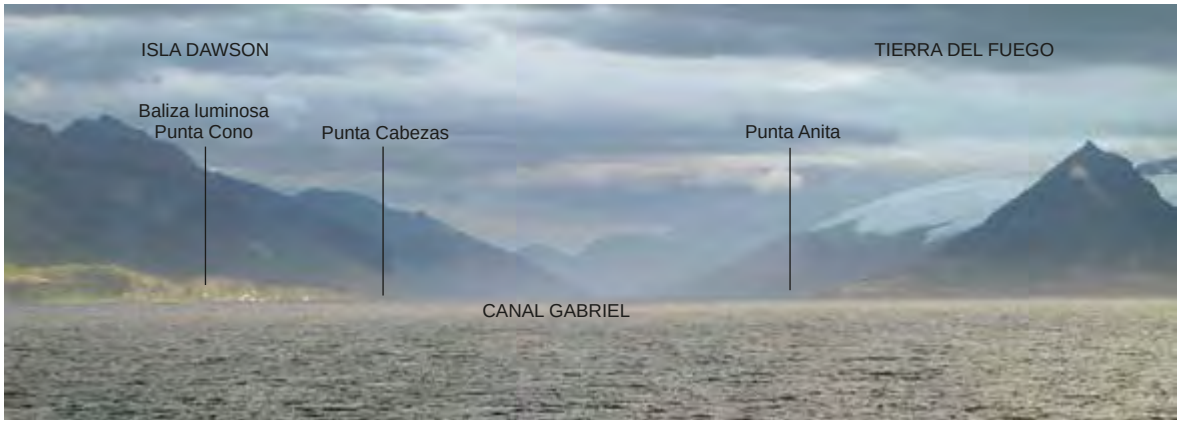
Punta Card.- Situada al SW y poco más de 6 millas del cabo Rowlett y sobre la costa S del canal Gabriel. Es una proyección de tierra de redoso sucio hacia el W y hasta casi 3 cables afuera de la orilla; asimismo, hacia el N y dentro de 1 milla.

Península Lautaro.- Situada al SSE y 3,8 millas de la punta Délano y en la costa S del canal Gabriel. Es una maciza proyección de tierra cuyo redoso N está rodeado de sargazos. Inmediatamente al E de ella se abre la bahía Fitton.

Al SSE y 7 millas de la península se alza el monte Buckland de 2.042 metros, cuya forma piramidal termina en una cumbre aguda cubierta de nieves eternas.

Bahía Fitton.- Carta Nº 12500. Se forma al S y poco más de 5 millas del cabo Expectación, justamente al E de la península Lautaro y como una prolongación del canal Gabriel hacia el ESE. Se abre entre la punta Card y la península Lautaro —donde tiene un ancho de 2,2 millas— y se interna al ESE por

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Canal Gabriel. Vista de recalada desde el W

unas 4 millas. Más hacia el interior, se bifurca en dos senos, los senos Sucio y Profundo.

Sobre la costa SW de la bahía Fitton, al S y 3 millas de la punta Card, se forma el puerto Ángel que ofrece un buen fondeadero protegido de los vientos reinantes.

Seno Sucio.- Carta Nº 12500. Se forma al ESE y poco más de 3 millas de la punta Card y sobre la costa de la isla Tierra del Fuego. Se interna 3,5 millas en dirección general E y presenta un ancho muy parejo y de unos 8 cables. Es profundo; pero hacia su término se encuentran 21 metros de agua.

Seno Profundo.- Carta Nº 12500. Se forma al SE y poco más de 3 millas de la punta Card y sobre la misma costa. Se interna 3 millas en dirección general SE y su ancho se angosta hacia el interior; finaliza en un ventisquero. Como su nombre lo indica sus aguas son bastante profundas, no siendo aptas para fondear.

Islotes Carmen.- Situados al WNW y poco más de 6,5 millas de la punta Délano, al E y 10 millas de la punta Schirmer y cercanos a la costa N del canal Gabriel frente a la boca del seno Langlois. Forman un cordón de islotes que se extiende unos 7 cables en sentido NW-SE; el mayor y de más al SE de ellos se eleva a 25 metros y el de más al NW, a 21 metros.

El lado SW de los islotes Carmen, es sucio y con varios bajos fondos en sus proximidades; destaca dos rocas sumergidas al W y 5 cables, las cuales están separadas 2,1 cables entre sí. El lado E de los islotes, que da a la bahía Isla, es limpio.

Bahía Isla.- Carta Nº 12410. Lat. 54º 15' S; Long. 70º 26' W (aprox.). Se forma entre la costa S de la isla Dawson —por el lado N— y el grupo de islotes Carmen —por el lado S— y frente a la boca del seno Langlois, donde se descubre un área apta para fondear de unos 4 cables de ancho en su boca E y 2,5 cables donde se une al acceso del seno Langlois, y un saco de 8 cables. Es un buen tenedero y está protegido de los vientos del W que soplan con fuerza en el canal Gabriel.

Direcciones y fondeadero.- Se encuentra fondeadero en 25 a 20 metros de agua frente al islote Carmen del centro —el más pequeño—; aproximando desde el E e ingresando a la bahía Isla navegando a medio freo y acercándose más a la costa S de la isla Dawson, que es limpia. Largar el ancla en la alineación de la desembocadura de un arroyo que descarga en la costa S de la isla Dawson con el islote Carmen antes citado.

Seno Langlois.- Carta Nº 12410. Se forma inmediatamente al NW de los islotes Carmen, al ESE y 9,5 millas de la punta Schirmer y sobre la costa S de la isla Dawson. Este seno es angosto y se interna 2,4 millas en dirección NW.

La punta Isla, que señala el extremo SW de la boca del seno Langlois, despide cercano al NE dos rocas que nunca cubren, que se ubican próxi-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

mas al NW de los islotes Carmen y hacia el centro del acceso del mismo seno.

El seno Langlois no ha sido levantado, por lo que no se recomienda ingresar a él.

Rocas.- Se encuentran al S y SSE y 1,5 y 3,4 cables, respectivamente, de la punta Isla y hacia el SW de los islotes Carmen. Son dos rocas sumergidas que quedan algo alejadas al N de la derrota por el canal Gabriel.

Caleta Félix.- Carta Nº 12410. Lat. 54° 17' S; Long. 70° 30' W (aprox.). Se forma al WSW y 2,3 millas del mayor de los islotes Carmen y sobre la costa de la isla Tierra del Fuego. Es una pequeña caleta con menos de 3 cables de desahogo y se abre entre las puntas Barrientos y Enriqueta. No ha sido levantada; pero podría ser empleada por embarcaciones menores.

ANGOSTURA GABRIEL
Desde la punta Oxley a la punta Rosa

Angostura Gabriel.- Carta Nº 12410. Se forma a continuación del término del tercio W del curso del canal Gabriel. Esta angostura se caracteriza por ser recta y su parte más angosta presenta un ancho de apenas 1,4 cables. La mínima profundidad registrada a medio canal es de 12,8 metros. Existen otras profundidades menores en la angostura, pero ellas se encuentran más cercanas a la orilla.

Marea y corrientes.- La angostura Gabriel se ve afectada por corrientes del tipo reversible, de notable intensidad, donde el flujo tira hacia el SE, mientras que el reflujo lo hace hacia el NW. Las mayores intensidades se alcanzan durante el flujo, generalmente en un período de 1 a 3 días con antelación a las fases lunares de cuarto creciente y cuarto menguante, donde la corriente puede alcanzar 5 a 6 nudos de intensidad. Las menores intensidades de la corriente se presentan, comúnmente 3 a 4 días con antelación a la sicigia lunar. Se ha observado que las estoas tienen una breve duración.

La característica sobresaliente de la corriente en la angostura Gabriel, es la predominancia de días en el mes en que acontecen flujos y reflujos dobles, donde la corriente presenta períodos de máxima intensidad, separados por períodos de mínima intensidad, los que en días previos a la sicigia muestran intensidades bastantes débiles e incluso la corriente pueden tirar en la dirección opuesta por un corto período de tiempo.

En la Publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, se encuentran tabuladas la predicción diaria de horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo para la angostura Gabriel.

~~En la publicación SHOA Nº 3009 “Tablas de Marea de la Costa de Chile”, se encuentra tabulada la predicción diaria de la corriente máxima con intensidad y dirección y, la hora de las estoas. Al usar esta tabla el navegante deberá tener presente que en el método matemático utilizado se asume que la corriente se comporta en forma armónica y por lo tanto predecible. Por esta razón, la hora real de estoa y/o máxima corriente puede ocasionalmente discrepar en 30 minutos respecto de las predicciones y hasta en una hora en circunstancias especiales. Se espera que un 97% de las estoas ocurran con una discrepancia menor a una hora y en particular un 80% debiera ocurrir con una discrepancia menor a 30 minutos.~~

Punta Oxley.- Situada al WNW y unas 6,6 millas de la punta Isla, al ESE y 2,4 millas de la punta Schirmer y en la costa N del canal Gabriel. Su redoso próximo al E es sucio y despide un desplaye y bajos fondos; asimismo, al 123° y 8 cables de la punta se encuentra un bajo fondo de 7,6 metros marcado por sargazos.

La punta Oxley señala el límite E de la angostura Gabriel.

Bajos fondos.- Se encuentra al ENE y 7,5 cables de la punta Oxley, al ESE y 1,6 cables de la punta Schirmer y sobre la costa N de la angostura Gabriel. Es un bajo fondo que avanza hasta casi 1,5 cables desde la orilla S de la isla Dawson, en dirección al centro de la angostura, y tiene un ancho de 2 cables. Su profundidad mínima es de 0,1 metro y de 1,7 metros en su límite exterior. Todos estos peligros quedan al N de la derrota.

Punta Schirmer.- Situada al ENE y 2,4 millas de la punta Oxley, al ESE y 8,5 cables de la punta Rosa y en la costa N de la angostura Gabriel. Esta punta despide una zona de bajas profundidades que proyecta el veril de 5 metros al S y 0,3 cable afuera. Asimismo, hacia el NW y 8 cables, donde el citado veril de 5 metros se interna hacia el canal hasta 0,4 cable.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Es frente a la punta Schirmer donde se encuentra la parte más angosta de la angostura Gabriel —con sólo 1,9 cables de ancho.

Baliza luminosa Punta Schirmer.- En la punta Schirmer, al centro de la angostura Gabriel. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Rocas Grez. Bajos fondos.- Las rocas Grez se encuentran muy próximas al W de una punta sin nombre que cierra por el E una pequeña bahía que se forma al W y 2,5 cables de la punta Schirmer y sobre la costa S de la angostura Gabriel. Son dos rocas afloradas dentro de un área de aguas someras que abarca toda la citada bahía y se extiende al W y 3 cables —en dirección a la punta Rosa— y se proyecta también hacia la angostura, donde en su límite NE se encuentra sólo 1,8 metros de profundidad.

Entre estos bajos fondos y la punta Schirmer es donde se encuentra la parte de mayor cuidado en la navegación de la angostura Gabriel.

Baliza luminosa Rocas Grez.- Al N de la punta ubicada al E de las rocas Grez. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Rosa.- Situada al ESE y 5,2 millas de la punta Anita y en la costa S del canal Gabriel. Es una proyección no muy notable y de redoso limpio a sus pies, a pesar de los sargazos que la bordean.

La punta Rosa señala el límite W de la angostura Gabriel.

CANAL GABRIEL - ÁREA OESTE
Desde la punta Anxious a la punta Rosa

Punta Anxious.- Lat. 54° 07' S; Long. 70° 56' W (aprox.). Situada al SE y casi 8 millas del borde N de la isla Peak y configurando el extremo NW de la isla Tierra del Fuego en la costa E de la entrada N del canal Magdalena. Es una lengua de tierra baja dirigida al NW y que destaca próximo al NW de su término, varios islotes altos y cubiertos de vegetación —los islotes Anxious.

Baliza luminosa Islotes Anxious.- Sobre el mayor de los islotes Anxious. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Zig-Zag.- Situada al NE y 4 millas de la punta Anxious de la isla Tierra del Fuego y configurando el extremo SW de la isla Dawson. Esta punta destaca unos pequeños islotes en sus proximidades. Hacia el N continúa la costa W de la isla Dawson en un tramo bastante parejo y de unas 7,5 millas de extensión, hasta la punta Hillock.

La punta Zig-Zag, junto con la punta Anxious, señalan la entrada W del canal Gabriel.

Acceso W del canal Gabriel.- Se abre en la parte SE del seno Magdalena y tiene una boca de unas 3,5 millas de ancho, entre la punta Zig-Zag —en el lado N— y la punta Anxious —en el lado S—, que luego se angosta a 1 milla entre las puntas Cabezas y Anita, más hacia el E.

El acceso W del canal Gabriel no presenta peligros en su navegación a medio freo.

Bahía Zig-Zag.- Carta Nº 12410. Lat. 54° 06' S; Long. 70° 49' W (aprox.). Se forma al SE y 3,5 millas de la punta Zig-Zag en la misma costa, al ENE y 4 millas de la punta Anxious en la costa opuesta, y sobre la costa que configura el extremo SW de la isla Dawson —en el acceso W del canal Gabriel. Es una ensenada que se interna 1,7 millas en dirección E y presenta una boca de 1,2 millas de ancho —entre las puntas Cono y Erizos—; ancho que se reduce hacia el interior hasta 6 cables.

El saco de la bahía Zig-Zag está conformado por una quebrada formada por cerros que se alzan entre 649 y 716 metros, por donde descienden frecuentes chubascos de extremada violencia.

Vientos.- La lengua de tierra que configura la punta Anxious protege a la bahía Zig-Zag de los vientos del SW; pero no así de los provenientes del 4º cuadrante.

Bajos y escollos

Islote Isaza.- Situado en el centro de la bahía y a 2 cables del final del saco. Es un islote de 2 cables de largo por 1 de ancho y se eleva a 23 metros.

Todo el redoso del islote Isaza es sucio y está rodeado de sargazos. No debe sobrepasarse al E del islote.

Cartas: 11000 - 12410 - 12500

Original, septiembre 2015.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Punta Rajón.- Situada al SE y 2,9 millas de la punta Zig-Zag y en el lado N de la bahía Zig-Zag. Al E de esta punta la costa despide bajos fondos, de 6,4 metros de profundidad, hasta 1,5 cables afuera de la costa.

Puntas Radar, Bassi y Wilson.- Situadas en el lado S de la bahía Zig-Zag y hacia el ENE de la punta Cono. Estas proyecciones son de redoso sucio hacia el N y hasta poco más de 1 cable afuera de la orilla. La punta Bassi despide al N y 1,2 cables una roca que aflora en bajamar.

Fondeadero.- Se ha experimentado un fondeadero en 15 a 16 metros de agua sobre fondo de arena y fango, al NNW y 3 cables de la punta Wilson y al W y 5 cables del extremo W del islote Isaza.

Punta Cabezas.- Situada al SE y 4,1 millas de la punta Zig-Zag en la misma costa y al W y 3,6 millas de la punta Anxious en la costa opuesta. Su redoso es sucio y al SSE y 1,7 cables despide un bajo fondo de sólo 1,7 metros marcado por sargazos.

Punta Cono.- Situada al NNW y 9 cables de la punta Cabezas y constituye la punta S de la bahía Zig-Zag.

Baliza luminosa Punta Cono.- Ubicada en la entrada W del canal Gabriel, entre las puntas Cono y Cabezas, al NW y 3,5 cables de la punta Cabezas. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Anita.- Situada al S y poco más de 1 milla de la punta Cabezas y en la costa S del canal Gabriel. Al NW y 2,6 cables despide un bajo fondo de 4,3 metros.

Ambos bajos fondos, en las proximidades de las puntas Cabezas y Anita, reducen el ancho navegable del canal en esta parte a 6 cables.

Costa de la parte oeste del canal Gabriel.- La costa N del canal Gabriel al E de la punta Cabezas, es recta y mantiene su dirección ENE-WSW hasta la angostura Gabriel. En este tramo se encuentra una extensión de 1,3 millas en la cual la referida costa N despide bajos fondos, con profundidades entre 0,7 y 2,7 metros, hasta casi 2 cables afuera de la orilla.

La costa S del canal Gabriel al E de la punta Anita, en general, mantiene su dirección y es más irregular; sin embargo, es más limpia y profunda. Ambas orillas están bordeadas de sargazos.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL CANAL Y ANGOSTURA GABRIEL

1.- Durante la travesía del canal y la angostura Gabriel dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

Asimismo y como norma permanente de seguridad, se establecen como puntos límites la punta Mercedes por el NW y la punta Oxley por el SE, de modo que ninguna nave debe sobrepasar ni pasar de vuelta encontrada con otra nave entre dichos puntos límites.

2.- La preferencia de paso la tiene la nave que navega de SE a NW; debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario, al NW de la punta Mercedes, el paso de la nave que viene del SE, extremando las precauciones al acercarse a ella.

3.- Toda nave que transite por esta ruta, deberá hacerlo con Prácticos o Capitán habilitado.

4.- Una hora antes de iniciar la navegación de la angostura Gabriel, enviar una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital (DSC) en canal 70 VHF. Enseguida, difundir en radiotelefonía por canal 16 VHF, en idioma español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE), informando:

- Nombre de la nave,
- Posición del momento,
- Sentido del cruce,
- Hora estimada a la que se encontrará al través de la punta Schirmer.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL CANAL GABRIEL

Navegando de E a W.- Aproximando al canal Gabriel proviniendo del canal Whiteside o del seno Almirantazgo, se reconocerá el cabo Expectación —fácil de identificar por el cerro del mismo nombre que es la mayor elevación en esa dirección. Igualmente, por la baliza luminosa Cabo Expectación.

Dar rumbo al 220º para pasar al SE y 1 milla de la punta Délano y en dirección al canto W de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

la península Lautaro —identificada por el monte Buckland. Así, se transitará al SE y 1,4 millas del borde SE del cabo Expectación y a prudente distancia por estribor del bajo fondo con 8,1 metros de agua al SSE del mismo cabo. Más adelante, antes de sobrepasar la punta Délano y cuando el canto S de la isla Dawson se demarque al 270º, caer a estribor al rumbo 245º para pasar al SE y 7 cables de la punta Délano. La roca sumergida de posición dudosa al SSE y 1,9 millas del cabo Expectación, quedará clara y a más de 1 milla por babor.

Posteriormente, con el canal ya abierto hacia el W y cuando la punta Délano se demarque al 043º, caer nuevamente a estribor y hasta el rumbo 291º para pasar al N y 5 cables de la punta Mansilla.

Sobrepasada la punta Enriqueta y antes de llegar frente a la punta Rebolledo, corregir el rumbo a estribor al 300° para pasar al N y 4 cables de la punta Roepke. Seguir esta ruta más al S del medio freo hasta llegar a la cuadra de la punta Oxley, donde se requiere corregir el rumbo nuevamente a estribor aproximadamente al 307º y pasar a medio freo por la angostura Gabriel. De este modo, también se dará prudente resguardo por estribor a los bajos fondos existentes en las proximidades de la costa N entre las puntas Schirmer y Oxley. Esta parte de la angostura está claramente señalizada por la baliza luminosa de estribor Punta Schirmer —en el lado N— y la baliza luminosa de babor Rocas Grez —en el lado S.

Salvada la angostura Gabriel y ya frente a la punta Rosa, enmendar rumbo a babor al 300º. Así, se dará prudente resguardo por estribor a los bajos fondos que despide la costa N en esta parte. Luego, casi al llegar frente a la punta Mercedes, corregir el rumbo a estribor hasta el 311° para pasar al NE y 2,7 cables de la punta Anita.

Finalmente, pasada la punta Anita y antes de llegar a la cuadra de la punta Cabezas, dar rumbo al 305º, pasar al SW y 4 cables de la punta Cabezas y más adelante al NE y 1,3 millas de los islotes Anxious, y salir del canal Gabriel en demanda del seno Magdalena.

Navegando de W a E.- Aproximando al canal Gabriel, proviniendo del seno Magdalena y reconocida la baliza luminosa Islotes Anxious, gobernar para tomar canal Gabriel ingresando al rumbo 125º para pasar a NE y 1,3 millas de los islotes Anxious y más adelante al SW y 4 cables de la punta Cabezas. La baliza luminosa de babor Punta Cono también será de utilidad.

Sobrepasada la punta Cabezas, cambiar el rumbo a estribor al 131° para pasar al NE y 2,7 cables de la punta Anita. De esta forma, se dará prudente resguardo a los bajos fondos que despide la costa N en esta parte. Luego, ya frente a la punta Mercedes, corregir el rumbo a babor hasta el 120º para tomar el medio canal frente a la punta Rosa.

Alcanzada la punta Rosa, enmendar rumbo a estribor, aproximadamente al 127º y pasar a medio freo la angostura Gabriel. Esta parte está claramente señalizada por la baliza luminosa de estribor Punta Schirmer —en el lado N— y la baliza luminosa de babor Rocas Grez —en el lado S.

Salvada la angostura Gabriel y ya a la altura de la punta Oxley, enmendar rumbo a babor al 120º para pasar al NE y 4 cables de la punta Roepke. Luego, corregirlo nuevamente hasta el 111º para pasar al N y 5 cables de la punta Mansilla y más adelante al NE y 7 cables de la punta Vallejos.

Cuando la punta Délano se demarque al 043º, caer a babor al rumbo 065° para pasar al SE y 7 cables de la misma punta Délano. Mantener este arrumbamiento hasta que el canto S de la costa de la isla Dawson se demarque al 270º, momento en que se debe caer nuevamente a babor y hasta el rumbo 040º para pasar al ESE y 1,4 millas del cabo Expectación. Así, se dará prudente resguardo por estribor a la roca sumergida de posición dudosa al SSE y 1,9 millas del cabo Expectación, primero, y luego por babor al bajo fondo de 8,1 metros al SSE del mismo cabo, y salir del canal Gabriel en demanda del canal Whiteside o el seno Almirantazgo.

Precaución.- Tener especial cuidado al transitar frente a la punta Schirmer, pues en ese sector es donde se siente con mayor intensidad el efecto de los escarceos que produce la corriente.

Si la travesía de la angostura Gabriel se realiza con un poco de corriente en contra, ello no afecta a la navegación y permite un mejor control sobre el gobierno de la nave.

Cartas: 11000 - 12410 - 12500

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

SÉPTIMA PARTE

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN LA REGIÓN OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

GENERALIDADES

Introducción.- En los párrafos iniciales de esta obra se señalaron las características generales del tiempo reinante en ambas regiones del Estrecho de Magallanes durante las diferentes estaciones del año, como también los fenómenos relativos al movimiento de las aguas y las cualidades de los diferentes fondeaderos. A continuación se detalla las modalidades particulares de la zona occidental.

Vientos y turbonadas.- El régimen general que predomina en esta zona es de un cielo cerrado y tempestuoso, tanto de noche como de día, y el viento, sea su dirección primordial del NW o del SW, lo recibirá el navegante en todas las direcciones dentro del 3er y 4º cuadrantes, según corresponda la orientación de las quebradas que llegue a enfrentar. Este hecho es mucho más perceptible en los puertos, hasta el punto que para saber la dirección del viento dominante es necesario fijarse en la marcha de las nubes altas.

La forma característica del viento en la región que nos ocupa, es la de ráfagas de fuerza extraordinaria y corta duración, conocidos como turbonadas, williwaws, revolones o chubascos. Estos descienden de las quebradas o valles o corren a lo largo de un canal produciendo gran ruido, mezcla del ramaje sacudido y del viento en las aristas de las rocas; a menudo los acompaña una manga de agua o granizo tan espesa que oscurece el horizonte y la costa desaparece de la vista; en otras, ocasiones levantan en la superficie del mar pequeñas trombas de espuma y agua pulverizada, las que llevadas por el viento corren con vertiginosa rapidez.

Las naves que reciben un chubasco por el través se inclinan a su empuje; y si están al ancla dan fuertes estrepadas a las cadenas, o bornean rozando ruidosamente éstas contra el fondo.

En el cabo Froward los chubascos son especialmente duros, y se observa que el estado del tiempo es ahí muy variable, lloviendo o nevando con intervalos de claridad.

Marea y corrientes.- El rango de la marea en la región occidental del Estrecho de Magallanes rara vez supera los 2 metros y la intensidad de las corrientes es en general insignificante, por lo menos para las naves de mediana potencia de máquinas. El único lugar de cuidado es el paso Tortuoso —en la vecindad del cabo Crosstide— donde las corrientes alcanzan hasta 3,5 nudos y a veces más en la vaciante; asimismo, en el paso Inglés. Esto se debe a que en dicha área se produce el encuentro de la marea del Estrecho de Magallanes con la marea de los canales Bárbara y Jerónimo.

Por lo general la corriente sigue la dirección de los vientos reinantes, es decir, corre casi permanentemente de NW a SE. La influencia de la corriente de reflujo se deja sentir únicamente al disminuir la intensidad de esta corriente constante, o producir estoa en casos de vientos débiles. Sólo en contadas ocasiones, con calma, es posible apreciar corriente de reflujo en este tramo del estrecho. Esta corriente superficial rara vez tira más de 1,5 nudos hasta la proximidad del cabo Cooper Key, donde es más fuerte cuando acompaña a la creciente.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Corriente oceánica.- La corriente en las proximidades del cabo Pilar, toma el sentido del Estrecho de Magallanes en su embocadura, es decir, una dirección general SE y con una componente S que abate un buque sobre la costa S de este estrecho. Esta corriente en circunstancias de calma y mar llana tiene una intensidad entre 0,5 y 1 nudo.

Cuando los vientos de la región son del W y NW, la corriente aumenta. No obstante disminuye, llegando a anularse, con vientos contrarios de fuerza 4 a 5. La corriente de flujo entra por la boca occidental del Estrecho de Magallanes; es pequeña en las cuadraturas y mayor en las sicigias y sus proximidades.

La corriente oceánica aumenta cuando se une con la corriente de flujo. Ambas corrientes deben tomarse en cuenta por el navegante que para mayor seguridad de la derrota, debe calcular la marea con el fin de conocer la influencia de ésta en el avance y/o abatimiento de su nave.

Fondeaderos.- La amplitud de los fondeaderos en la región occidental del Estrecho de Magallanes es generalmente muy limitada, y el fondo desigual y compuesto de masas roqueñas de relieve áspero, con fango en los intersticios y cavidades, o, a veces, piedras pequeñas y cascajos, donde no siempre agarran bien las anclas. En un lecho de esta naturaleza no es fácil encontrar un tenedero satisfactorio, siendo conveniente evitar que quede entre el ancla y el buque alguna prominencia o punta de roca, pues durante los chubascos y ráfagas los buques bornean continuamente sobre sus anclas, pudiendo derivarse de dicha proximidad serios inconvenientes para la nave, aparte de que su continuado roce contra el fondo produce ruidos y trepidaciones que se transmiten al buque y obligan a mantener una permanente vigilancia sobre la maniobra de anclas.

Es conveniente, asimismo, en cuanto lo permita la prudencia, largar el ancla en la parte más profunda del fondeadero, pues habrá así mayores probabilidades de colocarla en un lecho de fango; pero al hacerlo y en prevención de que caiga sobre una roca con riesgo de romperse, se aconseja arriarla lentamente con el cabrestante hasta unos 10 a 12 metros del fondo, largándola de golpe en ese momento. Este procedimiento es tanto más recomendable cuanto más grandes y pesadas sean las anclas y su ejecución no presenta dificultad alguna si se conoce perfectamente la profundidad del agua.

Existen buenas razones para arriar bastante cadena cuando principian a soplar las turbonadas; pero esta práctica sólo puede emplearse en puertos y fondeaderos de algún desahogo. Un gran seno de cadena en el fondo facilita el movimiento de giro del buque a impulsos del viento, cuando este no viene directamente por la proa; y como el movimiento de retroceso que el viento imprime al buque no se produce de improviso sino gradualmente, ocurrirá también que el esfuerzo de tracción no llegará o se transmitirá muy atenuado al ancla por haberse gastado buena parte de él en remover y tesar la cadena que yacía en el fondo. En algunos puertos las turbonadas son de muy corta duración y pasan antes que el buque llegue a tesar toda la cadena que tiene afuera.

Si se observa que el trabajo de las cadenas en el fondo fuese malo y excesivo, es conveniente ensayar remediarlo arriando otro paño, pues podrá ocurrir que la cadena anterior haya caído casualmente sobre un lecho muy áspero, en donde ha estado dragando. Con un nuevo grillete arriado, esa cadena quedará más en reposo y será posible que caiga en un lecho de mejores condiciones.

Es admirable como el viento penetra dentro de algunos puertos aparentemente muy cerrados, y más sorprendente aún es observar que un buque permanece tranquilo y en calma, precisamente cuando se ve que el viento sopla por lo alto en fuertes turbonadas. Cada bahía tiene su propia característica; una quebrada, que es un cajón por donde el viento se cuela como en un tubo; o un barranco, en donde aquél choca para rebotar sobre el fondeadero; y como estas particularidades son tan múltiples y variadas, llega a suceder que un mismo puerto que un Capitán juzgó recomendable por haber encontrado en él buen abrigo contra un temporal de cierta dirección, es muy malo para otro a quién los revolones y chubascos desesperaron.

Generalmente, los fondeaderos más abiertos y aparentemente los menos protegidos de los vientos dominantes, prueban a menudo ser los mejores para aguantarse al ancla y recibir los chubascos.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La elevación y la aspereza de las montañas en algunos puertos de esta región, son inconvenientes que a veces no permiten juzgar con acierto, respecto de la distancia a tierra, y cómo en ciertos casos es necesario largar la ancla con cierta precisión, se aconseja situarse con la debida frecuencia.

Finalmente cabe señalar que los fondeaderos indicados en las cartas náuticas con el símbolo pertinente, constituyen una recomendación basada en experiencias anteriores. El navegante seleccionará el fondeadero apropiado teniendo en consideración el tamaño y calado de su buque, las profundidades existentes y el espacio de borneo disponible.

Escollos y sargazos.- En el sector occidental del Estrecho de Magallanes no se encuentran grandes bancos de arena o fango, si no es formando parte de la orilla misma y en muy determinados puntos. En sustitución de los bancos de dicha naturaleza, existen los arrecifes y bajos de rocas, tanto más temibles cuanto que a menudo nada hay que denuncie su proximidad. El caso más general en estos escollos, sin embargo, es que estén marcados por una mancha de sargazos, de los cuales se debe desconfiar siempre, teniendo como cosa cierta que hay fondo rocoso a poca profundidad ahí donde se los divise.

Ofrecen los sargazos ciertas particularidades que es conveniente recordar. En partes de fuertes corrientes desaparecen de la superficie, y si esto no llega a suceder, sus ramas por lo menos toman la dirección de aquéllas, alejándose del bajo a que están adheridas; en consecuencia, es conveniente tomar mayor distancia a los bajos cada vez que sea necesario pasar por su lado de arriba, con relación a la corriente, que cuando se pasa por el lado de abajo.

Prevención.- Se ha denunciado que algunos buques cargados con mineral de hierro han experimentado fuertes perturbaciones magnéticas al cruzar el paso Froward; se advierte, pues, en general, a las naves que deban estar prevenidas de este fenómeno cuando transportan carga de dicha clase o similares.

Otras consideraciones.- Aparte de las circunstancias que provienen del estado del tiempo, el ingreso por la boca occidental y la navegación de esta parte del estrecho presenta algunas dificultades y peligros. Ella se realiza generalmente en una sola jornada desde el cabo Pilar o la isla Fairway hasta Punta Arenas o viceversa, sin fondear en el intervalo, para lo cual ha sido convenientemente señalizado e iluminado por faros y balizas luminosas colocados cada cierto trecho.

El mayor riesgo que presenta la navegación nocturna del Estrecho de Magallanes, son los chubascos de agua o nieve que producen cerrazones que impiden ver los faros y la costa. Particularmente a este respecto son los pasos Largo, Tortuoso e Inglés en los que deben extremarse las precauciones para evitar que una salida de rumbo lleve a situaciones de riesgo.

La resolución y ánimo de un Capitán para ingresar y navegar de noche el Estrecho de Magallanes, se basará siempre y ante todo, en la práctica y conocimiento que tenga de la región misma, pues indudablemente sería una gran imprudencia arriesgarse a esa empresa desde la primera vez que se la acomete sin la asesoría apropiada; alentará sin embargo su determinación, la confianza que le inspire la exactitud y confiabilidad de su instrumental y equipamiento de navegación, los sistemas de propulsión, de poder eléctrico y de gobierno, y el estado del compartimentaje de la nave. Por último, extremará su vigilancia sobre las luces reglamentarias de navegación y aumentará el servicio ordinario de vigías.

En resumen, un Capitán podrá, mediante un bien madurado estudio de las circunstancias, escoger la hora que le convenga recalar a los islotes Evangelistas o al cabo Pilar si procede del Pacífico, o bien la del paso por Punta Arenas si la nave procede del E y en este último caso determinar con la debida anticipación el puerto de la próxima escala. Una buena práctica, ampliamente conocida de los navegantes que hacen uso regular del Estrecho de Magallanes, es la de recalar al cabo Pilar durante el día, sea que la nave se dirija hacia el E o al W. Con buen tiempo, sin embargo, podría decidirse infringir esta antigua costumbre, contando con un moderno equipamiento de ayuda a la navegación en buenas condiciones.

Carta: 11000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que transitan el Estrecho de Magallanes. Consultar letra C: **"Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional"**, **Practicaje y Pilotaje.**

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES ÁREA OCCIDENTAL

1.- Durante la travesía del Estrecho de Magallanes se deberá dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para prevenir Abordajes, especialmente lo que se relaciona con las señales sonoras que allí se establecen.

2.- Mantener atención permanente en las frecuencias internacionales de seguridad VHF, canal 16 (fonía) y en canal 70 (DSC), emitir "SECURITE" una hora antes del cruce.

3.- Informar a las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo en los faros Islotes Evangelistas, Bahía Félix y Punta Dungeness o Capitanía de Puerto de Punta Delgada; el ingreso o salida del Estrecho de Magallanes, cuando se encuentre al través de ellas.

4.- Informar la situación geográfica de la nave a la Autoridad Marítima, según procedimiento CHILREP, a las 0800 y 2000 hora local. Las naves que naveguen sin Práctico de Canales, deben hacerlo cada 4 horas.

5.- La Autoridad Marítima informará cuando naves de más de 200 metros de eslora transiten el Estrecho de Magallanes, con el objeto de darles preferencia de paso en su navegación.

RECOMENDACIONES PARA LA RECALADA A LOS ISLOTES EVANGELISTAS Y BOCA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Consideraciones previas.- La aproximación desde el océano Pacífico, a pesar de la existencia del faro de recalada de islotes Evangelistas, demanda del navegante un examen completo de las circunstancias referentes al estado del tiempo, derrota efectuada, situación presente de la nave y, en general, su más atenta vigilancia.

El tiempo nublado o tempestuoso y la constante mar gruesa o de leva que se encuentra a menudo en esta zona, como también las corrientes que tiran hacia tierra, hacen la navegación por demás difícil, y exigen poner en práctica todas las medidas marineras y de previsión que la experiencia aconseje. Así, durante los meses de invierno en que son frecuentes los temporales del NW con grandes cerrazones de lluvia, la recalada podría llegar a complicarse bastante, por la dificultad que se podría experimentar en la determinación de la posición de la nave. En tales casos, para evitar ser arrastrados por el temporal más al S del paralelo de los islotes Evangelistas, es aconsejable regular el andar hasta que la costa se despeje si no se dispone de radar u otro medio seguro para obtener situación. Los temporales del SW frecuentes en verano, aunque acortan la marcha no oscurecen el horizonte, y desde este punto de vista no se oponen a una buena recalada.

Por otra parte, en esta zona la corriente tira hacia el estrecho, con dirección entre el SE y ESE, pero una rama de aquélla se desvía hacia el S por entre los islotes Evangelistas y la costa continental, y luego continúa por fuera de la boca occidental, corriendo enseguida a lo largo de la costa SW de la isla Desolación; esta última tiene a veces fuerza suficiente para hacer abatir a una nave hacia el S. Si a causa del continuo tiempo cerrado o de falta de situaciones, la posición de la nave es incierta, la aproximación a la costa debe efectuarse con las mayores precauciones; como regla general, después que el tiempo aclara, el buque se encuentra más al S y al E de lo que se presumía. Consecuentemente, al trazar el rumbo, contrarrestar el efecto de esta corriente hacia el S, especialmente cuando se navegue a poca velocidad, teniendo cuidado de no aproximarse a menos de 8 millas del islote Cúpula, con el fin de barajar con seguridad el arrecife Palm Branch y las demás rocas sumergidas que se extienden hacia el S y SW del islote nombrado.

Para las naves con limitaciones en su equipamiento de navegación, podría ser conveniente recalar con luz diurna y buena visibilidad a la boca occidental del Estrecho de Magallanes; para lo cual debe tenerse muy en cuenta la estación del año, ya que la duración de las horas de luz en estas latitudes varía mucho, y las noches largas podrían obligar a disminuir la marcha.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100

⁎ Instrucciones obligatorias en los Derroteros de la Costa de Chile, se destacan con fondo celeste.
Cambio Nº 1, diciembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Los islotes Evangelistas constituyen, tanto de día como de noche, una excelente referencia de recalada. El faro y el racon ubicado sobre el mayor de estos islotes facilita, asimismo, la recalada de noche no sólo para las naves que vienen del N, sino y con mayor ventaja para las procedentes del W. Por lo que al aproximar a la boca occidental del Estrecho de Magallanes, es de toda importancia avistarlos o detectarlos por radar con la debida antelación. En todo caso, no debe descuidarse el uso de la información que provee el GPS, por constituir una excelente ayuda a la navegación, especialmente ahora que la cartografía del área y dicho instrumento poseen la exactitud requerida para ello.

Recalada desde el N.- Aproximando a la boca occidental del Estrecho de Magallanes proviniendo del N, cuidar pasar al W y no menos de 9 millas de la isla Duque de York del archipiélago Madre de Dios, y luego, a partir de allí comenzar a inclinar el rumbo hacia el E para acercarse a los islotes Evangelistas; pero cuidando dar seguro resguardo a los peligros que bordean la costa, especialmente los más desprendidos al W, como la rompiente Styer y la roca sumergida de posición dudosa que se encuentra al NW de ella y la roca Galicia; todos los cuales figuran en las cartas de navegación. Esto es especialmente válido para las naves que por alguna razón no dispongan de radar operativo, en cuyo caso, sería muy conveniente, si las circunstancias lo permiten, avistar antes de oscurecer al cabo Santa Lucía o al cabo Jorge —confín SW de la isla Diego de Almagro—, sobre todo este último, para fijar la posición de la nave y trazar su rumbo de seguridad respecto de los islotes Evangelistas, en previsión de que después se cierre el tiempo. Si la situación no fuera conocida con exactitud, es necesario tener la certeza de hallarse lo suficiente al W del cabo Jorge, al tenerlo por el través. El perfil y aspecto del cabo Jorge, es para no olvidarlo una vez que se le ha visto; que en esa parte termina en una larga meseta perfectamente horizontal elevada a 300 metros y orientada en sentido N-S. ~~La baliza luminosa Cabo Jorge provista de respondedor de radar (Racon) será de gran ayuda.~~

Dar rumbo al 170º para pasar al W y no menos de 8 millas del cabo Jorge y mantenerlo hasta sobrepasar al S de la latitud de la roca Galicia. Posteriormente, enmendar el rumbo a babor al 160º para pasar al SW y no menos de 4 millas de los islotes Evangelistas; y así aproximar a dichos islotes pasando por el W del veril de los 50 metros, y siguiendo una ruta paralela a éstos.

Es recomendable mantenerse al W, o por fuera del veril de los 50 metros, debido a las diferencias de profundidades que existen en esta área de la plataforma continental, circunstancia que debe ser considerada muy especialmente por las naves de gran calado. Además, con mal tiempo el oleaje tiende a encresparse al interior del veril de los 50 metros, por la notoria disminución de las profundidades, a la que se suma la influencia de las corrientes generales y de marea. Entre los islotes Evangelistas y el cabo Pilar las profundidades son de 32 a 85 metros sobre fondo de cascajo, arena y piedra.

Sobrepasado al S y a no menos de 4 millas de los islotes Evangelistas, considerando el estado del mar reinante, y luego tomar el rumbo de entrada al Estrecho de Magallanes al 108º y para pasar al N y a un mínimo de 4 millas del cabo Pilar.

Se advierte, una vez más, la inconveniencia de intentar la recalada a la boca occidental del Estrecho de Magallanes durante la noche con tiempo nublado, si no se dispone de radar u otro instrumental moderno de navegación que asegure una apropiada navegación. En caso contrario será preferible esperar la claridad diurna sobre los islotes Evangelistas y el cabo Pilar.

Recalada desde el W.- A las naves procedentes del W —Australia, Nueva Zelandia, etc.— les conviene navegar por el círculo máximo sólo hasta un punto en Lat. 48º 30' S, Long. 165º 00' W, y tener muy en cuenta el límite N de los icebergs en el océano Pacífico S en las diferentes épocas del año. Desde la posición anteriormente definida, trazar rumbo por loxodrómica hacia la Lat. 50º 00' S y la Long. 140º 00' W. Enseguida, desde allí, trazar rumbo también por loxodrómica a la Lat. 52º 35' S, y la Long. 75º 07' W; punto que queda al S y 12 millas del faro Islotes Evangelistas. Finalmente, desde este último, dar rumbo a la boca occidental del Estrecho de Magallanes siguiendo la derrota antes descrita.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN EL ÁREA OCCIDENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

NAVEGANDO HACIA EL ESTE

Hacia el paso del Mar.- La entrada a la boca occidental está bien precisada por el cabo Pilar, tanto más visible y fácil de reconocer cuanto más al W o S sea la procedencia.

Ingresar al Estrecho de Magallanes navegando al rumbo 108º para pasar al N y a un mínimo de 4 millas del cabo Pilar. Una vez alcanzada la posición antes definida, caer a estribor y continuar al rumbo 122º para pasar al ENE y 4 millas del mismo cabo Pilar y más adelante al SSW y 1,9 millas de la isla Falgate. Así, se asegurará navegar a más de 4 millas afuera de la costa S que continúa hacia el E, dando buen resguardo por estribor a los peligros existentes afuera del puerto Misericordia y dejando muy distantes por babor los bajos y escollos que despiden al S y en dirección al canal las islas Westminster y Parker.

La apariencia general de la costa N, tanto en la boca como hasta unas 30 millas al E de la entrada, es de una sucesión de islas altas y de rocas destacadas, con algunas largas restingas de formación rocosa, las cuales se desprenden hacia fuera de la ribera en dirección al canal. El aspecto de la costa S vista a la distancia, es de una meseta muy alta y casi plana, en la cual sobresalen varios picos escarpados, que están generalmente ocultos por las espesas nubes que los coronan. El cabo Pilar desciende al mar, francamente acantilado; en su extremo N hay una gran roca destacada de 94 metros de elevación, la cual es una referencia muy característica y si se la observa desde el N o W se la ve claramente proyectada contra el cabo; pero si se la mira desde el E no se la distinguirá desprendida sino al pasar hacia el E de ella; además, hay también otras rocas más pequeñas.

La tierra de la costa S del Estrecho de Magallanes desde cabo Pilar hacia el E, disminuye poco a poco de altura hasta una distancia de 10 millas; existiendo también en ese tramo varios picos escarpados, los cuales también descienden gradualmente hacia la orilla del mar.

Las proximidades del cabo Pilar son limpias a más de 1 milla de costa, pero al S del cabo Deseado, los peligros se extienden hasta casi 2,5 millas afuera de la costa.

Para determinar la situación de la nave en la boca occidental y paso del Mar, son útiles los siguientes accidentes geográficos notables: las islas Westminster y Tamar —en el lado N—, y el morro Hamilton, los cabos Cortado y Cuevas y la punta Félix —en el lado S. Asimismo, la cartografía recientemente editada posee la exactitud requerida para hacer un uso eficaz de las situaciones geográficas que proporciona el GPS, hoy en día.

En el paso del Mar.- Continuar hacia el E navegando al rumbo 122º para pasar al SW y 1,9 millas de la isla Falgate —señalizado con una baliza luminosa y racon. De esta forma, se salvará debidamente la roca Astree y los otros peligros que despide la isla Tamar al SSW por babor, y también el bajo Magallanes a razonable distancia por estribor. El faro Bahía Félix es una buena guía en esta parte.

Después de pasar el faro Bahía Félix, se avistará por la amura de estribor el cabo Upright, promontorio acantilado que constituye una de las mejores referencias existentes en este paraje. Además, la luz de la baliza luminosa Isla Centinela, próxima al E del cabo, se verá también muy poco abierta de éste.

Se puede pasar al N y entre 1,5 y 2 millas de la isla Centinela, y enseguida, proseguir manteniendo la costa S a no menos de 1,3 millas, hasta cambiar el rumbo a estribor al 141º para pasar al S y poco más de 1 milla del cabo Cooper Key —señalizado con una baliza luminosa— e ingresar al paso Largo.

Particularmente, con tiempo cerrado, cuidar no confundir la entrada al golfo Xaultegua con la continuación del Estrecho de Magallanes.

En el paso Largo.- Este paso está libre de peligros y la baliza luminosa Cabo Cooper Key es de gran utilidad para tomarlo con seguridad. Pasado la cuadra de la citada baliza luminosa, cambiar el rumbo a babor hasta el 125º y continuar navegando aproximadamente a medio canal hasta llegar al paso Tortuoso.

El monte Posesión, las balizas luminosas Monte Radford e Islotes Skinner, como también el as-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Paso Tortuoso. Vista hacia el E desde su acceso W



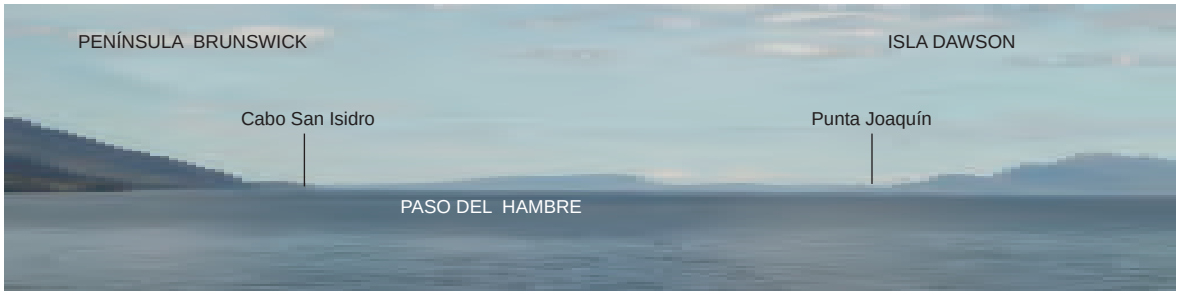
Paso Inglés. Vista hacia el SE

pecto característico del cabo Quod, servirán al navegante como referencias para controlar la navegación hasta la altura del cabo Falso Quod, teniendo cuidado de no confundirlo con el cabo Quod, que se le asemeja mucho, pero el Quod se puede identificar por el islote Beware justamente al W de él.

En el paso Tortuoso.- Después de pasar el cabo Quod, caer a babor al rumbo 089º para pasar al N y 5 cables del cabo Crosstide —señalizado con una baliza luminosa de babor— y en dirección a la baliza luminosa Islote Cohorn. Así, se escapulará convenientemente por babor la roca Crooked —balizada con una boya luminosa de estribor—, y más adelante también la roca Anson —balizada igualmente con una boya luminosa de estribor. Ambos peligros están marcados también por sargazos; pero no siempre son visibles.

De ser preciso, primero acercarse lo necesario hacia el cerro El Morrión (Obs. Roldán) —señalizado con una baliza luminosa—, y más adelante al cabo Crosstide. Manteniendo el islote Beware ligeramente abierto del cabo Quod, conduce por el S de la roca Crooked; la roca Anson se baraja manteniendo el corte o hendidura del cabo Quod abierto al S de la isla Borja Grande.

Si bien, los accidentes citados anteriormente pueden ser barajados con seguridad; los fuertes escarceos y revesa que se forman en este tramo, hacen indispensable tomar las precauciones pertinentes. Es necesario prestar atención al estado de la marea, pues afuera del cabo Crosstide se produce el encuentro de las ondas de marea del



Paso del Hambre. Vista hacia el NE

océano Pacífico y de los canales Jerónimo y Bárbara, produciendo fuertes corrientes, cuya dirección varía según la hora considerada.

Una vez salvado el cabo Crosstide, caer a estribor hasta el rumbo 125º para pasar al NE y 6 cables de la isla El Bonete, dejando claro por babor la roca Anson e ingresando al paso Inglés.

INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA LA NAVEGACIÓN DEL PASO TORTUOSO

En atención a que el tamaño de las naves mercantes ha aumentado considerablemente, lo que les dificulta maniobrar con rapidez para cumplir con el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes durante el cruce del paso Tortuoso, se dispone:

1.- Informar a la Estación de Control del Tráfico Marítimo que corresponda, la hora estimada que se pasará el paso Tortuoso.

2.- Una hora antes de iniciar la navegación del paso Tortuoso, enviar una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital (DSC) en canal 70 VHF. Enseguida, difundir en radiotelefonía por canal 16 VHF, en idioma español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE), informando:

- Nombre de la nave,
- Posición del momento,
- Sentido del cruce,
- Hora estimada a la que se encontrará al través del cabo Crosstide.

Esta información deberá ser repetida cada 15 minutos hasta el término del cruce.

3.- Navegar manteniéndose a estribor del eje del canal, siempre que sea posible y sin perjuicio de su seguridad.

4.- Dar preferencia de paso para el tránsito de las súper naves tipo VLCC, o mayores de 200 metros de eslora, informadas por señales de seguridad de la Autoridad Marítima.

5.- Mantener permanentemente encendidas las luces de navegación.

En los pasos Inglés y Froward.- Próximo a llegar a la cuadra de la isla El Bonete, cambiar el rumbo a estribor hasta el 134º y continuar hacia el SE navegando a medio canal para pasar al SW y 5 cables de la boya pilar luminosa de estribor con reflector de radar, que señala el bajo fondo de 3,3 metros que despide la punta Pasaje al SSW y 2 cables, y poco más adelante, al NE y también 5 cables de la isla Rupert —señalizada con una baliza luminosa.

Acercándose a las inmediaciones de la isla Rupert, tener especial cuidado cuando la corriente está de vaciante —tira hacia el SE en el paso Inglés—, pues puede abatir la nave sobre el bajo Lucky de 7,6 metros de profundidad que se encuentra entre las islas Carlos III y Rupert.

Desde la isla Rupert hacia el E es costumbre mantenerse algo más cerca de la costa N, para lo cual se debe gobernar al rumbo 126º para pasar al NE y 1,1 millas de las islas Charles, primero, y luego al SW y 1,2 millas del cabo Gallant. Posteriormente, cambiar el rumbo a babor al 110º, pasar al S algo más de 2 millas del cabo Holland —señalizado con una baliza luminosa—, o bien, franquear esta parte más cerca de la costa N, gobernando al 113º para pasar al S y 1 milla del mismo cabo Holland, y más adelante, antes de llegar a la cuadra del cabo Froward —señalizado con una baliza luminosa—, gobernar al rumbo 090º, para pasar al S y 1 milla del mencionado cabo. También asiste al reconocimiento del cabo Froward, la Cruz de los Mares.

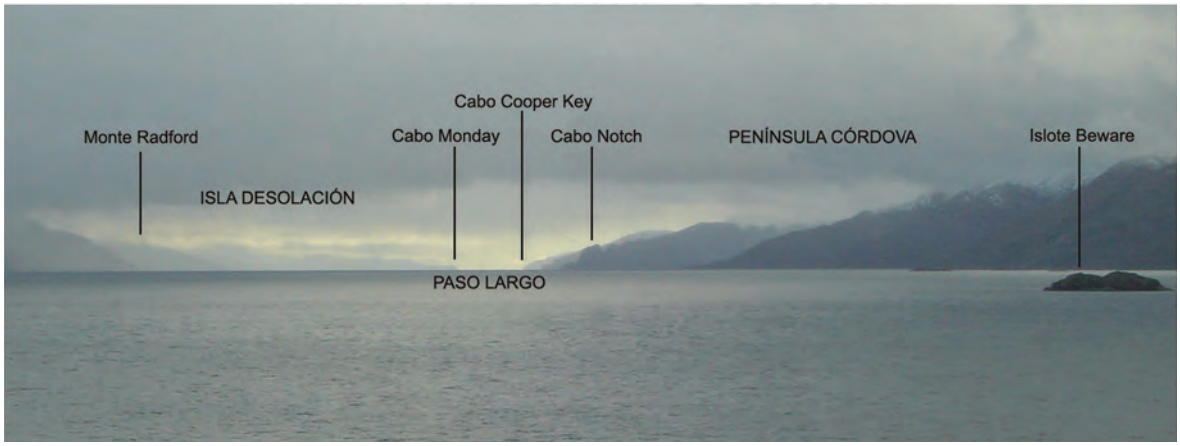
En el paso del Hambre.- Pasado el cabo Froward, cambiar el rumbo a babor hasta el 062º para

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Paso del Hambre. Vista hacia el SE



Paso Largo. Vista hacia el NW desde salida W paso Tortuoso

pasar al SE y 1,4 millas de la isla Nassau. Más adelante, pasado la cuadra del cabo San Isidro —señalizado con una baliza luminosa— caer nuevamente a babor al rumbo 012° para pasar al E y no menos de 1,5 millas de la punta Santa Ana —señalizada con una baliza luminosa—, lo cual conduce claro del arrecife Georgia.

Desde la punta Santa Ana hacia el NNE, la derrota para tomar el paso Ancho se presenta totalmente clara hasta la altura de la rada de Punta Arenas.

NAVEGANDO HACIA EL OESTE

Consideraciones previas.- En general, para navegar desde la punta Santa Ana hacia el W, hasta desembocar el océano Pacífico, no habrá necesidad de poner mucha atención a los cambios de mareas, con excepción del paso Tortuoso, como se señaló.

Desde el cabo San Isidro hasta el paso Tortuoso, la costa N del Estrecho de Magallanes es acantilada y profunda, pudiendo una nave acercarse a esa ribera.

10

En los pasos del Hambre y Froward.- Proviniendo del N, aproximar al paso del Hambre al rumbo 192° para pasar al E y no menos de 1,5 millas de la punta Santa Ana —señalizada con una baliza luminosa— y más adelante al SE y 2,5 millas del cabo San Isidro —señalizado con un faro. Para pasar claro del arrecife Georgia se debe mantener el cabo San Isidro siempre a la vista, abierto al E de la punta Santa Ana y demarcando al 198°;

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

de noche la baliza luminosa Cabo San Isidro se debe demarcar a la misma demarcación, sin que en ningún caso disminuya.

Si se ha de continuar por el Estrecho de Magallanes hacia el W, pasado el cabo San Isidro, cambiar el rumbo a estribor hasta el 242° para pasar al SE y 1,4 millas de la isla Nassau. Tener cuidado con el bajo fondo de 20 metros de profundidad, que se encuentra casi al S y 2,2 millas del cabo San Isidro, cuando se navega con una nave de calado profundo.

Más adelante, próximo al llegar a la cuadra del cabo Froward, caer a estribor al rumbo 270° para pasar al S y 1 milla del mismo cabo y enseguida, variar el rumbo nuevamente a estribor al 290° para pasar al S y algo más de 2 millas del cabo Holland.

Si se navega en demanda del canal Magdalena, pasado el cabo San Isidro, corregir el rumbo a estribor hasta el 207° para pasar al NW y 2,5 millas del cabo San Antonio de la isla Dawson. Más adelante, cambiar el rumbo a babor hasta el 180° para pasar al W y 4 millas de la punta Hillock. Así, se salvarán los bajos Mantilla y Miera a distancia segura por babor.

Finalmente, ya pasado al S del bajo Miera, caer a babor, al rumbo 162°, para pasar al E y 7 cables de la costa del monte Vernal e ingresar al canal Magdalena navegando a medio freo entre los islotes Anxious —señalizados con una baliza luminosa— y la costa E de la isla Capitán Aracena.

En el paso Inglés.- Al llegar a la cuadra del cabo Coventry, gobernar a estribor, al rumbo 306°, para pasar al SW y 1,2 millas del cabo Gallant, o bien al NE y 1,5 millas de las islas Charles y en dirección a la baliza luminosa Isla Rupert.

Enseguida, cuando abra el paso Inglés, caer nuevamente a estribor hasta el rumbo 314°, para pasar al NE y 5 cables de la isla Rupert y poco más adelante al SW y 5,4 cables de la boya luminosa Punta Pasaje, que se encuentra al SSW y 1,8 cables de la punta del mismo nombre.

Pasado la isla Rupert, tener especial cuidado cuando la corriente está de vaciante —tira hacia el SE en el paso Inglés—, pues puede abatir la nave sobre el bajo Lucky que se encuentra entre las islas Carlos III y Rupert.

Al llegar a la cuadra de la isla Bonete, cambiar el rumbo a babor hasta el 305°, para pasar al NE y 8,6 cables de la punta Rowe. La boya luminosa de estribor Roca Anson quedará levemente abierta por babor.

En el paso Tortuoso.- Sobrepasada la isla Bonete y a medida que se aproxima al paso Tortuoso, conviene enmendar poco a poco a babor, hasta llegar al rumbo 269°, para pasar al N y 5 cables del cabo Crosstide —señalizado con una baliza luminosa de babor. Así, se ingresará al referido paso dando prudente resguardo por estribor a la roca Anson —balizada con una boya luminosa de estribor. Continuando al mismo arrumbamiento, cuidar pasar al S y 7 cables de isla Borja Chica y más adelante, al N y a esa misma distancia del borde N del cerro El Morrión (Obs. Roldán) —señalizado con una baliza luminosa. De este modo, se dará seguro resguardo por estribor a la roca Crooked —también balizada con una boya luminosa de estribor.

Para pasar claro al S de la roca Anson, mantener el corte o hendidura del cabo Quod abierto por el S de la isla Borja Grande. Para ir libre de la roca Crooked, se requiere gobernar recto sobre la baliza luminosa Cerro El Morrión, hasta que el islote Beware se vea abierto del cabo Quod, momento en el cual se podrá corregir el rumbo a estribor para tomar el centro del canal, el que luego no se debe abandonar durante todo el trayecto del paso Largo.

Esta es la zona más afectada por las corrientes y reversa; las primeras tiran en la vaciante hasta 3,5 nudos y aún más. Es necesario prestar atención al estado de la marea, pues afuera del cabo Crosstide se produce el encuentro de las ondas de marea del océano Pacífico y de los canales Jerónimo y Bárbara, produciendo fuertes corrientes cuya dirección varía según la hora considerada.

En el paso Largo.- Salir del paso Tortuoso navegando al rumbo 305°, para pasar al SW y 5 cables del islote Beware. De este modo, se irá prácticamente a medio canal hasta llegar a la altura de la baliza luminosa Cabo Cooper Key. Las balizas luminosas Islotes Skinner y Monte Radford servirán al navegante como referencias para controlar la navegación hasta la altura del cabo Cooper Key.

Cartas: 10000 - 11000 - 11100 - 11200 - 11230 - 11300 - 11310

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Pasada la isla Shelter puede aproximarse a la costa N del Estrecho de Magallanes, hasta el cabo Cooper Key, pues, aunque no es tan limpia como la precedente, no tiene peligros conocidos más allá de 1,5 cables afuera de las puntas o islotes más salientes.

Sobrepasado el cabo Cooper Key, cambiar el rumbo a estribor al 321° y continuar a medio freo hasta salir del paso Largo. Si el tiempo está despejado, desde frente a la bahía Arathoon se divisará la isla Tamar con dos picos en su cumbre; si la ruta se ha llevado a medio canal, tan luego como se pase frente la isla Shelter se divisará el cabo Providencia; posteriormente, al llegar frente al estero Canoa, se divisará en la punta N de la isla Córdova el morro Conway, y el cabo Upright que asomará tras el cabo Monday.

En el paso del Mar.- Es conveniente pasar al NW y 1,3 millas del cabo Monday y proseguir manteniendo la costa S a no menos de esa distancia. Salvado este cabo, se avistará por la amura de babor la baliza luminosa Isla Centinela.

Cambiar el rumbo a babor al 302° para pasar al N y entre 1,5 y 2 millas de la isla Centinela —señalizada con una baliza luminosa— y más adelante, pasar al SW y 1,9 millas de la isla Falgate —señalizada con una baliza luminosa y Racon. Así, se salvará debidamente la roca Astree y los otros peligros que despide la isla Tamar al SSW por estribor, y también el bajo Magallanes a razonable distancia por babor. El faro Bahía Félix es una buena guía en esta parte.

En la boca occidental.- Desde el faro Bahía Félix, seguir navegando al rumbo 302° para pasar al N y 4 millas del cabo Pilar. De esta manera, se asegurará transitar a más de 4 millas afuera de la costa S que continúa hacia el W, dando buen resguardo por babor a los peligros existentes afuera del puerto Misericordia y dejando muy distantes por estribor los bajos y escollos que despiden al S y en dirección al canal, las islas Westminster y Parker.

Finalmente, una vez casi a la cuadra del cabo Pilar, caer a babor al rumbo 288° y salir del Estrecho de Magallanes. Después de haber pasado el cabo Pilar, si ya está oscuro, se avistará la luz del faro Islotes Evangelistas, la cual debe aprovecharse para fijar la posición del buque, y consideradas las circunstancias del estado del tiempo y del mar, corrientes, estación, etc., dar rumbo largo al punto de recalada que se estime conveniente.

Hacia el canal Smyth (En paso Tamar).- Proviniendo del E navegando al rumbo 302° y luego de pasar al SW y casi 2 millas de la isla Falgate, cambiar el rumbo a estribor al 028° para pasar al W y 2,5 millas de la isla Tamar y más adelante a una distancia de 1,2 millas del islote más destacado al W de la isla Boston —señalizada con una baliza luminosa de estribor— y tomar posteriormente el canal Smyth pasando por el E o por el W de los islotes Fairway. Cuando se navegue en las cercanías de la isla Tamar, se debe mantener la isla Round siempre abierta del cabo Tamar, sin entrar jamás a esa enfilación, pues muy poco al N de ella se encuentra la roca Astree.

Las malas condiciones meteorológicas imperantes generalmente en el Pacífico Sur, han hecho una práctica común a casi todos los buques, navegar los canales occidentales de la Patagonia, para lo cual éstos están convenientemente señalizados con faros, balizas y boyas luminosas para permitir la navegación nocturna con la requerida seguridad.

☆☆☆☆☆☆☆

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

OCTAVA PARTE

ÁREA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
COSTA OESTE - DE LA PUNTA CARRERAS A LA PUNTA GRACIA
COSTA ESTE - DEL CABO BOQUERÓN AL CABO SAN VICENTE
PASOS ANCHO Y NUEVO, PASOS PELÍCANO Y REAL, PASO REINA
BAHÍAS GENTE GRANDE Y LEE

ÁREA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES - COSTA OESTE
Desde la punta Carreras a la punta Gracia

Punta Carreras.- Lat. 53° 36' S; Long. 70° 55' W (aprox.). Situada al NNW y unas 2,8 millas de la punta Santa Ana y sobre la misma costa. Es una punta baja y sobresale cerca de 5 cables afuera de la línea general de la costa.

Hacia el N de la punta Carreras, la costa es algo abrupta y corre sensiblemente en esa dirección por unas 11 millas, sin accidentes importantes hasta la bahía Agua Fresca. En este tramo de costa una embarcación pequeña puede fondear tan próximo a la playa como le permita aproximarse a la línea de los sargazos, límite que no se debe sobrepasar.

Arrecife Georgia.- Se destaca hacia el SE y hasta casi 7 cables afuera de la punta Carreras. Está constituido por una restinga con varias rocas sumergidas y el que en bajamar seca hasta cierta distancia. Los fondos someros del lado E del arrecife están marcados con sargazos.

Para pasar claro del arrecife Georgia se deberá mantener el cabo San Isidro siempre a la vista, abierto al E de la punta Santa Ana. De noche, convendrá mantener la demarcación de seguridad 198° a la baliza luminosa Cabo San Isidro, sin que en ningún caso, ésta disminuya.

Bahía Agua Fresca.- Carta Nº 11432. Lat. 53° 23' S; Long. 70° 58' W (aprox.). Se forma al N y unas 11 millas de la punta Carreras y al S, unas 13 millas de la ciudad de Punta Arenas. Esta ensenada constituye la inflexión más notable de la costa W del Estrecho de Magallanes en esta parte. La punta Santa María, situada al NNE de la bahía, constituye el extremo de la entrada en esa dirección.

La costa de la parte N de la bahía Agua Fresca es muy sucia y no se debe ir más adentro que hasta donde la sonda indique profundidades de 11 a 14 metros. En el lado S, por el contrario, es posible avanzar un poco más, lo que puede convenir para precaverse del viento; la profundidad en esa dirección decrece. Hacia el final de la bahía hay un pequeño valle donde corre un riachuelo de buena agua dulce; algunas casas se encuentran en las inmediaciones de ese arroyo, sobre las lomas del lado S del valle, las que no son visibles desde el mar.

En la bahía Agua Fresca se encuentran algunos recursos; tales como carne y legumbres. Hay leña en abundancia y el agua se toma con facilidad gradualmente.

Aunque el tenedero de la bahía Agua Fresca es bueno, no se puede comparar con el de puerto San Juan de la Posesión o el de Punta Arenas, que se encuentran tan cercanos.

Direcciones y fondeadero.- Para recalar a la bahía Agua Fresca procediendo del N, gobernar —desde que se encuentre 1 milla afuera de la punta Santa María— sobre la punta amogotada en que termina la bahía por el S, hasta que el monte Centro de 310 metros y situado al W y unas 2 millas, se demarque al 285°; demarcación que pasa sobre una playa de arena bastante visible que hay en esa dirección; bajo el arrumbamiento referido, el buque estará fuera de la línea de sargazos.

Cartas: 11000 - 11300 - 11400 - 11432

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Para dirigirse al fondeadero, gobernar al rumbo 285° en dirección al referido monte Centro y largar el ancla en 16 a 18 metros de agua sobre fondo de fango arenoso y arcilla, cuando el borde de la punta Santa María demore al 010°; en este punto, el monte Centro —morro del S— se demarcará más o menos al 273° y la desembocadura del riachuelo al 234°.

Punta Santa María.- Situada al N y casi 16,2 millas de la punta Santa Ana y en la misma costa. Es una proyección de tierra que termina en un barranco alto y sobre el cual hay dos manchas de terrenos libres de árboles, por lo que es fácil de reconocer.

La punta Santa María se encuentra ligeramente adentro de la ensenada, donde se forma la bahía Agua Fresca, a la que limita por el NE.

Punta Guayrabo.- Situada al NNE y unas 3 millas de la punta Santa María y al S y poco más de 9 millas de Punta Arenas. Es el borde más saliente de esta parte de la costa W del Estrecho de Magallanes.

Desde la punta Guayrabo hasta Punta Arenas, la costa corre muy uniforme, describiendo un arco de mucho desarrollo, lo que hace a la punta en cuestión poco definida, a menos que el observador se halle muy cerca de la costa al S o al N de ella. En el referido tramo de costa, se han establecido pequeños caseríos en torno de un establecimiento industrial y de explotaciones agrícolas. Esta costa está bordeada de sargazos, en el límite exterior de los cuales se sondan por lo general 10 a 12 metros, permitiendo a una nave, en consecuencia, fondear sobre esa línea y al amparo de la costa vecina, para precaverse de los vientos fuertes del SW.

Rada de Punta Arenas.- Carta Nº 11410. Lat. 53° 10' S; Long. 70° 54' W (aprox.). Se forma al N y poco más de 8,5 millas de la punta Guayrabo y al S y unas 3 millas de la punta Arenosa en la misma costa. Es una espaciosa bahía, que por las dimensiones de su fondeadero puede dar cabida a numerosas naves al mismo tiempo. El tenedero es bueno, sobre fondo de fango y donde las anclas agarran bien; además, la profundidad es favorable para que puedan fondear naves de todos los tamaños y calados a distancia moderada de la costa.

Balizamiento y referencias útiles

Radiofaro aeronáutico.- Al N y algo más de 7,2 millas de la punta Arenosa y al SW de la bahía Laredo. Exhíbe una luz roja a destello con un alcance 27 millas. Ver características en el Radioayudas a la Navegación.

Antenas Radio Estación ENAP Bahía Catalina.- Al NW y 8 cables de la punta Arenosa, las cuales son cuatro antenas con luces rojas, muy visibles.

Boya luminosa Punta Arenosa.- Fondeada al SSE y 1,1 millas de la punta Arenosa, dentro del veril de 20 metros del banco que despide la punta del mismo nombre hacia el SE. Señal Cardinal Este. Ver características en la Lista de Faros.

Boya luminosa Río de las Minas.- Fondeada al E y 4,4 cables de la punta del Río y al ENE y poco más de 1 milla del cabezo del muelle Arturo Prat. Señala el limite del veril de 5 metros del banco que se forma en la desembocadura del río de las Minas. Señal Cardinal Este. Ver características en la Lista de Faros.

Antenas Radio Estación Naval Magallanes.- Al N y 3 cables del cabezo del muelle Arturo Prat y próximas al lado N del edificio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas. Son dos armazones metálicas de color rojo y blanco; cada una exhibe una luz roja de ocultación en el tope. Alcance 10 millas.

Faro Cabezo Muelle Prat.- En el cabezo del muelle. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Torre antena Televisión Nacional.- En el monte Fenton —al 281° y 4,9 millas del cabezo del muelle Arturo Prat. Es una antena transmisora de televisión, que exhibe una luz roja a destello de obstrucción aérea. Alcance 30 millas.

Baliza luminosa Pontón Muñoz Gamero.- Al SW y 5,3 cables del cabezo del muelle Arturo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Punta Arenas. Vista de algunas referencias notables

Prat, en el extremo E de la línea de pontones varados próximos al S del varadero de ASMAR (M). Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Antenas Radio Estación Naval Río de los Ciervos.- Son dos antenas ubicadas al SW y 1,7 millas del cabezo del muelle Arturo Prat; son de color rojo y blanco y exhíbe cada una dos luces rojas de ocultación en el tope. Elevación 96 y 93 metros. Alcance 10 millas y visibles en todo el horizonte.

Enfilaciones milla medida.- En la localidad denominada Río de los Ciervos, las cuales enfilan al 090°-270° e indican exactamente la distancia de 1 milla navegando al rumbo 006°. Para el control de la velocidad, determinación de resbalamientos y errores de la corredera.

La enfilación N está conformada por las antenas de la Radio Estación Naval Río de los Ciervos. La enfilación S, por balizas ciegas emplazadas al SSW y poco más de 1 milla de la anterior, las cuales tienen una elevación de 15 y 8 metros; son de color rojo y blanco y quedan sobre una casa de grandes dimensiones ubicada levemente al N de la baliza más cercana a la costa.

Otras referencias.- Tanto la costa como los cerros que la respaldan no presentan puntos notables que sirvan de referencia para recalar a Punta Arenas. La principal indicación para reconocer la bahía, la constituye la ciudad misma, que es visible a gran distancia tanto de día como de noche. En esta ciudad se destacan: el edificio de la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP) y el hotel Cabo de Hornos, situados frente a las esquinas SW y NE de la plaza; el Hotel Dreams, situado al N y 2,5 cables del cabezo del muelle Arturo Prat; el edificio de la Gobernación Marítima, próximo al N del Hotel; la torre de la iglesia Don Bosco; y otros puntos notables indicados en la carta.

Vientos y malos tiempos.- Predominan en la rada de Punta Arenas los vientos del 4º cuadrante y aunque soplan en ocasiones con singular violencia, la configuración de la bahía presta cierta protección contra éstos; los cuales, afortunadamente, no levantan marejada por encontrarse el área del fondeadero a sotavento de la costa, siendo temibles únicamente para las embarcaciones menores. El “Panteonero”, un viento local que se presenta en primavera o verano, es un ventarrón de dirección WNW que alcanza hasta fuerza 12 en la escala de Beaufort.

En ocasiones durante los meses de invierno, soplan vientos del 3er cuadrante que, aunque no adquieren mucha intensidad, levantan marejadas y se presentan con cualidades de temporal en Punta Arenas; temibles en la bahía pues la rada no ofrece protección en esta dirección. Cuando se establecen vientos del 3er cuadrante, o del E, los buques atracados a muelle deben alistarse para largarse y fondear en la bahía, en caso que éstos lo ameriten.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Los meses más favorables son los del invierno, época en que disminuye la intensidad de los vientos y es frecuente observar días de calma. Por el contrario, en la primavera y verano, se presentan los vientos fuertes del W, que soplan durante largos períodos de tiempo, y son escasos los de calma.

Predicción meteorológica.- Se ha logrado establecer sencillas reglas que son útiles para predecir el tiempo local en el área de Punta Arenas con bastante exactitud, basadas en la gradiente barométrica entre las estaciones meteorológicas en San Pedro, Evangelistas y Punta Arenas.

a) Si el barómetro de San Pedro es mayor hasta en 8 milibares al de Punta Arenas, se tendrá buen tiempo con vientos débiles o moderados.
b) Si la presión en San Pedro supera en 10 a 18 milibares a la de Punta Arenas, el viento se establecerá entre el W y NW con fuerza 4 a 5.
c) Si aumenta la diferencia, mayor es el viento, y si esta llega a 26 milibares adquiere la violencia de un temporal del WSW al WNW de fuerza 8 a 12, llamado “Panteonero”.
d) Si Evangelistas es superior a San Pedro, se tendrá viento del 3er cuadrante.
e) Si Punta Arenas es superior a Evangelistas, el viento soplará del E.

Marea y corrientes.- En la rada de Punta Arenas existe un mareógrafo que funciona en forma continua desde 1945. El establecimiento del puerto es de 11 horas 20 minutos, y el rango de la marea en sicigias alcanza a 2,04 metros.

La corriente de flujo fluye del NE al SW, y en sentido opuesto la de reflujo. El cambio de dirección de la corriente se produce junto con la marea no apreciándose diferencias notorias.

Con vientos fuertes del W, la corriente fluye constantemente de W a E, no dejándose sentir las corrientes de marea.

Bajos y escollos

Bajo Río de las Minas y punta Arenosa.- La costa al NE de la rada —entre la punta del Río y la punta Arenosa— está embancándose, formando un bajo de arena que se desplaza hacia el E, y donde el veril de 10 metros queda 1,2 millas afuera de la costa. Este bajo, que en realidad es uno solo, está señalizado en sus extremos S y N por boyas luminosas cardinales E.

Embancamiento.- La rada de Punta Arenas presenta también un proceso de embancamiento más lento, el que es más sensible en los costados del muelle Arturo Prat. El veril de 10 metros en este sector, se encuentra a unos 3,3 cables de la costa.

Cascos a pique.- Al 117° y 2,8 cables del cabezo del muelle Arturo Prat se encuentra un casco a pique sumergido en 16 metros de profundidad, correspondiente a los restos de la corbeta HMS “Doterel”, que se hundió en el fondeadero por explosión de su santa bárbara. No presenta peligro para la navegación, pero se debe evitar fondear sobre este punto, por el riesgo de enredar las anclas.

Al 195° y 8,9 cables del cabezo del muelle Arturo Prat se encuentra hundida en 15 metros de profundidad, y recostada sobre el fondo, la exdraga “Chipana”, la que constituye un peligro para la navegación.

Muelles destruidos.- Al NE y a 2,2 y 3,4 cables del cabezo del muelle Arturo Prat, existen dos muelles destruidos y fuera de servicio —los muelles Stubenrauch y Loreto, respectivamente.

Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo.- Tanto para la recalada como para el zarpe de Punta Arenas, el cual está indicado en las cartas pertinentes.

Límites del Puerto.- Es el área interior delimitada por los siguientes puntos geográficos:

Lat. 53° 06' 32” S; Long. 70° 52' 41” W.
Lat. 53° 06' 32” S; Long. 70° 49' 46” W.
Lat. 53° 09' 03” S; Long. 70° 49’ 46” W.
Lat. 53° 14' 03” S; Long. 70° 54' 58” W.
Lat. 53° 14' 03” S; Long. 70° 56' 24” W.

Zona prohibida de fondeo.- Está prohibido fondear en las proximidades del muelle Arturo Prat, en una zona que se extiende paralelamente a sus lados, a 2,6 cables a cada uno de ellos, y que alcanza hasta 4,4 cables del cabezo.

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Los buques que fondeen a la gira en las cercanías de la zona prohibida de fondeo, deben considerar que su radio de borneo los mantenga fuera de ella.

Fondeadero de goletas y lanchas de la bahía.- La parte de la bahía al N de la planta de ASMAR (M) y al SW de la zona prohibida de fondeo, es ocupada por las goletas regionales, faluchos de carga, remolcadores y lanchas de la bahía.

Sitios de fondeo a la gira.- Las naves que al arribar al puerto de Punta Arenas deban quedar a la gira, deben anunciar su llegada y solicitar el si tio de fondeo con 24 horas de anticipación.

Los sitios de fondeo a la gira son los siguientes —demarcaciones y distancias referidas al cabezo del muelle Arturo Prat. Están también indicados en la carta del puerto:

Área “A”	Al 175°	y	5,5	cables
Área “B”	Al 132°	y	5,5	cables
Área “C”	Al 099°	y	7,0	cables
Área “D”	Al 165°	y	8,8	cables
Área “E”	Al 131°	y	1,0	milla
Área “F”	Al 110°	y	1,1	millas
Área “G”	Al 093°	y	1,2	millas
Área “Z”	Al 081°	y	1,46	millas

Para naves que transporten o efectúen alije de carga peligrosa.

Zona de fondeo condicionado.- Toda embarcación mayor de 50 TRG, debe fondear al exterior de la zona prohibida de fondeo y al E de una línea de enfilación de la torre de la Iglesia Don Bosco con el cabezo del muelle Arturo Prat al 007°-187°. Asimismo, toda embarcación menor de 50 TRG, que fondee al W, de la línea anteriormente mencionada, debe dejar un área clara de acceso al varadero del Astillero ASMAR (M), debiendo abandonar su fondeadero con mal tiempo proveniente del 1er ó 2º cuadrantes o cuando así lo disponga la Autoridad Marítima.

Zona de Espera de Regulación de Tráfico Marítimo y Verificación de Navegabilidad para Naves sin Práctico de Canales.- Para efectos de que la Autoridad Marítima de Punta Arenas regule el tráfico de naves entre la Primera y Segunda Angosturas del Estrecho de Magallanes y verifique las condiciones de navegabilidad de las naves, se ha fijado la siguiente área de espera frente a la rada de Punta Arenas; al ESE y 1,6 millas del cabezo del muelle Arturo Prat y al interior de los límites que determinan los siguientes puntos geográficos:

Lat. 53° 10' 10" S; Long. 070° 51' 46" W.
Lat. 53° 10' 23" S; Long. 070° 51' 09" W.
Lat. 53° 10' 45" S; Long. 070° 51' 32" W.
Lat. 53° 10' 31" S; Long. 070° 52' 06" W.

El uso de esta zona de espera, es dispuesto por la Autoridad Marítima.

Practicaje.- No es obligación el empleo de Práctico de Puerto para fondear o levar a la gira; sin embargo, cuando las naves navegan con Práctico de Canales, es éste quien lo ejecuta.

Zona de espera de Práctico.- Al 095° y 1,67 millas del cabezo del muelle Arturo Prat y al interior de la Zona de Espera de Regulación de Tráfico Marítimo y Verificación de Navegabilidad para Naves sin Práctico de Canales.

Direcciones para la recalada a la rada de Punta Arenas.- Si bien no se encuentran puntas notables de referencia ni en la costa ni en los cerros que la respaldan, la ciudad misma es lo primero que se avista, tanto de día como de noche.

Viniendo del S, desde frente a la punta Santa Ana, puede gobernarse al rumbo 000° en dirección a la rada de Punta Arenas. De día, desde gran distancia se aprecia la ciudad por sus calles, y de noche por sus luces, especialmente las luces rojas de las cuatro antenas de radio de la ENAP en la bahía Catalina.

Proviniendo del N, se debe tener presente que las corrientes pueden haber desplazado a la nave de su derrota, por lo que es necesario llevar una navegación más cuidadosa. Se previene que es conveniente continuar avanzando al rumbo general 225°, hasta sobrepasar la boya luminosa Punta Arenosa y luego poner proa durante un tiempo en dirección a la luz roja de la antena de la Radio Estación Naval Río de los Ciervos, antes de caer en dirección al fondeadero, sirviéndose del faro en el cabezo del muelle Arturo Prat.

Recalando desde el E, conviene tener presente que es necesario avanzar mucho al rumbo SW, navegando paralelo a la costa o a las luces de la ciudad, antes de poner la proa en dirección al fondeadero elegido.

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Muelle Arturo Prat de Punta Arenas

Terminal Marítimo Muelle Arturo Prat.- Carta Nº 11411 —Plano Zona Portuaria. Ubicado prácticamente frente a la ciudad de Punta Arenas. Consiste en una plataforma construida de acero y hormigón y montada sobre pilotes de 373 metros de largo por 20 metros de ancho, habilitando dos frentes de atraque orientados al 154°-334° —uno por cada lado—, con tres sitios de atraque en cada lado, los que según su ubicación se denominan sitios Norte y sitios Sur y llevan la numeración del Nº 1 al Nº 3.

El muelle Arturo Prat está destinado a la carga y descarga de mercadería directamente a los buques que atracan a su costado, para lo cual cuenta con el equipamiento necesario para ello y el transporte de la mercadería a los almacenes de la aduana. Cuenta con luz eléctrica y agua potable.

Balizamiento

Faro Cabezo Muelle Prat.- En el cabezo del muelle. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de aproximación.- 334°-154°. Para asistir la aproximación de las naves y facilitar las maniobras nocturnas de atraque al muelle Arturo Prat. Son dos pares de balizas luminosas instaladas a cada lado del muelle y separadas entre sí unos 50 metros. Ambos pares de balizas enfilan al 334°; las del lado N del muelle poseen luces verdes, y luces rojas las del costado S. Su encendido debe ser coordinado con la administración del puerto de Punta Arenas por canal VHF Marítimo.

Vientos.- Los vientos del SW y NW son los de mayor intensidad —alcanzado hasta 50 nudos—, pudiendo llegar a restringir las maniobras de atraque al muelle Arturo Prat. Los vientos de componente E, si bien son más suaves, levantan marejada desde esa dirección.

Oleaje.- Sólo se produce oleaje en el muelle Arturo Prat con vientos de componente E, los que generan marejada con rompiente en la costa y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

que puede llegar a afectar a las naves atracadas a dicho muelle.

Marea y corrientes.- La corriente de flujo fluye hacia el S y la de reflujo lo hace hacia el N, las cuales si bien no son de intensidad apreciable, afectan a la maniobra de atraque al muelle Arturo Prat.

Instrucciones de Operación del Terminal Marítimo Muelle Arturo Prat.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Muelle Arturo Prat, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- Las esloras y calados máximos permitidos en los sitios de atraque del muelle Arturo Prat son:

Esloras

Sitio Nº 1.- Eslora 163 metros. (Bitas Nº 1 a Nº 7).

Sitio Nº 2.- Eslora 108 metros (Bitas Nº 7 a Nº 12).

Sitio Nº 3.- Eslora inferior a 72 metros.

Calados.- El resguardo bajo la quilla para las naves atracadas al muelle Arturo Prat no debe ser inferior a 0,62 metro, el que en caso de mal tiempo y condición de puerto cerrado se aumenta a 0,93 metro.

Bajo el criterio anterior, los calados de operación para el muelle Arturo Prat, para tiempo normal se establecen como sigue:

Bita	Lado Norte	Lado Sur
1	9,0 m + M.A.M. del P.	8,9 m + M.A.M. del P.
2	9,0 m + M.A.M. del P.	8,5 m + M.A.M. del P.
3	8,4 m + M.A.M. del P.	7,8 m + M.A.M. del P.
4	8,4 m + M.A.M. del P.	7,0 m + M.A.M. del P.
5	8,4 m + M.A.M. del P.	6,5 m + M.A.M. del P.
6	6,4 m + M.A.M. del P.	5,7 m + M.A.M. del P.
7	5,2 m + M.A.M. del P.	5,2 m + M.A.M. del P.
8	4,9 m + M.A.M. del P.	4,5 m + M.A.M. del P.
9	4,3 m + M.A.M. del P.	4,1 m + M.A.M. del P.
10	3,4 m + M.A.M. del P.	3,3 m + M.A.M. del P.
11	3,5 m + M.A.M. del P.	1,8 m + M.A.M. del P.
12.-	3,0 m + M.A.M. del P.	1,6 m + M.A.M. del P.
13.-	1,7 m + M.A.M. del P.	1,3 m + M.A.M. del P.

M.A.M. del P. = Mínima Altura Marea del Puerto.

El resguardo bajo la quilla para las naves y pesqueros regionales atracadas al muelle Arturo Prat no debe ser inferior al 10% de su calado, el que en caso de mal tiempo y condición de puerto cerrado se aumenta al 15%.

Estos calados están definidos para los sitios de atraque y no para sus áreas adyacentes, por lo cual, para acceder a los sitios de atraque, en especial el Nº 2 y el Nº 3, es necesario considerar y verificar las profundidades en los canalizos de acceso.

El área de atraque y los canalizos de aproximación se dragan continuamente para aumentar su profundidad y contrarrestar el embancamiento que produce el sedimento que arrastra el río de las Minas.

Abarloamientos.- Debido a la gran demanda de sitios de atraque en el muelle Arturo Prat, se autoriza a abarloar naves atendiendo las restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima.

Condiciones para la maniobra

Atraque y largada.- De día o de noche, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Viento máximo permitido 20 nudos de componente W y 15 nudos de componente E.

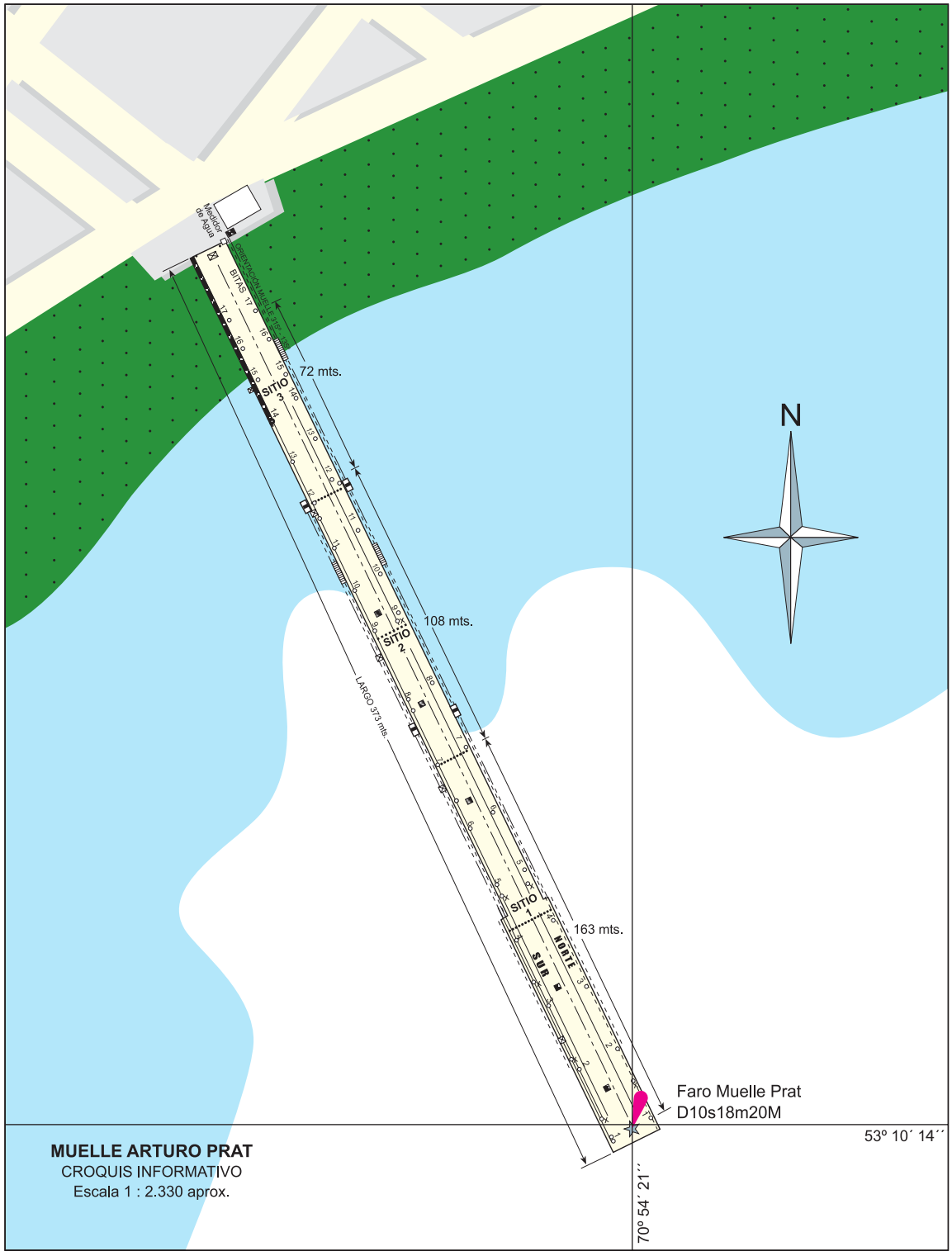
La experiencia indica que con viento de componente E no es factible atracar.

~~**Permanencia en el muelle.-** Ante pronóstico de viento de componente NE o E sobre 4,1 nudos o SE mayor de 5,1 nudos, las naves atracadas, cualquiera sea su eslora, deben dejar el muelle.~~

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Muelle Arturo Prat promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Direcciones para las maniobras.- El atraque al muelle Arturo Prat es de cuidado por la influencia

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Croquis muelle Arturo Prat de Punta Arenas

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

que los vientos, las corrientes y el estado de la marea tienen en la maniobra. Lo anterior, exige un conocimiento previo de estos factores para considerar sus efectos y la imprescindible asesoría del práctico de puerto.

Experiencia acoderada al cabezo del muelle Arturo Prat, nave de 165 metros de eslora y con el calado adecuado.- Para tomar el fondeadero se recomienda aproximar a un rumbo paralelo al canto del muelle y proa al extremo S del cabezo. Cuando se tiene el cabezo a 400 metros, se fondea el ancla de estribor, virándose sobre la máquina y el ancla; se debe quedar a una distancia de 16 a 20 metros del cabezo y se necesita filar 7 paños de cadena. Debe amarrarse cruzado a popa, o sea de la gatera de estribor a la bita que queda por babor o viceversa. Es conveniente poner cinco espías por chicote a banda de barlovento y mínimo tres espías a sotavento. No es recomendable permanecer con vientos fuertes en este sitio.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de atraque y amarre, desatraque y largada, corridas y cambios de sitio, al muelle Arturo Prat. Sin embargo, la Autoridad Marítima dispondrá las excepciones del caso por Resolución.

Ciudad de Punta Arenas.- Es una moderna ciudad de más de 110.000 habitantes (Censo 2002), capital de la XII Región de Magallanes y Antártica Chilena y el centro industrial y comercial de la Patagonia chilena. Tiene franquicia limitada de zona franca.

La principal actividad de sus habitantes la constituye la crianza de ganado ovino y aprovechamiento de lanas, cueros y carnes, que se envían al N del país, o bien se exportan. Asimismo, la extracción y procesamiento de productos del mar que también se exportan.

Segunda en importancia es la industria del petróleo, cuyos productos crudos se envían a las refinerías de Concón y San Vicente, y los productos refinados para el consumo de la provincia. La planta procesadora de gas metanol en cabo Negro es la más importante de Sud América, cuya producción se exporta.

Las industrias menores son numerosas, destacándose los criaderos de animales de piel fina, pesca y enlatado de centolla, mina de carbón, etc.

Goza de las ventajas de un clima marítimo, más benigno que el de las zonas interiores de la Patagonia y sus inviernos no son excesivamente crudos, observándose temperaturas mínimas de 8 ºC bajo cero.

La ciudad cuenta con hospitales, teatro y cines, hoteles, clubes sociales y deportivos, estadio, gimnasio, bancos, casas comerciales, etc., y todos los servicios públicos y privados necesarios.

Autoridades.- En Punta Arenas tienen su sede el Intendente de la XII Región, el Gobernador Provincial, los Comandantes en Jefe de la Región Militar Austral, de la V División de Ejército, de la III Zona Naval, de la IV Brigada Aérea, el Jefe de la X Zona de Carabineros, el Juez de Letras, el Gobernador Marítimo y el Capitán de Puerto de Punta Arenas.

Consulados.- Los diversos países tienen acreditados cónsules honorarios en Punta Arenas, con la excepción de Estados Unidos. El cónsul Argentino es un funcionario diplomático de carrera.

Comunicaciones

Terrestres.- Existen buenas carreteras y caminos que comunican a la ciudad de Punta Arenas con Puerto Natales y otras localidades menores y que cubren toda la zona apta para crianza de lanares de la provincia. Asimismo, comunican en diversos puntos con la República Argentina. Hay servicio regular de autobuses a Puerto Natales y a Río Gallegos.

Marítimas.- El tráfico de cabotaje con el resto del país es atendido por naves de carga y pasajeros que cumplen un servicio regular semanal; incluyendo Puerto Williams. Es de señalar que el movimiento marítimo regional, que antiguamente tuvo gran auge por ser el único medio de transporte disponible, se ha restringido por el desarrollo de la infraestructura vial y el incremento del

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

tráfico aéreo. Hoy en día se atiende, únicamente, el tráfico con Tierra del Fuego, por medio de goletas particulares y barcazas de la ENAP. En los lugares habitados del canal Beagle se cuenta además con el apoyo de buques de la Armada.

Aéreas.- El aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, ubicado en la localidad de Chabunco, posee pistas de primer orden y sirve a las aeronaves comerciales que diariamente vuelan al N del país y dentro de la región, y varias veces por semana a la República Argentina.

Las líneas aéreas nacionales efectúan el transporte aéreo de pasajeros y carga con el resto del país; y las líneas aéreas locales lo hacen dentro de la región.

Telefónicas y radiocomunicaciones.- Dispone de servicio telefónico que enlaza con todo el país y el extranjero, a través de las diversas compañías de teléfonos, que incluso abarcan el servicio de telefonía celular. Asimismo, dentro de la región, el teléfono cubre casi todos los lugares poblados y las principales compañías e industrias y explotaciones agrícolas, cuentan también con sus propios equipos de radiotelefonía.

La Radio Estación Marítima Magallanes atiende el servicio público marítimo nacional e internacional. Mayores informaciones deben consultarse en la publicación Radioayudas a la Navegación.

Existen Compañías que proporcionan servicios radiotelefónicos particulares a las naves en el área.

Cuenta con oficina de Correos.

Recursos

Agua.- Puede recibirse atracado a los muelles o por medio de una lancha cisterna o remolcador.

Combustibles.- Puede recibirse petróleo Diésel atracado a los muelles desde camiones o fondeado a la gira mediante un remolcador.

Provisiones y víveres.- El comercio local puede proporcionar una amplia variedad de productos. Si bien la carne es abundante y barata, no así la verdura que es escasa. En la Zona Franca es posible surtirse de víveres en general.

Artículos navales.- En general puede encontrarse todo lo que sea necesario, con excepción de repuestos de motores marinos, los que son algo escasos.

Astilleros. Varaderos.- En el área de Punta Arenas existen tres varaderos: El principal, perteneciente al Astillero del Estrecho de Magallanes Ltda., ubicado en bahía Catalina. El varadero de ASMAR (M) en Miraflores, ubicado al SW de la ciudad misma, puede levantar buques hasta de 1.000 toneladas, pero está limitado a 2,74 metros de calado. El otro es únicamente para goletas y embarcaciones menores.

Maestranzas.- Existen varios establecimientos de esta especie, siendo los más importantes los de la ENAP en bahía Catalina, y de ASMAR (M) en Miraflores y bahía Catalina. Están capacitados para efectuar reparaciones de importancia.

Sanidad.- Está a cargo de un médico de bahía, y de varios funcionarios que inspeccionan las condiciones sanitarias de las naves que arriban al puerto. Punta Arenas es puerto limpio, clasificado en la letra A, igual que Valparaíso y Arica.

Punta Arenosa.- Lat. 53° 08' S; Long. 70° 51' W (aprox.). Situada al NE y 2,3 millas de la punta del Río y en la misma costa. Es una proyección de tierras bajas, formada de arena y cascajo cubierta de yerbas y matorrales, que avanza desde la línea de costa hacia el mar, más de 1 milla afuera.

Hacia el N y NE de la punta Arenosa, el agua es profunda; pero desde el SE al S la rodea un banco de arena fina, sobre el cual, a 1 milla afuera se encontrarán sondas menores a 10 metros. Este banco va extendiéndose cada día con los depósitos que arrastra al mar el río de las Minas, el cual llega a ser correntoso y cargado de arenas y sedimentos en la época de lluvias.

La punta Arenosa forma el extremo S de la bahía Catalina.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Muelles en bahía Catalina



Vista varadero Bahía Catalina, Estrecho de Magallanes

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Bahía Catalina.- Cartas Nº 11400 y 11411. Se forma justamente al N de la punta Arenosa y sobre la misma costa. Es una amplia ensenada, muy abierta y de poco saco, y no presenta más protección contra los vientos del W que la que ofrece la costa. Es relativamente profunda, hasta muy cerca de la orilla.

En esta bahía se encuentran varias instalaciones y terminales marítimos, según se detalla: Astillero del Estrecho de Magallanes Ltda., sus maestranzas, varadero y muelle Capitán Juan Guillermos; el muelle Micsa —actualmente destruido— en la punta Arenosa; el muelle José de los Santos Mardones —donde pueden atracar naves de gran tamaño—; el muelle del Frigorífico Tres Puentes, de reducido tamaño y al que pueden atracar naves pequeñas cuyo calado no exceda los 2,13 metros. Existe también una rampa de cemento para el embarco y desembarco de vehículos en transbordadores y barcazas en la localidad de Tres Puentes.

Al NW y a 7 cables de la punta Arenosa, la Empresa Nacional del Petróleo ha instalado una maestranza y almacenes.

Referencias útiles

Cruz notable.- Al NW y a 1,7 millas de la punta Arenosa y un poco al interior de la costa. Es una cruz de estructura metálica de color blanco. De noche, permanece normalmente iluminada con focos de luz indirecta.

Estanque.- Al 286° y a 4 cables de la punta Arenosa, el cual exhibe una luz blanca fija.

Mancha blanca.- Poco más al N de la bahía y sobre los barrancos de la costa, existe una mancha blanca bastante notable, que puede servir de punto de referencia, con ciertas condiciones de luz y observándola desde el N tiene la apariencia de un buque a vela.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea fluyen paralelas a la costa de la bahía Catalina, con una intensidad máxima entre 1 a 2 nudos.

Vientos.- Los vientos predominantes en la bahía Catalina son de componente W, lo cual unido a la poca elevación de las tierras circundantes hace que cuando estos soplen con gran intensidad, afecte las maniobras en los terminales marítimos, aún cuando no alcancen a levantar marejada. Los de componente E, si bien son más suaves, generan una marejada que afecta al terminal.

Muelle destruido.- Ubicada justamente en la punta Arenosa y corresponde a los restos sumergidos del ex-muelle Micsa, quedando visibles en la línea de playa 62 metros de un total de 100 metros de lo que fuera su puente de acceso. Los restos se encuentran orientados aproximadamente al 106° y se les debe dar prudente resguardo al navegar cerca de la costa.

Límites del puerto.- Al interior de la misma área delimitada para el puerto de Punta Arenas.

Zona de espera de prácticos.- En la misma zona definida para el puerto de Punta Arenas. El práctico de puerto sale a recibir las naves 1 milla afuera del puerto.

Zona de fondeo a la gira. Se ha definido una zona de fondeo a la gira para las naves que esperan su entrada a los muelles de bahía Catalina, al interior del área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

Lat. 53° 06' 44" S; Long. 70° 51' 16" W.
Lat. 53° 06' 44" S; Long. 70° 50' 28" W.
Lat. 53° 07' 08" S; Long. 70° 50' 10" W.
Lat. 53° 07' 08" S; Long. 70° 50' 52" W.

La profundidad de la zona de fondeo a la gira es de 49 metros aproximadamente.

Terminal Marítimo Muelle José de los Santos Mardones.- Carta Nº 11411. Lat. 53° 07' S; Long. 70° 51' W (aprox.). Ubicado al NW y a 3 cables de la punta Arenosa y sobre la misma costa S de la bahía Catalina. Consiste en una plataforma de acero y hormigón montada sobre pilotes, de 150 metros de largo por 20 metros de ancho y orientada al 320°-140° (paralelo a la costa), donde está habilitado el frente de atraque principal. Está unida a tierra por un puente de acceso de 150 metros de largo y 9 metros de ancho —con un ensanchamiento a 14 metros en los últimos 60 metros—, orientado al

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Rampa Tres Puentes

050°-230°. Este muelle cuenta con bitas cada 20 metros y, además, dispone de cuatro boyas de amarre fondeadas para complementar dichas bitas. Por su forma, también puede utilizarse su frente lateral SE como sitio de atraque para naves de pequeño tamaño y calado; igualmente el sitio interior. Así, los sitios de atraque, según su ubicación se denominan Sitio Nº 1 el principal o exterior, Sitio Nº 2 el lateral y Sitio Nº 3 el interior.

El muelle José Santos Mardones está destinado a la carga y descarga de mercadería directamente a las naves que atracan a su costado, para lo cual cuenta con el equipamiento necesario para ello y el transporte de la mercadería a los almacenes de aduana. Cuenta con luz eléctrica, agua potable y teléfono público.

Boyas de amarre.- En las proximidades del muelle José Santos Mardones se han fondeado cuatro boyas de amarre, con el fin de mantener naves de hasta 230 metros de eslora y 50.000 TDW atracadas y facilitar sus maniobras de atraque y desatraque al Sitio Nº 1.

Balizamiento.- Para asistir las maniobras de atraque al muelle José Santos Mardones.

Baliza luminosa Muelle José Santos Mardones.- En el vértice NW del muelle. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación de aproximación Muelle José Santos Mardones.- 033°-213°. Para asistir la aproximación al muelle. Son balizas ciegas que durante la noche se iluminan con lámparas halógenas.

Baliza ciega Anterior.- En el muelle José Santos Mardones y al NW y a 100 metros de la baliza luminosa Muelle José Santos Mardones. Es un triángulo de 2,83 metros de base y 2,2 metros de lado, de color blanco con un triángulo interior naranja. Montado sobre un poste de 7 metros de altura de color naranja. Elevación 10 metros.

Baliza ciega Posterior.- En la playa y al 213° y a 150 metros de la baliza anterior. Es un triángulo de 2,83 metros de base y 2,2 metros de lado, de color

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

blanco con un triángulo interior naranja. Montado sobre una estructura metálica de 14 metros de altura de color naranja. Elevación 15 metros.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea fluyen paralelas a la costa, con una intensidad máxima entre 1 a 2 nudos.

Oleaje.- Solamente se produce oleaje en el muelle con vientos de componente E. Una nave puede permanecer atracada en faena de carga y descarga con una altura de ola de hasta 1,5 metros.

Vientos.- Los vientos del SW al NW son los que soplan con mayor intensidad —alcanzando hasta 50 nudos—, restringiendo las maniobras cuando soplan sobre los 25 nudos. Los vientos de componente E, si bien son más suaves, generan una marejada que afecta al terminal.

Instrucciones de operación del Terminal Marítimo Muelle José Santos Mardones.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Muelle José Santos Mardones, mediante Resolución, las que, en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- Las esloras, calados y DWT máximos permitidos en los sitios de atraque son:

Esloras y calados

Sitio Nº 1 (Principal)
Eslora : 230 metros.
Calado : 13,9 metros + M.A.M. del P.
DWT : 50.000 tons.

Sitio Nº 2 (Lateral)
Eslora : 60 metros.
Calado : Sin restricción.

Sitio Nº 3 (Interno)
Eslora : 70 metros.
Calado : Sin restricción.

Abarloamientos.- Debido a la gran demanda de sitios de atraque en el muelle José Santos Mardones, es posible abarloar naves, atendiendo las restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima.

Condiciones para la maniobra

Atraque y largada.- De día y de noche, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Viento de hasta 6,2 nudos.

La experiencia indica que con vientos de componente E no es factible atracar.

Permanencia en el muelle.- Las naves sobre 130 metros de eslora pueden permanecer en el muelle con viento de hasta 40 nudos de componente W. Las naves con mucha obra muerta, podrían requerir el apoyo de un medio auxiliar para mantenerse atracadas en esta condición.

Ante pronóstico de viento de componente N/E o E sobre 15,6 nudos y/o de componente S/E sobre 19,5 nudos, las naves atracadas, cualquiera sea su eslora, deberán salir del muelle.

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Muelle José Santos Mardones, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Practicaje.- Es obligatorio, para las maniobras de atraque y amarre, desatraque y largada, corridas y cambios de sitio al muelle José Santos Mardones. Sin embargo, la Autoridad Marítima dispondrá las excepciones del caso por Resolución. Las naves menores de 50 TRG están liberadas del empleo obligatorio de Práctico de Puerto, en todos los casos.

Varadero Astillero Estrecho de Magallanes Ltda.- Situado al NW y a 6 cables de la punta Arenosa y sobre la misma costa S de la bahía Catalina. Es un varadero con una grada de 300 metros de largo por 25 metros de ancho y está orientado al NE. Cuenta con todas las instalaciones necesarias para la atención de hasta dos naves simultáneamente.

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

Cambio Nº 1, noviembre 2014.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Balizamiento

Boya luminosa Astillero E.- Fondeada al E y 1,8 cables del cabezo del varadero. Señal Cardinal Norte. Ver características en la Lista de Faros.

Boya luminosa Astillero W.- Fondeada al NE y 1,3 cables del mismo cabezo del varadero. Señal Cardinal Norte. Ver características en la Lista de Faros.

Instrucciones de Operación del Varadero Astillero Estrecho de Magallanes Ltda.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Varadero Astillero del Estrecho de Magallanes Ltda., las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, manga, calados y desplazamiento máximos permitidos en el varadero son:

Eslora	**:**	111,6 metros.
Manga	**:**	23,0 metros.
Calado proa	**:**	5,5 metros.
Calado popa	**:**	6,5 metros.
Desplazamiento	**:**	3.628 T.M.

Condiciones para maniobra

Varada y desvarada.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso.

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Varadero Astillero Estrecho de Magallanes Ltda., promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de varada y desvarada, al varadero Astillero Estrecho de Magallanes Ltda.

Muelle de ASMAR Capitán Juan Guillermos.- Carta Nº 11411. Ubicado al NW y 4,7 cables de la punta Arenosa y sobre la misma costa S de la bahía Catalina. Consiste en una plataforma construida de acero y hormigón y montada sobre pilotes, de 150 metros de largo por 12,5 metros de ancho, habilitando dos frentes de atraque orientados al 250°-070° —uno a cada lado de ella—, con dos sitios de atraque en cada frente, los que según su ubicación se denominan Sitio Nº 1 Norte, Sitio Nº 2 Norte, Sitio Nº 1 Sur y Sitio Nº 2 Sur. Cuenta con 14 bitas de 50 y 25 toneladas por banda, espaciadas 16,56 metros; además, dispone de 9 cornamuzas de 2 toneladas ubicadas entre las bitas. Dispone de defensas de la gran minería en toda su extensión y posee un sistema de iluminación a la altura del suelo, instalado en las bandas laterales del mismo. En el cabezo hay un pilar metálico de color verde.

La profundidad mínima en el Sitio Nº 2 a la altura de la bita Nº 9 (extremo más cercano a tierra), es de 6 metros, sobre fondo blando constituido por material granular no cohesivo.

La plataforma está unida a tierra por un puente de acceso de 120 metros de largo y 8 metros de ancho, siguiendo la misma dirección.

El muelle Capitán Juan Guillermos cuenta con servicios para las naves atracadas, de agua de bebida, electricidad (380 V 50 Hz.) y teléfonos. Está destinado al uso de las naves que permanecen en reparaciones en el astillero y por buques de la Armada.

Balizamiento

Baliza ciega Muelle Juan Guillermos.- En el cabezo del muelle Juan Guillermos. Es una estructura esquelética metálica de 6 metros de altura de color verde. Elevación 9,5 metros. Señal Lateral de Babor.

Enfilaciones de Aproximación Muelle Capitán Juan Guillermos.- 240°- 060° y 265°- 085°. Para asistir las maniobras de aproximación a cada lado del muelle. Son balizas ciegas que durante la noche se iluminan con lámparas halógenas.

Baliza ciega Anterior.- En el lado S del muelle Capitán Guillermos y a 150 metros de su cabezo. Es un triángulo de 2,83 metros de base y 2,2 metros de lado, de color blanco con un triángulo

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Muelle José Santos Mardones

interior naranja. Montado sobre un poste 5 metros de altura de color naranja. Elevación 10 metros.

Baliza ciega Posterior 1.- En la playa y al 240° y 147 metros de la baliza ciega Anterior. Es un triángulo de 2,83 metros de base y 2,2 metros de lado, de color blanco con un triángulo interior naranja. Montado sobre una estructura esquelética metálica de 12 metros de altura de color naranja. Elevación 16 metros.

Baliza ciega Posterior 2.- En la playa y al 265° y 151 metros de la baliza Anterior. Es un triángulo isósceles con 2,83 metros de base y 2,2 metros de lado, de color blanco con un triángulo naranja en su interior. Montado sobre una estructura esquelética metálica de 12 metros de altura de color naranja. Elevación 16 metros.

Marea y corrientes.- La corriente de marea general tiene una dirección predominante paralela a la costa y hacia el SE, con una intensidad máxima registrada que alcanza entre 1 a 2 nudos.

La corriente presenta una mayor intensidad conforme se encuentra más cerca al muelle; lo cual hace abatir hacia el SE.

Oleaje.- El oleaje que afecta a las naves atracadas al muelle, se levanta con viento principalmente del NE.

Vientos.- Los vientos del SW y NW son los de mayor intensidad —alcanzado intensidades de hasta 50 nudos—, restringiendo las maniobras cuando soplan sobre los 25 nudos. Los vientos de componente E, si bien son más suaves, generan una marejada que afecta al terminal.

Instrucciones de Operación del Muelle de ASMAR Capitán Juan Guillermos.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Muelle de ASMAR Capitán Juan Guillermos, mediante Resolución. Las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calado, y desplazamiento máximos permitido en el muelle son:

Eslora	**:**	158,7 metros.
Calado	**:**	6 metros.
Desplazamiento	**:**	6.320 T.M.

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Muelle Capitán Juan Guillermos y varadero Astillero Estrecho de Magallanes

Atraque y largada.- De día y de noche, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso.

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Muelle de ASMAR Capitán Juan Guillermos, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Direcciones para las maniobras

Aproximación para atracar a los Sitios Norte.- Con corriente de flujo debe aproximarse proa a la enfilación 060º-240º del muelle y pasar lo más cerca posible a la boya luminosa Astillero E.

El reducido espacio existente entre el muelle y las boyas luminosas Astillero E y Astillero W, hace que se tienda a aproximar paralelo y cercano al muelle. Sin embargo, la corriente afecta con mayor intensidad en los últimos 100 metros, abatiendo la nave hacia el muelle; obligando en ocasiones a abortar la maniobra y dar atrás con toda fuerza.

Con corriente de reflujo, la que afecta menos, es posible aproximar más cercano al muelle y con proa al 235°.

Aproximación para atracar a los Sitios Sur.- Con corriente de flujo, se debe aproximar gobernando en dirección a la enfilación 085º-265º del muelle, teniendo la precaución de que el abatimiento será hacia el SE, sobre el muelle José Santos Mardones. La corriente afecta mayormente en el Sitio Nº 2 Sur.

Con corriente de reflujo, se debe aproximar en dirección a la enfilación del muelle, considerando un menor efecto.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de atraque y amarre, desatraque y largada, corridas y cambios de sitio, al muelle Capitán Juan Guillermos. Sin embargo, la Autoridad Marítima dispondrá las excepciones del caso por Resolución.

Terminal de Transbordadores de Bahía Catalina.- Se ubica inmediatamente al NW del varadero del Astillero Estrecho de Magallanes, en la continuación de la Av. Manuel Bulnes, con el objeto de satisfacer la demanda de conectividad entre las ciudades de Punta Arenas, Porvenir y Puerto Williams. Cuenta con un terminal de pasajeros con capacidad para albergar 80 personas, una rampa de 2.024 metros cuadrados con 2 sitios de varada, pudiendo ser utilizada solo por naves con casco plano y puede recibir hasta 2 naves simultáneamente, según sus características.
Los detalles de las instrucciones de operación de la rampa se encuentran en el sitio web: www.directemar.cl (publicaciones/Resoluciones locales/ Gobernación Marítima de Punta Arenas/ Capitanía de Puerto de Punta Arenas).

Cartas: 11000 - 11400 - 11411

Cambio Nº 1, abril 2016.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Caleta Barranco Amarillo.- Carta Nº 11411. Lat. 53° 06' S; Long. 70° 52 W (aprox.). Ubicada al NNW y 2 millas de la punta Arenosa y sobre la misma costa, donde se ha construido un muelle para uso de los pescadores artesanales.

Balizamiento.- Para señalizar el canalizo de acceso al muelle de pescadores Barranco Amarillo.

Baliza luminosa del Muelle de Pescadores Barranco Amarillo.- En el extremo S del muelle Barranco Amarillo. Señal Lateral de Estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Baliza luminosa Dique Rompeolas Sumergido Barranco Amarillo.- Próximo al S de la baliza luminosa del muelle Barranco Amarillo. Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Faros.

Muelle de Pescadores Artesanales de Barranco Amarrillo.- En la caleta Barranco Amarillo. Es un muelle perteneciente a la Dirección de Obras Portuarias y administrado por la Corporación de Pescadores Artesanales y Armadores Barranco Amarillo. Está constituido por una estructura en forma de "Y" con un cabezo de 70 metros de largo por 10,7 metros de ancho y un área de acceso para una grúa "Travelift" para la subida y bajada de naves menores de 23 metros de largo por 10,7 metros de ancho, con un puente de acceso de 160 metros de largo por 12,7 metros de ancho; más un área para la varada y desvarada de embarcaciones menores. Destinado a las faenas de carga y descarga de los recursos del mar, para lo cual dispone de 180 metros de frente de atraque para naves menores con defensas de goma y 15 bitas, además de una chaza para embarcaciones menores con 6 minibitas. Está equipado con escaleras de gato e iluminación mediante 10 luminarias de sodio de 400 W cada una. Posee red de agua potable con cañería de 6,35 milímetros y tres grifos. Admite un peso máximo de 40 toneladas. Además, dispone de una explanada con una superficie de 9.000 metros cuadrados, donde se encuentran ubicadas las dependencias de la administración, el estacionamiento de la grúa "Travelift" y el lugar de varada de las naves menores.

Un dique sumergido al S del muelle y de 140 metros de largo, compuesto por bloques de hormigón en masa de 2,5 metros de largo cada uno.

Instrucciones de operación del Muelle de Pescadores Artesanales de Barranco Amarrillo.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Muelle de Pescadores Artesanales de Barranco Amarrillo, mediante Resolución. Las que, en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- El calado y TRG máximos de las naves en el muelle son:

Calado : 2,5 metros en el cabezo.
TRG : 50 tons.

Condiciones para la maniobra

Atraque y largada.- De día y de noche, pero de preferencia con luz diurna; y de acuerdo con las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Con viento no superior a 25 nudos.

Capacidad máxima de la grúa "Travelift".- La eslora, manga, altura, ancho y TRG máximos de las naves menores que pueden ser izadas con la grúa son:

Eslora : 19,8 metros.
Manga : 5,79 metros.
Altura global : 6,85 metros.
Anchura global : 7,62 metros.
Capacidad de carga : 50 tons.

Condiciones para la varada y desvarada de naves.- La maniobra debe efectuarse solo con luz diurna.

Viento máximo de 25 nudos y/o mar de fondo con olas de no más de 1 metro.

Dique Rompeolas Sumergido Barranco Amarillo.- Al S del muelle existe un rompeolas de 140 metros de largo compuesto de bloques de hormigón los que se dejan ver con la baja marea.

Sitio Web.- Los detalles de la resolución de habilitación del Muelle de Pescadores Artesanales de Barranco Amarrillo, se encuentran en el sitio web: www.directemar.cl (publicaciones/Resoluciones Locales/Gobernación Marítima de Punta Arenas/ Capitanía de puerto de Punta Arenas), donde se encuentran las instrucciones de operación del muelle de pescadores.

Cartas: 11000 - 11400 - 11411 - 11500

Original, abril 2016.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Emisario submarino.- Al NW y 9,5 cables del muelle de ASMAR Capitán Juan Guillermos, se ha instalado un emisario submarino que se interna en el mar en dirección NE y luego en dirección NNE, con un largo total de 1.760 metros.

Se prohíbe fondear o efectuar faenas de pesca, en menos de 1 cable a cada lado del emisario submarino.

Surgidero Río Seco y caleta Chabunco.- Cartas Nº 11400 y 11500. Lat. 53° 02' S; Long. 70° 49' W (aprox.). Desde la bahía Catalina hacia el N la costa corre sensiblemente al NNE por unas 6 millas hasta la bahía Laredo. El surgidero Río Seco se encuentra al N y casi 1,5 millas de la bahía Catalina y en la boca de un riachuelo al que debe su nombre. La caleta Chabunco se encuentra al N y unas 2 millas del surgidero Río Seco. En el tramo mencionado, la costa no presenta inflexión ni reparo especial que pueda recomendarse, sólo unas antiguas edificaciones de un ex frigorífico en el muelle histórico y construcciones en el borde costero.

Muelle histórico Río Seco.- Se encuentran los restos del muelle del ex frigorífico, del cual se conservan sus edificaciones y una chimenea que sirve de referencia para reconocer las inmediaciones del estero del mismo nombre. Este muelle fue un punto de apoyo para Sir E. Schackleton, para el rescate de su tripulación de la nave "Endurance", desde la isla Elefante en la Antártica Chilena, el año 1916.

Conviene advertir que la carretera que comunica la ciudad de Punta Arenas con el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo y la Patagonia central, pasa por el pie mismo de los barrancos de la costa. Chabunco es un paraje donde existe un pequeño caserío, entre cuyos moradores pueden obtenerse algunos recursos alimenticios; hay también una hostería. Esta región, además, es muy pintoresca y agradable en verano y en el bosque puede encontrarse alguna caza.

En el surgidero Río Seco y la caleta Chabunco se puede fondear cerca de la costa, teniendo cuidado de vigilar permanente la sonda. Uno y otro fondeadero está protegido de los vientos del W por el bosque y por los barrancos de la costa que son bastante elevados; el viento pasa muy alto, quedando en calma la zona del fondeadero.

Baliza ciega Cerro Beech.- Al W y 6 cables de la caleta Chabunco y sobre una colina de la costa. Es una pequeña baliza ciega.

Bahía Laredo.- Carta Nº 11521. Lat. 52° 58' S; Long. 70° 49' W (aprox.). Se forma al N y 10 millas de la punta Arenosa y sobre la costa inmediatamente al S del cabo Negro. Es una ensenada de cerca de 1 milla de saco por 2,4 millas de boca; pero el área útil para las naves mayores se ve reducida a unos 8 cables de saco por poco más de 3 cables de boca debido a los bancos ribereños y área de bajos fondos que se desprenden de la costa SW, donde las profundidades varían entre 4,4 y 6,9 metros hacia el centro de la bahía y se encuentran sargazos no muy densos. Todo lo cual limita por el S el área aprovechable de la bahía. Su entrada se abre entre el cabo Negro y la punta Las Casas más al S.

La gradiente de playa de la línea de la costa de los lados N y W de la bahía, es pronunciada hasta alcanzar el veril de 5 metros, donde el fondo es limpio y libre de peligros, excepto el área inmediatamente al S y SE del cabo Negro que despide hasta a 0,5 cable de él, fondos someros de piedra marcados por sargazos.

La costa de la bahía Laredo está constituida por una extensa playa de arena gruesa que se extiende en forma de semicírculo desde el cabo Negro a la punta Las Casas, siendo fácilmente abordable en toda su extensión. Esta playa termina en el extremo NE de la bahía donde el terreno se torna abrupto y acantilado con altitudes de unos 40 metros que caen sobre una pequeña playa de piedra, constituyendo así el cabo Negro. Hacia el interior de la costa NW de la bahía se extiende un terreno perfectamente plano que a partir de la misma playa de cabo Negro, aumenta en extensión hacia el SW hasta alcanzar unos 200 metros de ancho al llegar al sector donde se encuentra una maestranza y muelle de la ENAP. Más al W de estas instalaciones y hacia el interior, el terreno es plano en una apreciable extensión, limitado por cerros y colinas que se alzan a no más de 80 metros.

Vientos.- La bahía Laredo está protegida de los vientos del W y NW los que aun con fuerza 8, sólo levantan ola corta, que no afecta a las naves; pero sí dificulta el tráfico de embarcaciones menores. Los de componente E, si bien son suaves, levantan marejada desde esa dirección.

Marea y corrientes.- El régimen de la marea en la bahía Laredo se desarrolla con un retardo de más o menos 30 minutos con respecto a Punta Arenas. El efecto de la corriente no es de consideración.

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11521

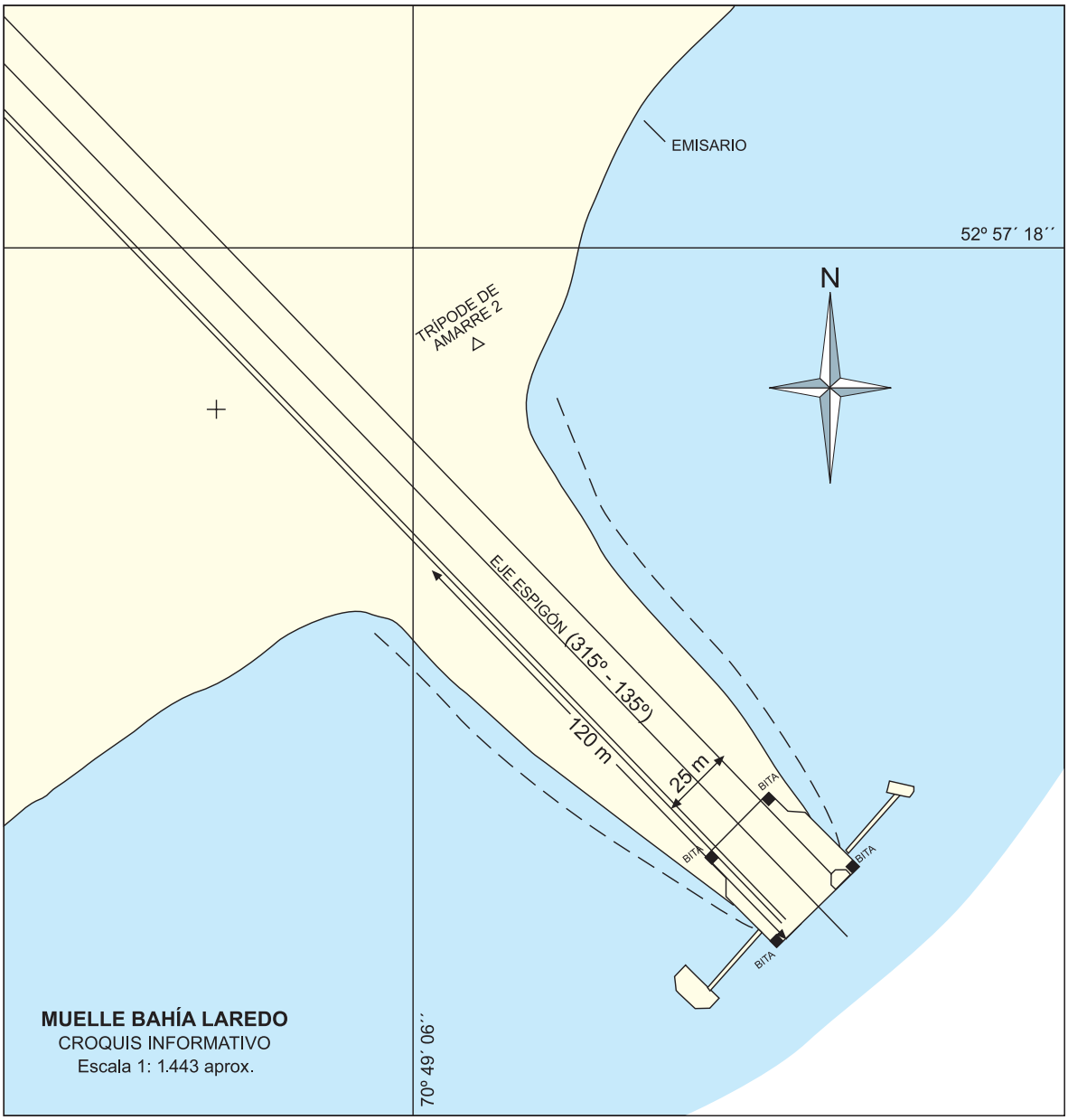
Original, abril 2016.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Direcciones y fondeadero.- Para tomar el fondeadero en la bahía Laredo, aproximar a un rumbo paralelo a la costa N y en dirección al centro del saco formado por el veril de 10 metros; así se pasará claro de los bajos situados al N y al S de la bahía.

El tenedero es excelente, tiene una profundidad muy pareja entre 11 y 13 metros, sobre fondo de arena y fango.

Terminal Marítimo Muelle Bahía Laredo.- Carta Nº 11521. Lat. 53° 07' S; Long. 70° 51' W (aprox.). (Ver croquis). Situado en la costa NW de la bahía Laredo. Consiste en una plataforma construida de acero y hormigón y montada sobre pilotes, de 120 metros de largo por 25 metros de ancho. El cabezo del muelle constituye el frente de atraque de las naves, el cual está orientado 045°-225° y es complementado con dos duques de alba de



Croquis muelle bahía Laredo

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11521

estructura metálica separados 15 metros de los vértices del citado cabezo, que están unidos a éste por una pasarela. El desembarcadero esta ubicado en el duque de alba de más al N.

Oleaje.- Sólo se produce oleaje en el muelle con vientos de componente E, los que generan marejada con rompiente en la costa y que afecta a las naves en el muelle.

Instrucciones de operación del Terminal Marítimo Muelle Bahía Laredo.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Muelle Bahía Laredo, mediante Resolución. Las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora y calado máximos permitido en el sitio de atraque son:

Eslora	**:**	130 metros.
Calado, según eslora:		
Eslora hasta 70 metros	**:**	6 metros.
Eslora de 70 a 100 metros	**:**	5,6 metros.
Eslora de 100 a 130 metros	**:**	4 metros.

Condiciones para maniobra

Atraque y largada.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Viento máximo 10 m/s.

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Muelle Bahía Laredo, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de atraque y amarre, desatraque y largada, y corridas en el muelle Bahía Laredo.

Cabo Negro.- Situado al NNE y unas 5,2 millas de la caleta Chabunco y en la misma costa. Es un promontorio formado por un barranco de unos 40 metros de elevación y de color oscuro, circunstancia a la que debe su nombre.

El Cabo Negro limita la bahía Laredo por el NE.

Cabo Porpesse.- Situado al NE y 9 cables del cabo Negro y en la misma costa. Es un promontorio con una planicie elevada unos 25 metros y ubicada en el extremo NE del cabo Negro. Es fácilmente perceptible por ser fin de tierra.

El cabo Porpesse destaca unos bajos fondos con 7 metros de agua marcados por sargazos, hasta 5 cables afuera de la orilla; con todo, no debe pasarse muy cerca del cabo pues los bajos fondos se prolongan al E hasta por lo menos 7,5 cables. Hacia el NW despide una punta que cierra por el E la rada Pelícano y en cuyo extremo N hay un monolito. Esta punta es limpia en su redoso N, con 20 metros de agua a unos 100 metros afuera de la orilla.

Marea y corrientes.- En la parte inicial de este derrotero ya nos referimos a las grandes mareas y a las fuertes corrientes que se producen en la región E del Estrecho de Magallanes, cuyos efectos llegan por el W hasta la línea que une el cabo Porpesse con la isla Contramaestre frente a la costa opuesta. Mientras que en la región W del Estrecho de Magallanes se puede tener menos en cuenta las particularidades del fenómeno de la marea; en la región E, en cambio, será siempre necesario tomarlos muy en consideración cuando se navegue en esta parte del Estrecho.

Banco Walker.- Se encuentra al E y 3 millas del cabo Porpesse y al SE y 2,3 millas de la isla Isabel. Es un banco somero aislado, con una menor profundidad de 7,9 metros y que se extiende 5 cables en sentido EW y su ancho varía entre 1 y 2 cables.

El banco Walker junto con las islas Magdalena y Marta —situadas hacia el ENE y el N— y los extensos bajos fondos que las rodean, constituyen el lado E del paso Reina.

Zona prohibida de fondeo y pesca.- Se advierte a los navegantes que no fondeen o efectúen faenas de pesca dentro de la zona prohibida, comprendida entre el cabo Porpesse y la punta Zegers, por existir un poliducto que conduce gas natural inflamable. Dicha zona prohibida se encuentra indicada en las cartas del área.

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11521

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Aspecto de las tierras.- A corta distancia al N del cabo Negro terminan las tierras cuyo relieve lo forman colinas y suaves lomajes cubiertos de un bosque frondoso y tupido que suceden por el S cerca de la punta Santa Ana, a la zona de cimas altas y nevadas.

Nuevamente cambia el aspecto de las tierras más al N del cabo Negro; aquí, las colinas boscosas son sustituidas por extensas llanuras de relieve bajo y tendido y cuyo árido perfil no interrumpe un solo arbusto. Este cambio que experimenta el relieve y la vegetación, es lo que más sorprende al navegar esta región del Estrecho de Magallanes.

Rada Pelícano.- Carta Nº 11521. Lat. 52° 56' S; Long. 70° 48' W (aprox.). Se forma inmediatamente al W de una punta situada al NW y 2,5 cables de la punta del cabo Porpesse y sobre la misma costa. Es una pequeña ensenada de reducido saco y con una boca de poco más de 5 cables. Fondos someros y sargazos ocupan gran parte de ella. La costa frente a la punta NE de esta ensenada es limpia y a 50 metros afuera de ella se sondan 10 metros sobre fondo de arena.

La rada Pelícano no es recomendable como fondeadero para ningún tipo de nave, por cuanto está abierta a los vientos dominantes del W y NW y a los del N, los que levantan una marejada corta y violenta; además, el efecto de la corriente es apreciable y se suma a esto la pronunciada gradiente del fondo.

Isla Isabel.- Situada al NNE y 1,5 millas del cabo Porpesse y al SW y 7 millas del acceso W de la Segunda Angostura. Esta isla —la mayor de esta región del Estrecho de Magallanes— abarca cerca de 7 millas en sentido SWNE y tiene un ancho medio de 2 millas. En la misma dirección indicada y por su centro, corre una cadena de colinas que forman unas lomas que dividen la isla en dos vertientes, tributaria la del paso Real y la otra del paso Reina. La mayor se encuentra en el extremo N de la isla —en las proximidades de la punta El Frontón— y se alza a 55 metros; en el centro se encuentra otra cumbre de 54 metros. Pequeños lomajes transversales determinan cortas hondonadas que algunas veces desembocan suavemente en el mar; pero, es más frecuente que la costa la formen barrancos de elevación variable.

La isla Isabel es pastosa y hay en ella buen número de ganado lanar.

Costa S de la isla Isabel. Cabo Thorax y punta Tern.- El cabo Thorax está situado al N y 1,3 millas del cabo Porpesse. Es el extremo SW de la isla Isabel y está formado por un barranco de sólo unos 56 metros de elevación. Desde el cabo Thorax, la costa S de la isla Isabel toma dirección 085° por 2,2 millas, al término de cuya distancia se encuentra la punta Tern, la que también está formada por otro barranco de muy poca cota.

La costa S de la isla Isabel está bordeada de fondos someros cubiertos de abundantes sargazos, especialmente al S de la punta Tern.

Baliza luminosa Isla Isabel.- Situada en el cabo Thorax —punta SW de la isla Isabel. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Paso Pelícano.- Carta Nº 11521. Separa la costa S de la isla Isabel —por el lado N— de la costa continental —por el lado S—, en una extensión de poco menos de 3 millas en dirección general EW y está definido específicamente por el canalizo submarino con profundidades mayores de 20 metros. Su ancho medio en su veril de 10 metros es de 5 cables. Su entrada E se abre en la alineación de la punta Tern y el cabo Porpesse y termina por el W a la altura del cabo Thorax, donde se inicia la entrada S del paso Real.

El paso Pelícano, por encontrarse fuera de la ruta de navegación más directa y expedita, es poco transitado y sólo es empleado por las naves que se dirigen al Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro.

Marea y corrientes.- La intensidad de las corrientes en el paso Pelícano es de 1,5 a 2 nudos; sin embargo, la de flujo estrechada entre los cabos Porpesse y Thorax fluye con bastante intensidad. Además, cuando la corriente y el viento son de opuesta dirección, se producen fuertes escarceos que ponen en peligro a las embarcaciones menores.

Balizamiento.- Para el ingreso al Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro, por el acceso E del paso Pelícano, se cuenta con la siguiente señalización marítima.

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11521

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Enfilación luminosa Isla Isabel.- 007°-187°. En las proximidades de la punta Tern. Señala el rumbo de aproximación para tomar la entrada E del paso Pelícano.

Baliza luminosa Isla Isabel Anterior.- En el borde SE de la isla Isabel —próxima al W de la punta Tern. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Baliza luminosa Isla Isabel Posterior.- Al 007° y poco más de 1 cable de la baliza luminosa Anterior. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Boya luminosa Paso Pelícano Norte.- Fondeada al SSE y 1,16 millas de la baliza S de la enfilación Isla Isabel. Señala el límite S del veril de 20 metros que desprende la costa S de la isla Isabel, peligroso cuando se ingresa al paso Pelícano o cuando se deja el Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro, condición esta última, en que las naves navegan con su mayor calado. Queda al NE de la derrota. Señal Lateral de Estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Boya luminosa Paso Pelícano Sur.- Fondeada al ENE y 9 cables del cabo Porpesse. Señala el límite N y E del veril de 20 metros que desprende el referido cabo Porpesse, también peligroso cuando se entra al paso Pelícano o cuando se deja el Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro, condición esta última, en que las naves navegan con su mayor calado. Queda al W y S de la derrota. Señal Lateral de Babor. Ver características en la Lista de Faros.

Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro.- Carta Nº 11521. Lat. 52° 55' S; Long. 70° 48' W (aprox.). (Ver croquis). Ubicado próximo al W de la rada Pelícano y sobre la misma costa. Cuenta con dos muelles, dispuestos en línea EW y convenientemente separados, destinados a la carga y/o recepción de productos limpios y gas licuado de la producción de ENAP.

El tenedero en las inmediaciones del Terminal es bueno para naves de gran tamaño y se ha experimentado que los fuertes vientos reinantes y su consiguiente marejada se sienten en este fondeadero con mucho menos intensidad que en otros puntos de la zona. En general, este lugar es limpio y a una distancia de 0,5 cables de la costa se sondan 10 metros de agua.

Muelle Nº 1.- Consiste en una plataforma construida de acero y hormigón y montada sobre pilotes, que habilita un único sitio con un frente de atraque de 36 metros de largo orientado 270°-090°, por 20 metros de ancho, cuya longitud es complementada con 6 duques de alba y 4 postes de amarra (2 a cada lado del cabezo). La plataforma está unida a tierra por un puente de acceso de 277 metros de largo dirigido al 024°.

Muelle Nº 2.- Ubicado al E del muelle Nº 1. Consiste también en una plataforma construida de acero y hormigón y montada sobre pilotes, que habilita un único sitio con un frente de atraque de 36,5 metros de largo orientado 270°-090°, por 12,3 metros de ancho, cuya longitud es complementada con 4 duques de alba y 6 postes de amarra (3 a cada lado del cabezo). La plataforma está unida a tierra por un puente de acceso de 455 metros de largo dirigido al 041°.

Límites del puerto.- Es el área interior delimitada por el paralelo y el meridiano que pasa sobre la baliza luminosa Isla Isabel, en el cabo Thorax.

Zona prohibida de fondeo.- Se ha declarado zona prohibida de fondeo a la gira la área comprendida al interior del círculo de 2,5 cables de diámetro, del centro del cabezo de los muelles de atraque y dejando clara la enfilación de entrada 270°-090°.

Balizamiento.- Para la aproximación y fondeo para atracar a los muelles del Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro.

Enfilación luminosa de aproximación.- 270°-090°. Con ambas balizas en la costa continental al ENE y unos 9 cables del Terminal. Señala el rumbo de aproximación final para tomar el citado Terminal. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilaciones luminosas de fondeo.- 180°-090°. Con las balizas anteriores en los muelles y las balizas posteriores en tierra. Señalan la demarca-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Punta Arenas. Vista de algunas referencias notables

ción de fondeo para cada muelle del Terminal y según la eslora de la nave. Ver características en la Lista de Faros.

Boyarines.- Se han fondeado tres boyarines en el veril máximo permitido de operación del terminal marítimo (14 metros).

Marea y corrientes.- El régimen de marea en el Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro, se desarrolla con un retardo de más o menos 30 minutos con respecto a la de Punta Arenas. La corriente de flujo es de mayor intensidad que la de reflujo. El efecto de la corriente no es de consideración. El reflujo fluye hacia el W frente al muelle del terminal.

Oleaje.- Sólo se produce oleaje en el muelle con vientos fuertes del E, los que generan marejada con rompiente en la costa y que afecta al terminal marítimo.

Vientos.- El Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro está protegido de los vientos de componente W. El único viento que lo afecta es el del E y la marejada que se levanta en el Estrecho de Magallanes entra bastante amortiguada por la protección que le brinda el cabo Porpesse.

Instrucciones de operación del Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro.- La Capitanía de Puerto de Punta Arenas promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro, mediante Resolución. Las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora y calado máximos permitidos en los muelles son:

Muelle Nº 1
Eslora : 242 metros.
Calado : 14 metros.

Muelle Nº 2
Eslora : 241 metros.
Calado : 14 metros.

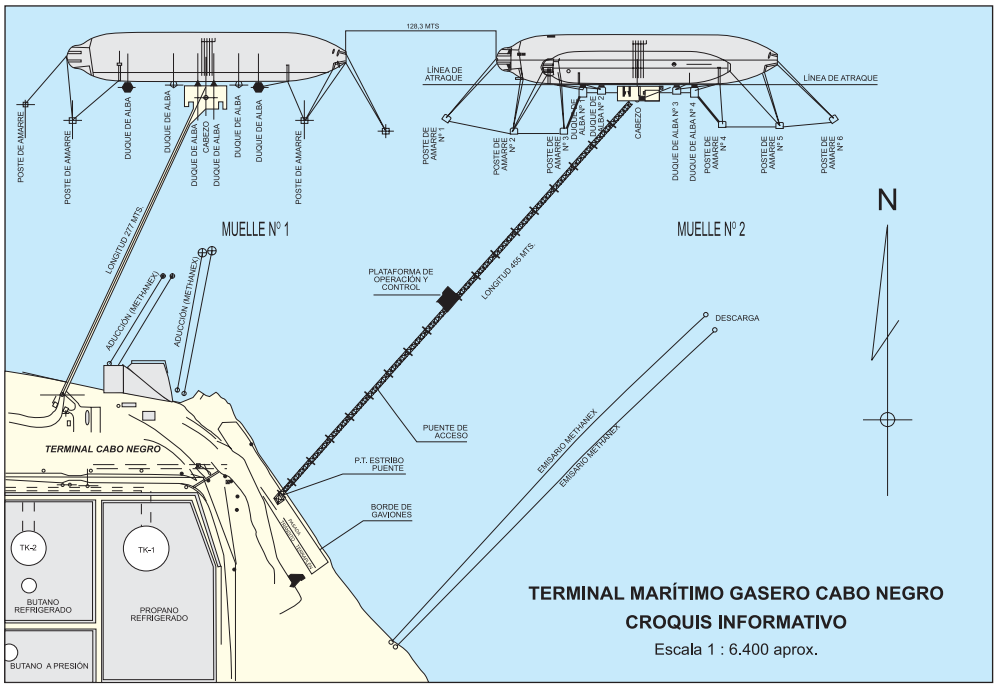
Condiciones para maniobra

Atraque y desatraque.- De día y de noche, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. En la estoa de la marea y períodos de flujo a reflujo. Viento máximo de 10 m/s (5 m/s si es de componente E).

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Punta Arenas.

Direcciones para la derrota en el paso Pelícano e ingreso al Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro.- Para ingresar al paso Pelícano desde el S, aproximar inicialmente navegando al rumbo 007° en dirección a la enfilación luminosa Isla Isabel —en el borde SE de la isla— y para pasar al E y 2,21 millas de punta Las Casas, y luego al E y 1,5 millas del cabo Porpesse. Así,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Croquis muelles Terminal Marítimo Cabo Negro

se transitará por el canalizo de mayores profundidades (20 metros) y se dará seguro resguardo por babor al veril de bajas profundidades que despide la punta Porpesse —señalizado por la boya luminosa de babor Paso Pelícano Sur. Al mismo tiempo, el banco Walker quedará por estribor —hacia el E.

Caer a babor hasta el rumbo 295°, rodeando prudentemente el cabo Porpesse y pasando entre la boya luminosa de babor Paso Pelícano Sur —que se deja por babor— y la boya luminosa de estribor Paso Pelícano Norte —por estribor. La proa quedará en dirección al islote La Isleta, situado un poco al N de la entrada a la bahía Shoal.

Si la nave se dirige a cabo Negro, mantener el rumbo antes citado sólo lo necesario para tomar la enfilación luminosa de aproximación 270° —ubicada en tierra al E del terminal marítimo—, y continuar al rumbo 270° en demanda de los muelles de dicho terminal.

Si se continúa en demanda del paso Real, mantener el rumbo 295° y pasar al S y 4,8 cables del cabo Thorax. En ese momento la nave se encontrará ya en el paso Real.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de atraque y amarre, desatraque y largada, en el Terminal Marítimo Gasero Cabo Negro.

Zona de espera de Práctico.- Al interior del área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

Lat. 52° 55' 17" S	Long. 70° 47' 38" W
Lat. 52° 55' 17" S	Long. 70° 46' 59" W
Lat. 52° 55' 42" S	Long. 70° 46' 59" W
Lat. 52° 55' 42" S	Long. 70° 47' 38" W

Normalmente el práctico de puerto sale a recibir la nave un poco al S de la entrada E del paso Pelícano.

Bahía Shoal.- Cartas **Nº** 11521 y 11500. Se forma al WNW y 2,5 millas del cabo Porpesse y sobre la misma costa. Es una ensenada de 1,6 millas de ancho por 2 millas de saco que se interna al W, la cual está enteramente cegada por abundantes sargazos y rocas sumergidas y la profundidad en ella nunca es mayor de 2 metros. Al final de la bahía vacían algunos hilos de agua y un arroyo conocido con el nombre de Río Pescado. Próximo al N de la entrada a la bahía, se encuentra el islote característico denominado La

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Isleta, que constituye una referencia útil para la navegación de esta zona.

Puntas Rosa y Tumba.- Situadas en sucesión y hacia el NNE del islote La Isleta —en las afueras de la bahía Shoal— y en la costa continental. La punta Rosa es ligeramente alta y termina en un pequeño barranco característico. Desde ella hasta el lado S de la bahía Shoal, la costa esta orillada por bancos que destacan aproximadamente hasta 1 milla afuera de la orilla.

Más notable que la anterior es la punta Tumba, porque en su extremo hay un gran bloque de roca coloreado de blanco por las deyecciones de las aves, y que presenta el aspecto de una lápida o tumba. Esta punta se halla al final de una ensenada que en este tramo forma la costa y en la boca de una albufera casi cegada por los bancos.

Punta Ana.- Situada al ENE y 1,5 millas de la punta Tumba y en la misma costa. Es una proyección de arena muy baja, por lo que es poco visible.

La punta Ana despide hacia E y SE un banco del mismo material y cascajo que avanza 1,2 millas hacia el centro del paso y en su extremo, que es la parte más baja, se sondan sólo 4 metros de agua; todo el banco esta cubierto de sargazos, generalmente visibles. Es necesario precaverse de estos peligros cuando se navega el paso Real.

Punta Zenteno.- Situada al NNE y unas 2 millas de la punta Ana y sobre la misma costa. Es el borde E de la gruesa península que cierra por el S al puerto Zenteno y que se caracteriza por ser acantilado.

La punta Zenteno está rodeada por un bajo fondo que se extiende también hacia el S y el NW bordeando la costa adyacente a la misma punta hasta 2 a 3 cables afuera de la orilla; pero, que desaparece frente a la punta Puño a causa de la acción de las corrientes; las aguas son ahí profundas y limpias. Además, una restinga de 4 a 9 metros de profundidad se extiende al NE y hasta casi 9 cables de la misma punta. Un bajo fondo de 6,2 metros, se encuentra al ESE y 1,5 millas de la punta en cuestión; y otro con 5,7 metros, al SSE y casi 2 millas de la misma punta.

Punta Puño.- Situada al NW y 7 cables de la punta Zenteno y sobre la misma costa. Es una proyección de tierra muy tendida, baja y con playa de arena. Su redoso N es limpio y la costa que continúa hacia el SW está bordeada por un banco que se interna hasta casi 1 cable afuera de la orilla.

Isla Plaid.- Situada al N y 2,3 cables de la punta Puño y en la entrada a la bahía donde se forma el puerto Zenteno. Es una isla escarpada, de forma alargada y de 2,5 cables de largo en sentido NS. Su redoso S es limpio; pero destaca una roca sumergida próxima al SW. Hacia el N y hasta la punta Perno —situada al NE y 1,25 millas— se extiende un gran banco de fondos someros con algunas rocas, que obstruye totalmente el acceso por esta parte. De esta forma, la boca del canalizo de entrada al puerto Zenteno queda entre la isla Plaid y la roca sumergida en su vecindad SW —por el lado N— y la punta Puño —por el lado S.

Puerto Zenteno.- Carta Nº 11511. Lat. 52° 47' S; Long. 70° 47' W (aprox.). Se forma en el lado SW de la amplia bahía que se abre sobre la costa continental entre la punta Zenteno y la punta Perno —separadas 1,6 millas. Esta extensa bahía de 4,5 millas de largo en sentido N-S por 2 millas de ancho de E-W, está embancada casi por completo por un extenso banco de cascajo que obstruye casi enteramente el puerto y el acceso entre la punta Perno y la isla Plaid. Sobre la mayor parte de este banco rompe la mar con brisa moderada. Dentro de la bahía y enclavadas en el banco de arena y fango ya citado, se hallan algunas islas e islotes que, desde la boca hacia el interior del puerto y en el orden de su mayor superficie son las siguientes: Plaid, Pitcher y Amarilla, de las cuales las dos primeras forman con la costa S de la bahía, el canalizo de entrada al puerto Zenteno.

Desde la punta Puño la costa S de la bahía se dirige hacia el SW y en la primera milla corre sensiblemente paralela a la línea imaginaria que une la isla Plaid con el islote Pitcher, formando la continuación del canalizo. Las playas son de cascajo y fango y el banco que las contornea las hace de difícil acceso. La costa N de la bahía, desde la punta Perno hacia el NW, es completamente inaccesible por mar hasta la desembocadura del canal Tortuoso, situada al W y 2,7 millas de aquélla.

El puerto Zenteno ha quedado reducido a una zona estrecha y relativamente pequeña, situada en

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

la parte S de la bahía, donde se encuentran unos galpones y un muelle destruido.

Hacia el W de la bahía se extiende una considerable superficie de terreno plano y despejado y aunque la bahía es aparentemente bien abrigada, pronto se levanta con los vientos del W una mar molesta, haciéndola peligrosa para las embarcaciones menores.

Referencias en la bahía.- Para situarse y gobernar fuera y dentro del puerto Zenteno, hay diversas referencias relativamente notables.

El cerro Arenoso del lado S de la bahía, es el punto culminante de las tierras que desde las puntas Zenteno y Puño se elevan suavemente hacia el SW.

El cerro Redondo, sobre la ribera S del canal Tortuoso, se alza a 29 metros y es característico por su forma redonda.

El cerro Cuña, de 25 metros, situado sobre la costa N del puerto Zenteno; es muy visible y su forma de cuña lo hace fácilmente reconocible.

Marea y corrientes.- En el puerto Zenteno la corriente de flujo se hace sentir con mayor fuerza que la de reflujo; mientras que la primera llega hasta impedir que un buque ponga la proa al viento del SW; la segunda no alcanza a contrarrestar la fuerza de los vientos que soplan del E.

Direcciones y fondeadero en el puerto Zenteno.- Dando el conveniente resguardo a la punta Zenteno y una vez reconocida la isla Plaid, gobernar al rumbo 267° para pasar a medio canal entre esta isla y la punta Puño, acercándose más a esta punta que a la isla nombrada, para evitar la roca sumergida próxima al SW de la isla. Al llegar a la cuadra de la punta Puño, cambiar el rumbo a babor al 251° en dirección a la punta S del islote Pitcher, y enseguida contornear este islote con el conveniente resguardo, hasta llegar a la altura de los galpones de la costa S del puerto, donde se encontrará el fondeadero recomendado en 9 a 10 metros de agua.

Se encuentra fondeadero en 9 metros de agua sobre fondo de fango, a 2,5 cables de la costa S del puerto y en la enfilación del cerro Arenoso con el extremo SW de los galpones de la costa S del puerto.

Brazo Recto y canal Tortuoso.- Carta Nº 11511. En la costa W de la bahía se abren el brazo Recto y el canal Tortuoso. El brazo Recto, se interna aproximadamente 1,3 millas hacia el W, es muy bajo y no tiene importancia alguna. El canal Tortuoso, situado al N y a 1 milla del brazo Recto, es de curso algo sinuoso; se interna unas 2 millas en dirección general W y presenta 1 a 2 cables de ancho. Comunica las aguas del puerto Zenteno con las de la laguna Baja, las que, a su vez se comunican por otro canalizo con la extensa laguna llamada Cabeza de Mar, de un poco más de 6 millas de largo por 2 a 3 millas de ancho. La costa W de esta última laguna se encuentra al W y a 10 millas de la entrada del puerto Zenteno y a unas 6 millas de la ribera NE del seno Otway, del que la separan tierras bajas con algunas lagunas y pantanos. Esta zona, de muy poca elevación, constituye el istmo que une la gran península Brunswick al continente.

La punta que forma por el S la entrada del canal Tortuoso, es la punta Gómez, y desde ella hacia el S la costa sigue siendo siempre sinuosa, baja y fangosa hasta 3 a 4 cables afuera de la orilla.

El canal Tortuoso es navegable solamente en la primera parte de su curso y exclusivamente por embarcaciones pequeñas.

Zona prohibida de fondeo y pesca.- En el sector N del canal Tortuoso, existen cuatro oleoductos submarinos de 20 pulgadas de diámetro que transportan hidrocarburos, atraviesan el canal de N a S, por lo cual se prohíbe fondear o efectuar faenas de pesca en dicho sector.

Direcciones para la derrota en el canal Tortuoso.- Los buques pequeños que se dirijan desde el puerto Zenteno al canal Tortuoso deben atender permanentemente la sonda y situarse a menudo por las señales naturales ya mencionadas, más o menos como sigue:

Desde una posición al NW del muelle destruido y galpones y en el centro del fondeadero, gobernar al rumbo 322° en dirección a media distancia entre la cumbre del cerro Redondo y la punta Braun; rumbo que se debe mantener por unos 5 cables y hasta que el centro de la isla Amarilla demora al 065°, momento en que se debe caer a estribor al rumbo 015°. Navegar así una distancia aproximada de 1 milla, o mejor,

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

hasta que se abra la entrada del canal Tortuoso, y caer a babor y tomar la entrada gobernando siempre a medio freo hasta que la cumbre del cerro Redondo se demarca al 238°, arrumbamiento que conduce por el N del bajo de 2 metros que hay en esa vecindad. Una vez al W del citado bajo, gobernar para dirigirse directamente a fondear. El tenedero aquí es de fango y las corrientes moderadas.

Puntas Perno y Low.- La punta Low está situada al NE y a 1,3 millas de la punta Perno. Ambas proyecciones de tierra, la punta Perno al S y la punta Low al N, pertenecen a la angosta península de 1,2 millas de largo ubicada en el extremo NE del puerto Zenteno. Un istmo estrecho y arenoso une la referida península a la costa continental y separa las aguas de dos calas reducidas y bajas, que se forman al W de la punta Perno y al N de la punta Low.

Bahía Whitsand.- Carta Nº 11500. Lat. 52° 44' S; Long. 70° 38' W (aprox.). Se forma al E de la punta Low e inmediatamente al W de la punta Gracia, quedando comprendida entre ambas. Es una extendida ensenada de unas 6 millas de ancho en la boca y 2 millas de saco; en su costa NE se abre la entrada de la ensenada Oazy.

En todo el final del saco de la bahía, desde la punta Rame hacia el W, la playa es de arena fina, la que el viento del SW arrastra sobre las tierras bajas de sotavento, formándose así una extensa duna que avanza continuamente hacia la ensenada Oazy, habiéndola embancado ya casi por completo.

La bahía Whitsand está protegida de los vientos de los cuadrantes 1er y 4º. En oportunidades, la acción de la corriente se hace sentir con mayor intensidad de lo que indica la carta de navegación y ofrece buen fondeadero para toda clase de buques, debiendo las naves mayores tomarlo en la vecindad de la costa del lado W.

Fondeaderos.- Frente a la costa del lado W de la bahía Whitsand, se encuentra fondeadero en 11 a 12 metros de agua, de regulares condiciones y no recomendable para buques de poco tonelaje, demarcando la punta Gracia al 082°, —y la punta Silvestre de la isla Isabel— al 171°.

Los buques pequeños pueden, naturalmente, acercarse más a la costa, hacia el final del saco o bien hacia la entrada de la ensenada Oazy; se encontrará fondeadero en toda esta zona en 6 a 8 metros de agua.

Ensenada Oazy.- Carta Nº 11500. Se forma al NW y a 1,8 millas de la punta Gracia, hacia el NE de la bahía Whitsand y sobre la costa N continental. Es una amplia y embancada ensenada que se interna unas 3 millas hacia el NE y de un ancho medio de 1 milla. Su entrada, de 1 milla de ancho entre la punta John —por el lado W— y la punta Harry —por el lado E—, se estrecha considerablemente hacia el interior, tanto por la configuración de la costa como por el extenso banco que rodea las orillas. El banco interior ha reducido la ensenada a las proporciones de un estero al que solamente pueden entrar embarcaciones pequeñas. Para estas el acceso al pequeño puerto es fácil, gobernando a medio canal y sin dar gran importancia a algunas manchas de sargazos que se encuentran afuera y sobre las cuales hay suficiente agua. Se puede entrar hasta más al N de la restinga Zorro, pero la estrechez del espacio, así como la marejada que se levanta con los vientos del SW, hacen muy poco recomendable este fondeadero, pues teniendo la bahía Whitsand al lado, no se debe permanecer más tiempo en la ensenada Oazy que el estrictamente necesario.

El banco interior queda todo en seco en bajamar y el agua dulce, que la hay de buena calidad, no se puede embarcar sino en pleamar y con grandes dificultades.

Punta Gracia.- Situada al NNE y a 7,2 millas de la punta El Frontón, de la isla Isabel, y al NW y a 4,7 millas del cabo San Vicente en la costa opuesta.

Es un barranco elevado a 33 metros, de cuyo pie se desprende un bajo fondo con menos de 2 metros de agua que orilla la costa a uno y otro lado de la punta, hasta casi 3,5 cables afuera. No hay otro peligro en sus inmediaciones.

Costa W de la isla Isabel.- Desde el cabo Thorax —extremo SW de la isla Isabel—, la costa W se dirige al NNW por 1,3 millas, desde donde tuerce al NE, dirección media que conserva hasta llegar a El Frontón, que constituye el extremo N.

Al NE y a 2,5 millas del cabo Thorax y al SW y a 5 millas de El Frontón se encuentra la punta Hook.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Entre el cabo Thorax y la punta Hook, la costa es más áspera y pedregosa que en el resto de la isla, está bordeada por varias rocas sumergidas y despide bajos fondos que la contornean avanzan casi hasta medio canal, hacia el NW del cabo referido. La punta Hook es la tierra más saliente de la costa W para un observador ubicado en la Segunda Angostura y determina por su lado N un pequeño abrigo, donde un bote podrá atracar en momento de calma y pleamar. Existe también allí un banco de cascajo sobre el cual los sargazos crecen abundantemente.

Aunque la profundidad apuntada es suficiente para las naves que han de navegar por el paso Real, será siempre más prudente llevar el rumbo un poco al W de la línea del eje.

Más al NE de la punta Hook, la costa W de la isla Isabel continúa en dirección general del NE por 5 millas, hasta la punta El Frontón. La mayor parte de esta costa está constituida por barrancos de escasa elevación cuyo pie bañan las aguas en pleamar; durante la bajamar descubre una playa de 50 a 70 metros de extensión, formada de cascajos y guijarros gruesos, redondeados por el movimiento casi permanente del oleaje que azota esta playa, originado por el viento dominante del SW; en consecuencia, esta costa es poco menos que inabordable.

Punta El Frontón.- Situada al ESE y unas 4,8 millas de la punta Ana en la costa continental y configurando el extremo N de la isla Isabel. Es una proyección de tierra que se caracteriza por la forma de un barranco muy notable.

La punta El Frontón es muy buena referencia para una nave que sale de la Segunda Angostura y sigue la derrota del paso Real o la del paso Reina.

Bajo del Medio.- Se encuentra al NW y 2 millas de la punta El Frontón y al ESE y 2,3 millas de la punta Zenteno en la costa continental. Es un extenso banco con una menor profundidad de 4,5 metros y está unido a la isla Isabel por una larga escollera con fondos variables entre 2,7- 4- 4,5- 5,7 y 9,5 metros. Entre el veril W de este bajo y la citada punta Zenteno, a 1,5 millas de ella, se encuentra otro pequeño bajo fondo con 6,2 metros de agua encima; tanto éste como el bajo del Medio y todos los de esta región están señalados por sargazos abundantes.

Paso Real.- Carta Nº 11500. Separa la costa W de la isla Isabel —por el lado E— de la costa continental —por el lado W—, en una extensión de unas 14 millas en dirección general SWNE y su ancho varía desde 1,2 millas entre los cabos Porpesse y Thorax, hasta un máximo de 7 millas entre las puntas Gracia y El Frontón. Desde que un buque procedente del S, pasa al W del cabo Thorax —extremo SW de la isla Isabel—, o al W de la alineación de las puntas Gracia y El Frontón, si aquél viniera del N, se encuentra en las aguas del paso Real.

El paso Real es actualmente muy poco frecuentado por existir varios bajos en su curso y por encontrarse fuera de la ruta más expedita y directa. Sin embargo, a continuación se dan algunas indicaciones que pueden ser de utilidad a las naves de reducido tamaño que deseen transitar por él.

Precaución.- Se advierte que solamente las naves de calado reducido deben aventurarse por el paso Real cuya navegación presenta algunas dificultades a causa de los bajos fondos que existen en todo su curso, a la vez que las mayores profundidades rara vez exceden de 20 metros.

Marea y corrientes.- En el paso Real, la corriente de flujo fluye en dirección SW y la de reflujo lo hace hacia el NE, alcanzando una intensidad de 1 nudo.

Instrucciones para la navegación del paso Real.- Se previene, una vez más, que ninguna nave de 5,40 metros de calado, o superior, debe intentar la navegación del paso Real.

Direcciones para la derrota en el paso Real

Navegando hacia el NE.- Saliendo del paso Pelícano hacia el W, navegando al rumbo 295° para pasar al S y 4,8 cables del cabo Thorax y en dirección al islote La Isleta, se inicia la navegación del paso Real.

A poco de pasado al W del cabo Thorax, cambiar el rumbo a estribor hasta el 000° para pasar al W y 8 cables del borde W de la isla Isabel. La proa quedará en dirección a la punta Rosa. Enseguida, algo más adelante, cambiar

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

el rumbo a estribor —manteniendo una distancia de 8 cables al borde W de la isla Isabel— hasta el 044°. El islote La Isleta quedará ahora por la popa.

Avanzar al rumbo 044° y pasar al SE y 1,4 millas de la punta Rosa y más adelante al SE y 1,8 millas de la punta Ana. De esta forma, se transitará por las mayores profundidades y se dejarán a distancia segura por babor, los peligros que despide la punta Ana hacia el centro del paso.

Próximo al llegar a la alineación de la punta El Frontón de la isla Isabel con la punta Zenteno, caer a babor hasta el rumbo 000° para pasar al E y 1,5 millas de la misma punta Zenteno y en dirección al borde E de la punta Low. De este modo, se transitará entre los bajos fondos con 5,7 y 6,2 metros de agua destacados al SE de la punta Zenteno —por babor al W— y el veril W del bajo del Medio —por estribor al E.

Sobrepasado al N del bajo del Medio, cambiar el rumbo a estribor hasta el 077° para pasar al S y 1,4 millas de la punta Gracia; rumbo que lleva directamente hacia el centro de la Segunda Angostura.

Si se desea pasar por el S del bajo del Medio, es necesario cambiar rumbo cuando el buque se encuentre a la cuadra de la punta Ana. En este punto se debe caer a estribor al rumbo 062° para pasar al NW y 1,5 millas de la punta El Frontón. De este modo, se transitará entre el veril S del bajo del Medio —por babor y al NW— y los bajos fondos de 5,7 - 4 - 2,7- 5,7 y 4,5 metros de profundidad, destacados al NW de la isla Isabel —por estribor y al SE. Además, este arrumbamiento también conduce directamente al centro de la Segunda Angostura.

En general, es conveniente no acercarse a la costa W del paso Real, al S del puerto Zenteno, pues es baja e insidiosa, sobre todo en las inmediaciones de la bahía Shoal.

Navegando hacia el SW.- Las naves pequeñas que se dirijan al paso Real pueden salir hacia el W de la Segunda Angostura, navegando al rumbo 257° para pasar al S y 1,4 millas de la punta Gracia. La proa quedará entre las puntas Puño y Zenteno.

Al aproximar a 1,65 millas de la punta Zenteno, cambiar el rumbo a babor al 180° para pasar al E y 1,5 millas de la misma punta Zenteno. Por la popa quedará el borde E de la punta Low. De este modo, se transitará entre los bajos fondos de 5,7 y 6,2 metros destacados al SE de la punta Zenteno —por estribor al W— y el veril W del bajo del Medio —por babor al E. Más adelante, una vez sobrepasado al S del bajo del Medio, cambiar el rumbo a estribor al 224° para pasar al SE y 1,8 millas de la punta Ana, más adelante al SE y 1,4 millas de la punta Rosa y, por último, al NW y 8 cables del borde NW de la isla Isabel. La proa quedará en dirección al islote La Isleta. Así, se transitará por las mayores profundidades y se dejarán a distancia segura por estribor, los peligros que despide la punta Ana en dirección al centro del canalizo.

Si se desea pasar por el S del bajo del Medio, es necesario salir de la Segunda Angostura navegando al rumbo 242° para pasar al NW y 1,5 millas de la punta El Frontón. De este modo, se transitará entre el veril S del bajo del Medio —por estribor y al NW— y los bajos fondos de 5,7 - 4 - 2,7- 5,7 y 4,5 metros de profundidad, destacados al NW de la isla Isabel —por babor y al SE. Luego próximo a llegar a la cuadra de la punta Ana, cambiar rumbo a babor al 224° para pasar al SE y 1,4 millas de la punta Rosa y en dirección al islote La Isleta.

Cuando abra el canalizo hacia el S, algo más adelante, corregir poco a poco el rumbo a babor —manteniendo la distancia de 8 cables al borde W de la isla Isabel— hasta el 180°. Finalmente, cambiar el rumbo nuevamente a babor hasta el 115° para pasar al S y 4,8 cables del cabo Thorax, rumbo que lleva directamente al paso Pelícano. El islote La Isleta quedará por la popa.

Es conveniente no acercarse mucho a la costa W del paso Real, al S del puerto Zenteno, pues es baja e insidiosa, sobre todo en las inmediaciones de bahía Shoal.

Tener presente las particularidades de la marea y corrientes y su estado más favorable para cruzar estos pasos; esto es, navegar los pasos Real y Pelícano con marea creciente, como también tomar precauciones especiales en el segundo, cuando la corriente y el viento son de opuesta dirección.

Fondeaderos en el paso Real.- Carta Nº 11500. Tanto en razón de la moderada profundidad de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

las aguas como de la buena calidad general del tenedero, se podría fondear en cualquier parte del paso Real, donde, además, las corrientes no son de gran intensidad. Pero como fondeadero cercano al paso Reina, se recomienda especialmente el que se encuentra al W de la punta El Frontón, precisamente en la enfilación de la costa N de la isla Isabel con el borde S de la isla Marta, demarcando ambas al 121°, y la punta Gracia al 035°. Se puede largar la ancla ahí en 12 metros de agua, quedando a corta distancia de la costa de la isla Isabel.

Si se desea fondear en mayor profundidad se podrá hacer sobre los 20 metros, demarcando la punta Gracia al 029° y la punta Silvestre al 154°. En este fondeadero se debe tener mayor atención a la acción de las corrientes, principalmente durante la noche.

Costa E de la isla Isabel.- Desde la punta Tern la costa E de la isla Isabel es bastante recta y corre hacia el NE por unas 6 millas, hasta la punta Silvestre. Este tramo de costa es profundo a más de 5 cables de la orilla y determina el lado NW del paso Reina.

Cuando se navegue en la vecindad de la punta Tern, tener cuidado de mantenerse sobre la derrota recomendada y no caer sobre los bajos que desprenden de la citada punta hacia el S y SW y hasta 1 milla de ella, para cuyo efecto se recomienda mantener siempre algo abierta la punta Silvestre de la denominada Alfredo, situadas más al N en la misma costa.

Barranco del Halcón.- Situado al NE y 3 millas de la punta Tern y en la misma costa. Es un barranco bastante notable por ser el más elevado de esta costa y constituye una buena referencia.

Punta Alfredo.- Situada al NE y 3,5 millas de la punta Tern y en la misma costa. Esta punta está formada por un morrillo que hacia el N desciende con pendiente suave hasta la orilla. Su redoso es limpio.

Fondeadero.- Entre las puntas Alfredo y Silvestre la costa E de la isla Isabel forma una pequeña ensenada comprendida desde la punta Alfredo hasta 1 milla al N, donde se ve una quebrada profunda y muy notable. Se puede fondear en cualquier parte, de preferencia frente a la quebrada, en 14 metros de agua sobre buen tenedero de arena gruesa y conchuela, un tanto desviado de la acción de las corrientes. Largar el ancla cuando la punta Silvestre se demarca al 032° y el centro de la isla Marta lo haga al 075° o el faro Isla Magdalena al 150°.

Punta Silvestre.- Situada al NE y 2,2 millas de la punta Alfredo y configurando el borde NE de la isla Isabel. Es una punta muy baja y tendida, y está formada de cascajo, arena y conchuela. Barrido su redoso por las corrientes, las aguas en su vecindad son limpias y profundas, aunque agitadas generalmente por fuertes escarceos.

Isla Magdalena.- Lat. 52° 55' S; Long. 70° 35' W (aprox.). Situada al ESE y unas 4 millas de la isla Isabel y al ENE y unas 7,5 millas del cabo Negro en la costa continental. Es una isla de unos 9 cables de largo en sentido WSW-ENE, menos de 5 cables de ancho y se alza a 35 metros; corresponde, esta medida al más encumbrado de los cuatro montículos que se alzan perpendicularmente sobre la costa del SW.

El veril de 20 metros, dentro del cual deben los buques evitar ingresar, rodea la isla a distancias aproximadas de 1,5 millas por el N, 1 milla por el S y 2,3 millas por el E. Hacia el NE ese veril queda generalmente muy bien marcado por los sargazos y por los escarceos de corrientes, y algunas veces ocurre lo mismo al SW de la isla. Dentro del veril en cuestión existen varios bajos repartidos al N, E, SE y W de la isla, siendo limpio solo al lado S. El más peligroso de ellos, es el que tiene 4,1 metros de agua encima, y que se encuentra al E y 2,45 millas del faro Isla Magdalena. Una roca sumergida, aparentemente de pequeñas dimensiones, se encuentra al NNW y 9 cables del extremo NE de la isla, y en la que habría chocado el ex-vapor alemán “Setos” en 1886. Esta situación es incierta.

Los peligros antes referidos hacen, pues, que la navegación en la vecindad de la isla Magdalena sea de cuidado, lo mismo que en las inmediaciones de la isla Marta, y aunque las cartas registran un tramo de aguas profundas entre estas dos islas, un buque grande no deberá arriesgarse por ese

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

paso ni por el que queda entre la isla Magdalena y el banco Walker.

Faro Isla Magdalena.- Ligeramente hacia el NE de la isla Magdalena. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Casco a pique.- El casco del ex-vapor "Atlantique", enteramente sumergido, se encuentra al ESE y 6 cables del extremo NE de la isla Magdalena.

Roca sumergida.- Se encuentra al E y 7 cables de la punta NE de la isla Magdalena. Es una pequeña roca plana sumergida con sólo 2 metros de agua encima en bajamar. En sus alrededores se sondan 8 metros.

Bajo fondo.- Se encuentra al E y casi 2,1 millas de la punta NE de la isla Magdalena. Es una roca sumergida con 4,1 metros de agua encima. Muy peligrosa para la navegación al quedar próxima al W de la derrota en el paso Nuevo, por lo que debe dársele el debido resguardo.

Boya luminosa Bajo Magdalena.- Ubicada al 090° y 2,6 millas del faro Isla Magdalena. Señal cardinal este. Ver características en la Lista de Faros.

Isla Marta.- Situada al ESE y 1,3 millas de la punta Silvestre —extremo NE de la isla Isabel— y al N y 4 millas de la isla Magdalena. Es una isla de forma circular con solo 2,5 cables de diámetro y se eleva a 19 metros; como sus contornos los forman barrancos verticales, su aspecto general es sensiblemente el de un cilindro recto con la base superior en ligero declive hacia el E. Esta isla destaca hacia el N un arrecife que cubre en bajamar y de una extensión similar a ella.

La isla Marta determina, junto con los bancos que de ella se desprenden y la isla Magdalena, el lado W del paso Nuevo, separado del paso Reina por esa línea de elevaciones y bajos fondos.

Marea y corrientes.- Se ha observado que entre las islas Magdalena y Marta y en su vecindad, la corriente de flujo corre en dirección SSW y la de reflujo lo hace a través del paso Nuevo, circunstancia que se debe tener en cuenta al cruzar esta zona.

Banco Marta.- Se encuentra al NE y 2 millas de la propia isla Marta y al ENE y 3 millas de la punta Silvestre. Es un bajo fondo que abarca casi 1 milla en sentido NS por 1 milla de ancho. La parte más peligrosa de este banco es la del NE, tanto por la poca agua que allí se sonda —3 metros— como por las corrientes que tiran con fuerza a través de los pasos Reina y Nuevo, pudiendo arrastrar sobre él a las naves que naveguen cualquiera de estos pasos.

El banco Marta se encuentra casi totalmente marcado por sargazos.

Paso Reina.- Carta Nº 11500. Separa la costa E de la isla Isabel —por el lado W— del veril W del cordón somero constituido por el banco Walker, las islas Magdalena y Marta y el banco Marta —por el lado E. Se extiende unas 10 millas en dirección general NE-SW y tiene aproximadamente 1 milla de ancho. Sus aguas en la mitad de su freo son profundas y limpias.

Marea y corrientes.- Debido a las irregularidades del relieve del suelo submarino en la zona situada al E de la isla Isabel, las corriente son variables tanto en dirección como en magnitud en distancias muy cortas. Así por ejemplo se ha observado que mientras en el paso Reina la corriente fluye con una magnitud de 2 a 3 nudos, en el canalizo entre el banco Walker y la isla Magdalena, ésta se observa de 3 a 5 nudos, lo que es una razón más para recelar de este último paso y no aventurarse jamás en él.

Precaución.- Como seguramente existen manchas y puntas de rocas en los extensos bancos que contornean las islas Magdalena y Marta, sobre cuyos bajos suelen crecer abundantes sargazos, se previene que la navegación entre las islas nombradas es peligrosa; asimismo, que nunca deberá usárselo durante la noche.

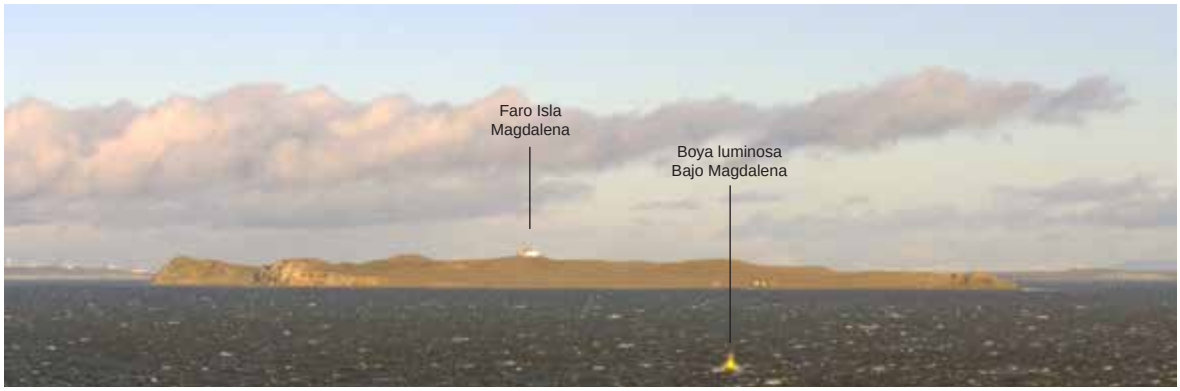
Direcciones para la derrota en el paso Reina

Navegando hacia el NE.- Zarpando de la bahía Laredo para dirigirse por el paso Reina hacia la Segunda Angostura, gobernar al rumbo 090° dejando por la popa y al 270° el cabezo del muelle Bahía Laredo. Así, se transitará por el área de mayores profundidades y se dará un buen resguardo al cabo Negro.

Cartas: 11000 - 11400 - 11421 - 11500 - 11530

Cambio Nº 1, diciembre 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Estrecho de Magallanes. Vista Isla Magdalena desde el E.

(Continúa en página **XI**-*8*-33).

Cartas: 11000 - 11400 - 11421 - 11500 - 11530

Original, mayo 2013.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Más adelante y una vez afuera de la bahía, cambiar el rumbo a babor al 044° para pasar al SE y 9 cables de la punta Alfredo de la isla Isabel y en dirección a la isla Marta. De este modo, se dará seguro resguardo por babor a los bajos fondos que destaca al E el cabo Porpesse —señalizado por la boya luminosa de babor Paso Pelícano Sur; asimismo, un poco más adelante, a las bajas profundidades que se desprenden hacia el SE de la punta Tern de la isla Isabel —cuyo veril más alejado hacia el paso Reina no está precisamente señalizado por la boya luminosa de estribor Paso Pelícano Norte. Por estribor y algo apartado, quedará el banco Walker. Avanzando al rumbo 044°, controlar el abatimiento de la nave cuidando pasar al SE y 9 cables de la punta Alfredo y navegando en dirección a la isla Marta, como se indicó.

Sobrepasada la punta Alfredo, caer a babor al rumbo 022° para pasar al SE y 5 cables de la punta Silvestre; o bien, al NW y 9 cables de la isla Marta. Esta ruta, más próxima a la punta Silvestre conduce por el canalizo de mayores profundidades al W del área de bajas profundidades que rodea la isla Marta y, más adelante, del banco Marta mismo que se dejará bastante claro por estribor.

Finalmente, sobrepasado bien al N de la latitud del banco Marta, cambiar el rumbo a estribor al 062° para pasar al NW y 1,7 millas del promontorio Sweeptakes; arrumbamiento que llevará rectamente hacia la Segunda Angostura. El banco Marta quedará muy claro al S y la baliza luminosa Cabo San Vicente se verá siempre abierta por estribor.

Navegando hacia el SW.- Los buques pequeños que se dirijan hacia el paso Reina, pueden salir de la Segunda Angostura navegando al rumbo 242° para pasar al NW y 1,7 millas del promontorio Sweeptakes. La proyección de dicho arrumbamiento lleva a pasar al NW y 1,5 millas de la punta El Frontón de la isla Isabel, que ofrece el aspecto de un morro barrancoso y junto al cual se destaca hacia el ESE la punta Silvestre, que es baja y pedregosa. De esta manera, se transitará muy seguro al N del banco Marta.

Poco antes de que la isla Marta comience a enfilar con la isla Magdalena, pasado al W de la longitud del banco Marta, caer a babor al rumbo 202° para pasar al SE y 5 cables de la punta Silvestre; o bien, al NW y 9 cables de la isla Marta. Esta ruta, más próxima a la punta Silvestre conduce por el W del banco Marta, primero, y luego por el canalizo de mayores profundidades al W del área de bajas profundidades que rodea la misma isla Marta.

Próximo a llegar al través de la punta Alfredo, caer a estribor al rumbo 224° para pasar al SE y 9 cables de la misma punta Alfredo y en dirección a la punta Las Casas en la costa continental. La isla Marta quedará directamente por la popa y al 044°. Avanzando al rumbo 224° controlar el abatimiento de la nave cuidando pasar al SE y 1,1 millas de la punta Tern y navegando en dirección a la punta Las Casas. De este modo, se dará seguro resguardo por estribor a las bajas profundidades que se desprenden hacia el SE de la punta Tern —cuyo veril más alejado hacia el paso Reina no está precisamente señalizado por la boya luminosa de estribor Paso Pelícano Norte—; asimismo, un poco más adelante, a los bajos fondos que destaca al E el cabo Porpesse—señalizado por la boya luminosa de babor Paso Pelícano Sur. Por babor y algo apartado, quedará el banco Walker.

Si la nave se dirige a la bahía Laredo, continuar al rumbo 224° y bien sobrepasado al S de la boya luminosa Paso Pelícano Sur, caer a estribor al rumbo 270° en dirección al cabezo del muelle Bahía Laredo. Así, se dará un buen resguardo al cabo Negro y se ingresará a la bahía navegando por el área de mayores profundidades.

Si la nave se dirige a Punta Arenas, continuar al rumbo 224° sólo hasta tomar a enfilación luminosa Isla Isabel, cambiando el rumbo a babor al 187° y dejándola enfilada por la popa y al 007°. Desde allí, libre ya de todo peligro, se podrá dar rumbo a Punta Arenas.

No son inconvenientes graves para navegar el paso Reina las cerrazones, puesto que la ruta se lleva bastante cerca de tierra; ni las corrientes, las que tiran en el sentido del eje del canalizo. El mayor peligro está, cuando se navega hacia el SW, en caer a babor con demasiada anticipación al rumbo 202°, con riesgo, naturalmente, de que la nave sea arrastrada hacia el banco Marta.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

ÁREA ORIENTAL ESTRECHO DE MAGALLANES - COSTA ESTE
Desde el cabo Boquerón al cabo San Vicente

Cabo Boquerón.- Lat. 53° 29' S; Long. 70° 12' W (aprox.). Situado al NE y unas 10,8 millas de la punta Arska —confín N de la isla Dawson. Está constituido por un morro abrupto y escarpado de la costa NW de Tierra del Fuego y en el que remata bruscamente la larga cadena de mesetas y colinas denominadas sierra Balmaceda, la cual, siguiendo una dirección sensiblemente paralela al eje del Estrecho de Magallanes, se prolonga por más de 80 millas desde el cabo Boquerón, en la entrada de la bahía Inútil, hasta el cabo Espíritu Santo. Mirada desde el Estrecho de Magallanes o desde Punta Arenas, la sierra Balmaceda aparece con un perfil bastante característico, el de un dorso o espinazo muy curvado y en el que el cerro Boquerón se encumbra a 597 metros, a corta distancia al N del cabo Boquerón.

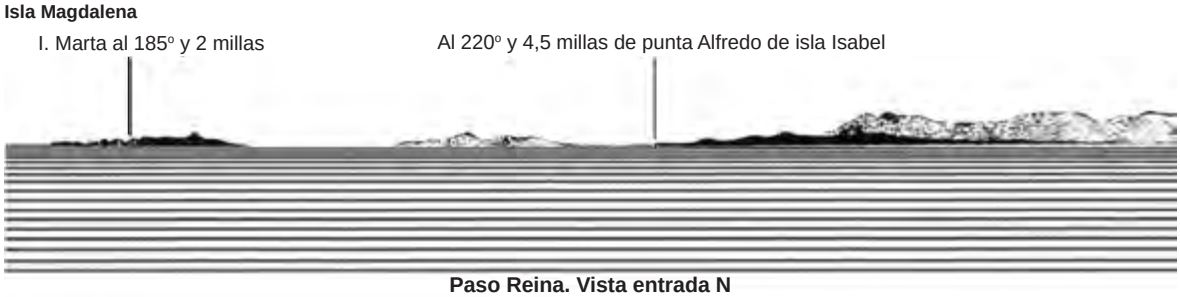
El cabo Boquerón es bastante notable y visible, y señala el límite de la costa del Estrecho de Magallanes en esta parte; hacia el E de él se abre la dilatada bahía Inútil, cuya descripción se encuentra en la Sexta Parte del presente Capítulo.

Entre el cabo Boquerón y el cabo Monmouth —situado poco más al N— la costa forma una ensenada sin importancia y abierta enteramente al SW.

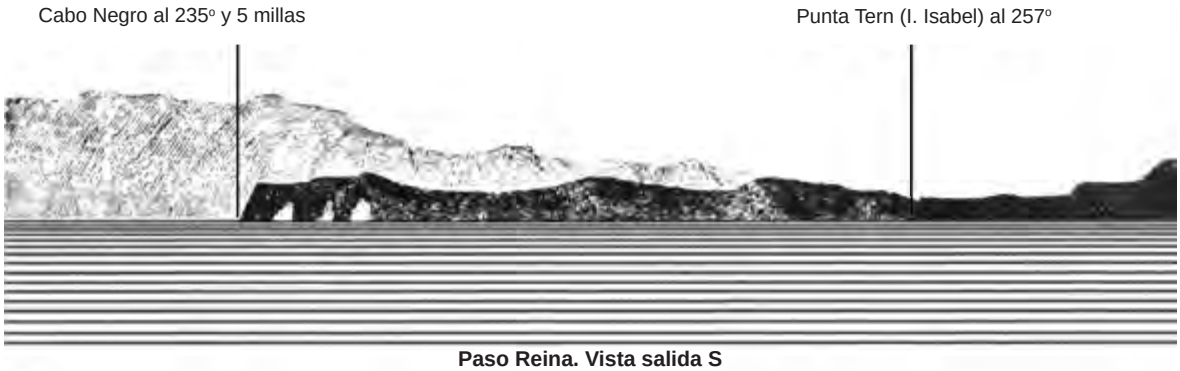
Cabo Monmouth.- Situado al NW y unas 11,1 millas del cabo Boquerón y al S y 3 millas de la bahía Porvenir. Está formado por una costa baja que asciende gradualmente hacia el interior hasta unirse con la sierra Balmaceda. Este promontorio es generalmente poco visible, salvo viniendo del N, única dirección de donde aparece como fin de tierra.

Más al N del cabo Monmouth, la costa E del Estrecho de Magallanes —de la Tierra del Fuego— se extiende 21 millas en línea sensiblemente recta y sentido N-S; la cual es limpia, sin peligro y no presenta otra inflexión importante que la bahía Porvenir. Con vientos del W las playas del referido tramo de costa son absolutamente inabordables.

Bahía Porvenir.- Carta Nº 11421. Se forma al N y unas 3 millas del cabo Monmouth y sobre la mis-



Paso Reina. Vista entrada N



Paso Reina. Vista salida S

Cartas: 11000 - 11400 - 11500

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

ma costa de la isla Tierra del Fuego. Es una ensenada que se interna unas 3,5 millas en dirección general ENE y a su término se encuentra la ciudad de Porvenir.

El canal de entrada a la bahía Porvenir se abre entre la punta Palo —en el lado N— y la punta Victoria —en el lado S— donde tiene poco más de 6 cables de ancho y la profundidad a medio canal es de 6,5 metros; sin embargo, sólo 1 milla más al interior, los bancos someros que destacan a partir de las citadas puntas —los bancos Gómez al NW y Requisito al SE— reducen el paso a menos de 0,5 cable y la profundidad a menos de 3 metros, por lo que es la parte más dificil del trayecto. Rodeando el límite NW del banco Requisito y la punta Chilota, se entra en la bahía Chilota donde la profundidad aumenta junto con ensancharse el canal navegable. Continuando hacia el interior de la bahía, se requiere barajar el banco Huemul —por el lado N— y la restinga que destaca al N la punta Sierralta —por el lado S. Luego, se abren el paso Solar por el lado N del banco Nielson, y el paso Díaz por la margen S del citado banco. Salvados todos estos pasos, finalmente se abre la extensa dársena que constituye la bahía Porvenir, de 2 millas de largo por 7,5 cables de ancho, aunque los bancos han reducido estas dimensiones a menos de la mitad, restringiendo el fondeadero a sólo la parte W de la bahía donde la profundidad máxima es de 12 metros.

Se advierte que el fondeadero se va embancando progresivamente, como también los canales de acceso, habiéndose extendido considerablemente los bancos Gómez y Requisito.

En razón de la poca profundidad y dirección tortuosa del canal de acceso sólo es útil para naves de hasta 45 metros de eslora y calado medio no mayor de 2,0 metros, las que podrán entrar o salir del puerto sólo durante la pleamar.

Marea y corrientes.- Las corrientes de marea se hacen sentir con fuerza en el canal de acceso a la bahía Porvenir.

Vientos.- La bahía Porvenir está bastante abrigada de los vientos predominantes del W; y mejor aun de los de componente E. Por otra parte, la bahía Chilota, si bien está más protegida de los del W por la costa inmediata en esa dirección, aparece más afectada por los vientos del E.

Punta Victoria.- Situada al N y 2,4 millas del cabo Monmouth y en la misma costa. Es una punta baja y de redoso somero hasta casi 1 cable afuera de la orilla, cuyos bajos fondos se prolongan hacia el interior de la bahía Porvenir y bordeando la costa S llegan a unirse al banco Requisito.

Baliza ciega Punta Victoria. Baliza "A".- En la punta Victoria. Es un trípode de madera de 4 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 6 metros. Señal costera.

Baliza luminosa Bahía Porvenir. Al WNW y casi 1 cable de la punta Palo. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Palo.- Situada al NNW y 6,2 cables de la punta Victoria y en la costa opuesta. Esta punta es también de redoso somero, destacando bajos fondos hasta 1 cable afuera, los cuales se prolongan hacia el interior de la bahía Porvenir y llegan a unirse al banco Gómez.

La punta Victoria, junto con la punta Palo, señalan la entrada a la bahía Porvenir.

Bajo fondo y casco náufrago ex-Draga "Rubén Dávila".- Se encuentra al SW y 2,2 cables de la punta Palo. Es un bajo fondo aislado con el casco hundido de la ex-draga "Rubén Dávila", el que según se ha comprobado se desplaza por efecto del mar y sobre el cual se sonda 1,3 metros. Constituye peligro para la navegación.

Boya ciega Porvenir.- Fondeada al SW y 2,4 cables de la baliza luminosa Bahía Porvenir. Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros. Señaliza el bajo fondo con el casco de la ex-draga "Rubén Dávila" de 1,3 metros de profundidad.

Punta Cabrales.- Situada al ENE y 2,6 cables de la punta Palo y en la misma costa. Es una punta baja y está orillada por el banco Gómez.

Enfilación ciega Punta Cabrales.- 057°- 237°. Constituida por pilares de 4 metros de altura, de color blanco con una franja roja, ubicados en las inmediaciones de la punta Cabrales y que enfilan en la demarcación indicada. Señaliza la derrota de

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

aproximación a la bahía Porvenir entre veril S del banco Gómez —por el lado N— y el límite N del banco Requisito —por el lado S.

Banco Gómez.- Es el extenso bajo fondo —con menos de 1 metro de agua encima en algunas partes— que despide la costa N del canalizo de entrada a la bahía Porvenir, entre la punta Cabrales y la punta Chilota, hasta casi 2 cables afuera de la orilla.

El banco Gómez queda al W y N de la derrota de acceso a la bahía Porvenir.

Pilote luminoso Banco Gómez.- Al WSW y 3 cables de la baliza ciega Punta Chilota. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros. Señala el veril S del banco Gómez.

Baliza luminosa Bahía Chilota. Baliza "B".- Al NE y 5,6 cables de la punta Cabrales y al W y 3 cables de la punta Chilota. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Chilota.- Situada al NE y 8 cables de la punta Cabrales y en la misma costa. Es el extremo de una lengua de tierra baja y angosta que despide la costa N del acceso a la bahía Porvenir. Su redoso es limpio en dirección al centro del canal, por lo que se puede aproximar a ella con seguridad.

Baliza ciega "C".- Al NE y 1,08 millas de la punta Cabrales y al NNE y 5,2 cables de la baliza luminosa Bahía Chilota, hacia el interior de la costa N de la bahía. Es un trípode revestido en madera de 6 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 40 metros. Señal costera.

Enfilación de aproximación.- 019°-199°. Formada por la baliza luminosa Bahía Chilota —baliza "B"— y la baliza ciega "C". Señala la derrota de aproximación a la bahía Porvenir por las mayores profundidades, es decir, entre el veril E del banco Gómez —por el lado W— y el límite W del banco Requisito —por el lado E.

Iglesia notable.- Al NNE y 3 cables de la baliza luminosa Bahía Chilota y al NW y unos 3,4 cables de la punta Chilota. Es también una buena referencia para la aproximación a la bahía Chilota, ya que en la práctica complementa a la enfilación 019°-199°, antes definida.

Punta Sara.- Situada al NE y 8,5 cables de la punta Victoria y en la misma costa S del canalizo de entrada a la bahía Porvenir. Es una punta baja y está orillada por el banco Requisito.

Banco Requisito.- Es el extenso banco de arena que destaca la costa S del canalizo de entrada a la bahía Porvenir, entre la punta Victoria y la punta Zahorra más al Interior, hacia el N y hasta 1,8 cables afuera de la orilla.

El banco Requisito queda al E y S de la derrota de acceso a la bahía Porvenir.

Pilote luminoso Punta Sara.- Al N y 1,7 cables de la punta Sara. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros. Señala el límite NW del banco Requisito en esa parte.

Pilote luminoso Banco Requisito Sur.- Al SE y 1,9 cables de la baliza luminosa Bahía Chilota y al NE y 1,2 cables del pilote luminoso Punta Sara. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros. Señala el límite NW del banco Requisito en esa parte.

Pilote luminoso Banco Requisito Norte.- Al SE y 0,8 cable de la baliza ciega Punta Chilota y al NE y 2,9 cables del pilote luminoso Banco Requisito Sur. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros. Señala el límite NW del banco Requisito en esa parte.

Los pilares luminosos Punta Sara, Requisito Sur y Requisito Norte, quedan al SE de la derrota.

Punta Zahorra.- Situada al ENE y 1,6 cables de la punta Chilota y en la costa S de la bahía Porvenir. Hacia el NE destaca la punta Sierralta. Su redoso es limpio y frente a ella es donde termina el banco Requisito.

Enfilación ciega Punta Zahorra.- 237°-057°. Constituida por dos pilares de color blanco con una franja horizontal roja, ubicados próximos al S de la punta Zahorra y que enfilan en la demarcación indicada. Señala la derrota entre el veril S del banco Gómez y la costa S de la punta Chilota

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

—por el lado N— y el veril N del banco Requisito —por el lado S.

Bahía Chilota.- Carta Nº 11421. Lat. 53° 18' S; Long. 70° 26' W (aprox.). Se abre justamente al NW de la punta Chilota y sobre la costa N de la bahía Porvenir, entre la citada punta y el banco Huemul más al NE. En la costa W de la bahía existe un muelle de 28 metros de largo orientado al 073°, destinado sólo al atraque de embarcaciones menores. En los alrededores del muelle hay corrales y galpones.

Las barcazas pueden varar en una rampa de concreto, construida para tal efecto y situada al SE y 70 metros del muelle.

Antena.- Situada al NNW y unos 4 cables de la punta Chilota, en la ladera del cerro y un poco al W de la línea imaginaria que une la iglesia y la baliza "C". Es una antena de radio, de 54 metros de altura, con franjas de color blanco y naranja. Es muy notable.

Punta Sierralta.- Situada próxima al NE de la punta Zahorra y al S y 1,7 cables de la baliza "G" en la costa opuesta. Es una proyección arenosa muy baja y que destaca al N y hasta casi 0,8 cable afuera de la orilla, una restinga también de arena y muy somera que restringe el paso navegable sólo a la parte N del canalizo.

Banco Huemul.- Es el bajo fondo —de menos de 1 metro en algunas partes— que despide la costa N, al NE de la bahía Chilota y frente a las puntas Zahorra y Sierralta de la costa opuesta, hasta casi 1 cable afuera de la orilla. El banco Huemul queda al N de la derrota.

Entre el veril E del banco Huemul y la restinga de arena destacada al N de la punta Sierralta, el canal se angosta tomando enseguida dirección E, donde se forman los dos pasos que separa el banco Nielson, el paso Solar por su lado N y el paso Díaz por el del S.

Banco Nielson.- Se encuentra al NE y 1,3 cables de la punta Sierralta y al SW y 1,6 cables de punta Anita en la costa opuesta. Es un bajo fondo de arena de 3,2 cables de largo en sentido WNW-ESE por 1 cable de ancho y con 1 metro de agua encima en su centro, cubierto en parte por sargazos.

El banco Nielson, por su ubicación central en esta parte de la bahía, conforma el paso Solar por su margen N y el paso Díaz por la del S.

Pilote ciego Banco Nielson.- Situado al NE y 4,5 cables de la punta Chilota. Es un pilote metálico de color rojo.

Punta Anita.- Situada al NE y 6,3 cables de la punta Chilota. Es una punta baja y muy somera que destaca bajos fondos con menos de 1 metro de profundidad hasta casi 1 cable afuera de la orilla.

Paso Solar.- Carta Nº 11421. Se configura entre los bajos fondos que destaca la costa N de la bahía Porvenir frente a la punta Anita —por el lado N— y el veril N del banco Nielson —por el lado S— el cual es más bien recto y con una profundidad mínima de 6,4 metros.

Baliza ciega "F".- Al W y 3 cables de la punta Anita. Es un pilar de 5 metros de altura, de color blanco con una franja roja. Elevación 14 metros. Señal costera.

Baliza ciega "G".- Al NNE y 4 cables de la punta Chilota. Es un pilar de 5 metros de altura, de color blanco con una franja roja. Elevación 90 metros. Señal costera.

Enfilación ciega.- 103°-283°. Formada por las balizas ciegas "F" y "G" ubicadas al W y 3 cables de la punta Anita. Señala la derrota por el paso Solar.

Paso Díaz.- Carta Nº 11421. Se forma entre el veril NE de los bajos fondos que destaca la costa S de la bahía frente a la punta Sierralta —por el lado SW— y el veril SW del banco Nielson —por el lado NE— el cual si bien es algo más profundo que el paso Solar, es también más angosto y tortuoso.

De los dos pequeños canalizos o pasos antes descritos, debe preferirse el del N —el paso Solar—, pues aunque el del S o paso Díaz es más profundo, es también más angosto y hace una curva muy corta y violenta en torno de la restinga de arena que se desprende hacia el N de la punta Sierralta.

Instrucciones para la navegación a la bahía Porvenir.- Solo están autorizadas para navegar el ca-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

nalizo de entrada a la bahía Chilota aquellas naves con un calado máximo de 1,7 metros, las cuales podrán entrar o salir del puerto sólo durante la pleamar, de acuerdo a lo dispuesto por la autoridad marítima.

La experiencia ha demostrado que no es aconsejable ingresar a bahía Chilota con una altura de marea menor a 1,5 metros, ya sea esta última subiendo o bajando.

Direcciones para la derrota de ingreso a la bahía Porvenir y fondeadero.- Aproximar al rumbo 120° para pasar al SW y 4,1 cables de la punta Palo y en dirección a la baliza ciega Punta Victoria —baliza “A”. Así, se dará prudente resguardo por babor, al naufragio y bajo fondo de 1,3 metros ubicado al SW y 2,4 cables de la baliza luminosa Bahía Porvenir y señalizado por una boya ciega.

Pasada la cuadra de la baliza luminosa Bahía Porvenir, cambiar el rumbo a babor hasta el 056° para pasar al SE y 1,6 cables de la punta Cabrales. Más adelante, pasada la cuadra de la punta antes señalada, caer nuevamente a babor al rumbo 021° para pasar al ESE y algo más de 1,7 cables de la misma punta Cabrales. La proa quedará sobre la baliza luminosa Bahía Chilota —baliza “B”. Enseguida, poco más adelante, cambiar el rumbo a estribor hasta el 057° exactamente en dirección a la enfilación ubicada en la punta Zahorra. De este modo, se transitará por las mayores profundidades existentes en esta parte, pasando entre el pilote luminoso Punta Sara, primero, —que quedará por estribor al S—, luego el pilote luminoso Banco Gómez —que quedará por babor al N— y finalmente, el pilote luminoso Banco Requisito Sur —que quedará también por estribor al S. Continuando al mismo rumbo y poco más adelante, se pasará muy cerca de la costa S de la punta Chilota, lo que no reviste inconvenientes, y se dispondrá del pilote luminoso Banco Gómez Norte para no caer ahora dentro del banco Requisito.

Casi al llegar a la cuadra del extremo de la punta Chilota, caer a babor —escapulando la misma punta a unos 30 metros de la playa— hasta el rumbo 340°. Al término de la caída, la baliza “C” debe quedar directamente por la proa.

Si el buque se dirige a la bahía Chilota, continúa en dirección al fondeadero recomendado; o bien, si va varar, inicia su aproximación a la planchada, donde debe varar proa entre el 235°-241°.

Para dirigirse a puerto Porvenir, una vez sobrepasada la punta Chilota, se debe parar la caída oportunamente y gobernar al rumbo al 022º en dirección a la baliza ciega "G". En esta parte el mayor peligro lo constituye el banco de la punta Zahorra y la restinga de arena de la punta Sierralta —por estribor— y el veril SE del banco Huemul —por la proa—; pero hay aquí mayor área de aguas navegables que frente al banco Requisito y al igual que en éste, se debe apreciar visualmente y caer a estribor —escapulando a unos 3 metros la línea de sargazos que marca el límite de aproximación a la costa N.

Luego de escapular el referido límite de aproximación a la costa N, caer nuevamente a estribor hasta el rumbo 102º dejando por la popa las balizas “G” y “F”. Para iniciar la navegación por el paso Solar, es decir, entre el veril S de los bajos fondos que destaca al S la costa N hasta la punta Anita —por el lado N— y el veril N del banco Nielson —por el lado S. Cabe mencionar que el veril N del banco Nielson está señalizado con un pilote ciego de color rojo. Al llegar a la cuadra de la punta Anita, tener la precaución de alejarse de ella.

Una vez sobrepasado el banco Nielson gobernar directamente sobre el muelle de la bahía Porvenir, al que se debe atracar por la banda de estribor.

Si se requiere fondear a la gira, puede elegirse fondeadero de acuerdo con el calado de la nave, pues el ancla agarra bien en toda el área.

Para la salida de bahía Porvenir se deben adoptar las mismas medidas de seguridad, escapulando la línea de sargazos de los sectores ya indicados y en el área del banco Requisito, se debe caer a babor cuando la proa esté a la cuadra de la baliza lu-minosa Bahía Chilota, pudiendo ser necesario aplicar torques con las máquinas para caer más rápido, dependiendo de las condiciones del viento.

Puerto Bahía Porvenir.- Carta Nº 11421. Lat. 53° 18' S; Long. 70° 23' W (aprox.). Se forma sobre la costa W al interior de la bahía Porvenir y donde está ubicada la ciudad del mismo nombre. La autoridad marítima es un Capitán de Puerto.

Como la bahía en general es poco profunda, se debe esperar la marea conveniente para entrar al puerto.

Muelle de Bahía Porvenir.- Existe un muelle de 77 metros de largo por 7 de ancho con un cabezal

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

en forma de “L” de 13 metros de largo por 13 metros de ancho. Posee instalación eléctrica y de agua potable.

Pueden atracar al muelle; con media marea naves de hasta 2,45 metros de calado, tanto en el cabezo como en ambas bandas del muelle. La proa del buque debe quedar hacia tierra.

La carga se transporta en camiones y las faenas de carga y descarga deben efectuarse con los elementos de la nave.

Ciudad de Porvenir.- La ciudad de Porvenir es la capital de la provincia de Tierra del Fuego, de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

La población de la comuna es de alrededor de 5.500 habitantes (Censo 2002).

La industria ganadera por una parte y la explotación de los lavaderos de oro por otra; han hecho de Porvenir un centro de comercio y movimiento de cierta importancia.

Como las demás ciudades del país, Porvenir cuenta con los servicios públicos ordinarios: correos, teléfonos, escuelas, municipio, BancoEstado, etc.

Cuenta con un aeropuerto distante 6 kilómetros de la ciudad, lo que le permite estar unida a Punta Arenas por vía aérea, además de la vía marítima a través de la bahía Chilota.

Casco náufrago.- Se encuentra al N y unas 11 millas de la baliza luminosa Bahía Porvenir y sobre la misma costa. Es el casco del ex-pontón “Andalucía”, encallado en la ribera E del Estrecho de Magallanes.

Fondeadero Cabrales.- Se ha experimentado un fondeadero en 25 metros de agua sobre fondo de fango y conchuela, al 230° y 8,5 cables del ex-pontón "Andalucía". Apto para capear mal tiempo en el área de Punta Arenas, soportándose vientos hasta de 50 nudos. Adicionalmente, se cuenta con señal de telefonía celular y comunicaciones por VHF con el puerto de Punta Arenas.

Punta Gente.- Situada al N y unas 18 millas de la entrada de la bahía Porvenir y en la misma costa. Es una proyección de tierra baja y aplacerada, y en cuyas vecindades las corrientes tiran de 1 a 2 nudos. Al NE y 1,7 millas de esta punta y hacia el interior, se alza el cerro Huemul de 30 metros.

Punta Paulo.- Situada al NE y unas 4 millas de la punta Gente y en la misma costa. Es una proyección de tierra relativamente baja y está bordeada de bajos de arena y cascajo. Así, destaca bajos fondos hacia el N y el NW y hasta 1,2 millas afuera de la orilla, en dirección al paso Sur de entrada a la bahía Gente Grande; hacia el NE, éstos se extienden a mayor distancia aún, donde se encuentra el banco Pérez, con sólo 4,4 metros de agua y cubierto por espesos sargazos.

La punta Paulo, junto con la punta Zegers, señalan la entrada a la bahía Gente Grande.

~~**Baliza ciega Punta Paulo.-** Sobre la punta Paulo. Es un monolito piramidal de 9 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 15 metros. Señal costera.~~

BAHÍA GENTE GRANDE

Bahía Gente Grande.- Cartas Nº 11500 y 11530. Se forma justamente al E de la punta Paulo, desde donde la costa W de la isla Tierra del Fuego se interna profundamente hacia el E en una extensión de 7,5 millas y forma la espaciosa bahía Gente Grande, de forma sensiblemente oval, con 10 millas de largo en su eje mayor en sentido N-S. Su boca, entre la punta Paulo —por el lado S— y la punta Zegers —por el lado N—, tiene unas 3,5 millas de ancho, con la isla Contramaestre y los bancos que la rodean ubicada casi en el centro de ella.

En general, la bahía gente grande es relativamente baja, pues aunque en determinadas y reducidas localidades, como al E del banco Serpiente, la profundidad llega a 20 metros, en cambio en la parte restante no se sondan mas 15 a 18 metros lejos de la costa. La costa está contorneada por bancos y placeres que se extienden hasta 2 millas afuera de la orilla. Estos bajos fondos los cubren espesos sargazos que marcan mediocremente el límite de las aguas navegables.

Marea y corrientes.- Las mareas en bahía Gente Grande, tanto caleta Percy y caleta Clarencia, tienen rangos en sicigias que superan levemente los 2,0 metros. En la publicación SHOA Nº 3009 "Ta-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

blas de Marea de la Costa de Chile", se encuentra tabulado el pronóstico de mareas de caleta Percy. La hora y altura de las pleamares y bajamares de caleta Clarencia, son iguales a las de caleta Percy.

Vientos y malos tiempos.- En la bahía Gente Grande se experimentan condiciones meteorológicas similares a las de la parte oriental del Estrecho de Magallanes, prevaleciendo en la mayor parte del año los vientos del SW y W, que soplan con intensidad y forman una marejada corta y molesta. Los vientos del S y SE forman una marejada de cierta intensidad, pero soplan con menos frecuencia. Los del 1er cuadrante son también escasos y no influyen en forma apreciable sobre las condiciones del fondeadero.

Isla Contramaestre.- Situada al NW y 1,5 millas de la punta Paulo y colocada casi a la cuadra de la entrada a la bahía Gente Grande. Es una isla de forma algo triangular, de 1,3 millas de largo por 5 cables de ancho y se eleva a 19 metros, y sus vértices son la punta Baja al S, la punta Barranco al W y la punta Espolón al NE; todas sucias y rodeadas de sargazos.

La isla Contramaestre determina junto con la punta Paulo del lado S y la punta Zegers del lado N, dos canalizos de acceso a la bahía Gente Grande, denominados paso Norte y paso Sur.

Baliza luminosa Isla Contramaestre.- Sobre la parte más alta de la Isla Contramaestre y cerca de la punta Barranco. Ver características en la Lista de Faros. Tener cuidado de no confundir la luminosidad de esta baliza con otras luces de esta isla y las boyas luminosas. Señal costera.

Banco Serpiente.- Arranca hacia el E y hasta 1,3 millas de la punta Espolón. Este banco está constituido por una angosta lengua de arena y guijarros muy somera y que en bajamar descubre en su mayor extensión, circunstancia a la que debe el nombre de Serpiente.

Existen denuncias que el banco Serpiente se está ensanchando hacia el E y SE.

Banco Almeida.- Se destaca hacia el N y NW de la punta Espolón, en dirección al centro del paso Norte, donde se encuentra un bajo fondo de 5 metros, al N y 9 cables de la punta Espolón. Su borde S colinda con el banco Serpiente.

Bajo fondo.- Se desprende frente a la costa comprendida entre la punta Barranco y la punta Baja; hacia el NW y 5,5 cables de la primera, con profundidades de 4,5 metros, y hacia el SW y 1 milla de la segunda, con profundidades mínimas de 7 metros.

Fondeadero en la isla Contramaestre.- Carta Nº 11530. Lat. 52° 15' S; Long. 69° 10' W (aprox.). Por el lado E de la isla Contramaestre, entre las puntas Baja y Espolón y al S del banco Serpiente, se encuentra un buen fondeadero en 10 metros de agua sobre fondo de fango duro, apto para naves pequeñas, al 110° y 5,5 cables de la baliza luminosa Isla Contramaestre. Allí, el tenedero es bueno y las anclas agarran bien, habiéndose soportado en buena forma vientos del 3er y 4º cuadrantes de hasta de fuerza 9, con 6 paños de cadena en el agua.

Para tomar este fondeadero se recomienda aproximar dejando la boya Contramaestre Este por babor y cuando la baliza luminosa Isla Contramaestre se demarque al 290°, poner la proa sobre él, hasta alcanzar el punto de fondeo.

Punta Zegers.- Situada al NNE y unas 3,5 millas de la punta Paulo y al NE y 2,1 millas de la punta Espolón. Es el extremo S de una proyección de tierra de más de 1 milla de ancho que se caracteriza por ser sucia en todo su redoso, principalmente hacia el SE donde destaca el banco Middleton.

La punta Zegers, junto con la punta Paulo, señalan la entrada a la bahía Gente Grande.

Baliza ciega Punta Zegers.- En la punta Zegers. Es una torre de 8 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 10 metros. Señal costera.

Banco Middleton.- Bordea y se desprende hacia el SE y hasta casi 1 milla de la punta Zegers, en dirección al centro del paso Norte. Es un bajo fondo con profundidades mínimas de sólo 2 metros y todo cubierto de sargazos.

El banco Middleton, junto con los bancos Almeida y Serpiente, prácticamente obstruyen la entrada a la bahía Gente Grande por el paso Norte.

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11530

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Zona prohibida de fondeo y pesca.- Se advierte a los navegantes que no deben fondear o efectuar faenas de pesca dentro de la zona prohibida, comprendida entre el cabo Porpesse y la punta Zegers, por existir un poliducto que conduce gas natural inflamable. Dicha zona prohibida se encuentra indicada en las cartas pertinentes del área.

Banco Pérez.- Se encuentra al NE y 1 milla de la punta Paulo y al SE y 1,6 millas de la isla Contramaestre. Es un bajo fondo de arena con 4,4 metros de agua encima y de una extensión de 8 cables en sentido E-W por poco más de 3 cables de ancho.

Entre el banco Pérez y la punta Paulo queda un canalizo con profundidades entre 5,8 y 8,1 metros, donde se encuentran grandes manchas de sargazos.

Paso Norte.- Carta Nº 11530. Separa el veril SW de los bajos fondos que bordean la punta Zegers y del banco Middleton —por el lado NE— del veril NE del banco Almeida, los bajos fondos que la punta Espolón de la isla Contramaestre desprende hacia el N y del banco Serpiente —por el lado SW—, en una extensión de unas 2 millas en dirección NW-SE. No obstante, su ancho navegable —con una profundidad mínima de 9,8 metros— se encuentra prácticamente obstruido por los referidos bancos someros que despiden las costas a ambos lados del canalizo —el banco Middleton al NE y los bancos Almeida y Serpiente al SW.

Por lo expuesto, no se podría jamás recomendar el paso Norte sino para buques pequeños, los cuales a su poco calado unen a menudo condiciones favorables de maniobrabilidad, lo que es muy necesario en este paso para contrarrestar la influencia de las corrientes que aquí son de curso e intensidad muy irregulares, que tiran en sentido oblicuo al eje del canal. No presenta estos inconvenientes el paso Sur, que es recto, limpio y profundo en el centro y las corrientes son más regulares y en la dirección del eje del canal.

Marea y corrientes.- Las corrientes en el paso norte tiran con una intensidad de 2 a 3 nudos, y su curso es algo irregular.

Paso Sur.- Carta Nº 11530. Separa la costa SE de la isla Contramaestre y el límite S del banco Serpiente —por el lado NW— del veril N de los bajos fondos que destaca la punta Paulo y del banco Pérez —por el lado SE—, en una extensión de poco más de 3 millas en dirección general SW-NE. Este paso se caracteriza por ser casi recto y su canalizo navegable es suficientemente amplio, limpio y profundo.

El paso Sur está convenientemente señalizado para que puedan transitarlo con seguridad naves de cualquier tamaño y calado, tanto de día como de noche, por lo que es el único recomendable para todo tipo de naves con calado apropiado para fondear en la bahía Gente Grande.

Marea y corrientes.- En el paso Sur, la corriente de flujo tira hacia el NE y la de reflujo lo hace hacia el SW, siempre a lo largo del eje del canalizo. Su intensidad no excede de 2 nudos.

Balizamiento.- Para facilitar la navegación del paso Sur, se han fondeado las siguientes boyas, que señalan el canalizo navegable para naves de gran tamaño.

Boya pilar luminosa Isla Contramaestre SW.- Fondeada en 18 metros de agua, al SSW y 1,24 millas de la baliza luminosa Isla Contramaestre. Señala el veril S del área de bajas profundidades —20 metros— al SW de la punta Baja. Señal lateral de babor. Queda al NW de la derrota en el paso Sur. Ver características en la Lista de Faros.

Boya luminosa Isla Contramaestre Este.- Fondeada en 13 metros de profundidad, al E y 0,57 cable de la punta Baja, y en línea con la boya pilar luminosa de babor Isla Contramaestre SW. Señal lateral de babor. Señala el límite NW del canalizo navegable para las naves de gran tamaño en el paso Sur. Ver características en la Lista de Faros.

Boya pilar luminosa Punta Paulo.- Fondeada en 8 metros de agua, al NW y 1 milla de la punta Paulo y frente a la boya luminosa Isla Contramaestre Este. Señal lateral de estribor. Señala límite SE del canalizo navegable en el paso Sur. Ver características en la Lista de Faros.

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11530

Cambio Nº 1, diciembre 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Boya luminosa Banco Pérez Norte.- Fondeada en 12 metros de agua sobre fondo de conchuelas, al NNE y 1,2 millas de la punta Paulo. Señal lateral de estribor. Señala el veril N del banco Pérez, limitando por el S el canalizo navegable en el paso Sur. Ver características en la Lista de Faros.

Boya ciega Banco Pérez.- Fondeada en 5 metros de profundidad, al NE y 1,3 millas de la punta Paulo. Señal lateral de estribor. Señala el límite E del banco Pérez. Ver características en la Lista de Faros.

Direcciones para la derrota en el paso Sur

Ingresando a la bahía Gente Grande.- Aproximar al paso Sur navegando con rumbo general E y rodear prudentemente por el S la boya pilar Isla Contramaestre SW. Enseguida, dar rumbo al 055° para pasar al SE y 4,5 cables de la punta Baja. Este arrumbamiento, casi paralelo y a distancia de 9 cables del tramo de costa entre la punta Gente y la punta Paulo, permitirá transitar al SE y poco más de 2 cables de la referida boya pilar luminosa de babor Isla Contramaestre SW y, más adelante, pasar a media distancia entre la boya luminosa de babor Isla Contramaestre Este —por babor al NW— y la boya luminosa de estribor Punta Paulo —por estribor al SE. De esta manera, se dará seguro resguardo por babor al veril S de los bajos fondos que destaca al S la isla Contramaestre; asimismo, por estribor, a los bajos fondos que desprende la costa al W de la punta Paulo.

Al encontrarse a la cuadra de las boyas luminosas Isla Contramaestre Este y Punta Paulo, cambiar el rumbo a estribor al 065° para pasar al SE y 1,55 millas del borde más saliente de la costa entre la punta Zegers y la punta Vergara más al E. Lo que permitirá dar prudente resguardo por babor al veril S del banco Serpiente y al también límite N del banco Pérez por estribor. Más adelante, una vez sobrepasada la boya luminosa de estribor Banco Pérez Norte, alterar nuevamente el rumbo al estribor hasta el 085° en caso de dirigirse a la caleta Clarencia, o continuar gobernando al rumbo 065° si el destino es la caleta Percy, asegurando transitar a la debida distancia al SE del límite SW del banco Middleton.

Saliendo de la bahía Gente Grande.- Navegar al rumbo 265° en dirección a la baliza luminosa Isla Contramaestre. Enseguida, poco antes de llegar a la cuadra de la boya luminosa de estribor Banco Pérez Norte, cambiar el rumbo a babor hasta el 245° para pasar al SE y 3,6 cables de la punta Baja. De esta manera, la proa se quedará levemente a estribor de la boya pilar luminosa de babor Isla Contramaestre SW y también se verá a media distancia entre la boya luminosa de babor Isla Contramaestre Este —abierta levemente por estribor— y la boya luminosa de estribor Punta Paulo —abierta levemente por babor. Avanzando al referido rumbo, pasar a media distancia entre ambas boyas recientemente citadas, y al encontrarse a la cuadra la boya luminosa Punta Paulo, caer nuevamente a babor hasta el rumbo 235° para pasar ahora al SE y 4,5 cables de la misma punta Baja. Este arrumbamiento, casi paralelo y a distancia de 9 cables, del tramo de costa entre la punta Gente y la punta Paulo, permitirá transitar al SE y poco más de 2 cables de la referida boya pilar luminosa de babor Isla Contramaestre SW. De esta manera, se dará seguro resguardo por estribor al veril S de los bajos fondos que destaca al S la isla Contramaestre; asimismo, por babor, a los bajos fondos que desprende la costa al W de la punta Paulo.

Salvada la boya pilar luminosa de babor Isla Contramaestre SW, se puede gobernar ya sea para tomar el paso Nuevo o para dirigirse a Punta Arenas; en este último caso se debe continuar al mismo rumbo 235°.

Si se proviene de caleta Percy, es necesario primero navegar al rumbo 090° hasta salir fuera de la línea de sargazos del veril de 5 metros y luego caer a estribor al rumbo 180°, y mantenerlo hasta interceptar la derrota de salida antes señalada y que se manifiesta cuando las luces de los estanques de petróleo de la caleta Clarencia se demarcan al 065°. Caer entonces a estribor al rumbo 245°, proa entre las boyas Contramaestre Este y Punta Paulo, y continuar según lo descrito.

Saliendo de noche de la bahía Gente Grande se experimenta cierta dificultad para identificar las luces de las boyas, debido a que son visibles también el faro Isla Magdalena y la baliza luminosa Isla San Vicente, lo que puede prestarse para confusión.

Cartas: 11000 - 11400 - 11500 - 11530

Cambio Nº 1, diciembre 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Caleta Hobbs.- Carta Nº 11530. Lat. 52° 02' S; Long. 70° 17' W (aprox.). Se forma al S y casi 5 millas de la punta Paulo y configura la parte SW de la bahía Gente Grande. Es una rada muy somera y de casi 2 millas de boca entre las puntas Searle y Hobbs y 1,7 millas de saco. Al W y 7 cables de la ~~baliza ciega~~ Punta Hobbs hay un pequeño muelle, orientado al 325°, y en sus cercanías hay varias casas de la estancia Gente Grande.

~~**Baliza ciega Caleta Hobbs.-** En la punta Hobbs. Es un pilar de 8 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja. Elevación 12 metros. Señal costera.~~

Fondeadero.- Se encuentra fondeadero en 10 a 12 metros de agua sobre fondo de fango, al N y 2,5 millas de la ~~baliza ciega~~ punta Hobbs. Las naves pequeñas pueden fondear en 5 metros de agua sobre fondo de fango, al NNE y 6 cables del muelle.

Caleta Percy.- Carta Nº 11530. Lat. 52° 54' S; Long. 70° 15' W (aprox.). Se forma en el rincón NW de la bahía Gente Grande, inmediatamente al NE de la punta Vergara. Es una ensenada abierta al S y SE y ofrece relativa protección contra los vientos reinantes del W, que en todo caso no levantan mucha marejada por estar el fondeadero a sotavento de la costa. Con viento del SW, la marejada entra a la caleta, y los buques se verán obligados a capear en el fondeadero, que en este caso no ofrece protección alguna.

En la costa N próxima al muelle mecanizado, hay espacio de varada para tres barcazas. Hay estacas suficientes para hacer firme las amarras. La playa es de gradiente suave.

Límites del puerto.- Es el área interior delimitada por el paralelo 52° 56' S y el meridiano que pasa por la punta Zegers.

Zona prohibida de fondeo.- Se ha declarado zona prohibida de fondeo a la gira al área al interior del círculo con radio de 6 cables alrededor del terminal, dejando clara también la enfilación de fondeo 330°-150°.

Vientos.- En la caleta Percy predominan los vientos del 3er y 4º cuadrantes, los que arrecian en las épocas de primavera y verano —alcanzando a soplar hasta fuerza 10— y levantan una marejada corta y violenta que impide el tráfico de embarcaciones menores.

Marea y corrientes.- Las mareas en la caleta Percy son irregulares. El rango de la marea es de 2,13 metros en sicigias, y el establecimiento del puerto es de 9 horas 17 minutos. Una característica especial de la marea en esta bahía, y que se aprovecha para atracar a los muelles de la caleta Percy, es la gran duración de la pleamar. En época de sicigias se producen dos pleamares en la misma onda de marea, según lo indicado en la publicación SHOA Nº 3009 "Tablas de Marea de la Costa de Chile". Las corrientes no son apreciables.

Servicio médico.- Puede solicitarse médico a cerro Sombrero o practicante a la caleta Clarencia, pues la caleta Percy no dispone de posta de primeros auxilios.

Agua.- La ENAP posee en la caleta Percy estanques para el almacenamiento de agua dulce para las necesidades de la población, pero en casos de emergencia podría entregar a las naves hasta 30 metros cúbicos.

Balizamiento

Enfilación luminosa de aproximación.- 327°-147°. Con balizas luminosas ubicadas al N del cabezo del muelle mecanizado. Ver características en la Lista de Faros.

Muelle Caleta Percy.- Situado al NNE y casi 3 cables de la misma punta Vergara y sobre la costa W de la caleta Percy. Es el antiguo muelle de 160 metros de longitud, que se interna al 082° y en cuyo cabezo se sondan 2,7 metros. Pueden atracar a este muelle naves de hasta 3,3 metros de calado durante la pleamar, teniendo la precaución de largarse oportunamente cuando la marea esté bajando para no quedar varados en la bajamar.

Luz Muelle Caleta Percy.- En el cabezo del muelle Caleta Percy. Es una luz roja fija de encendido ocasional a requerimiento.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Muelle Mecanizado del Terminal Marítimo Gasero Percy.- Ubicado al N y poco más de 2 cables del muelle antiguo Caleta Percy. Consiste en un muelle construido sobre pilotes y riostras metálicas con una carpeta de tablones de madera, con una pasarela de 144,5 metros de largo y 2,6 metros de ancho, que se interna en dirección 100°, más un cabezal de 32,6 metros de largo por 4,6 metros de ancho, que habilita un frente de atraque utilizable de 70,5 me tros orientado al 230°-050°.

El muelle mecanizado de caleta Percy ha sido desmantelado como terminal marítimo gasero, por lo que cumple funciones de servicio general solamente.

Luz Muelle Mecanizado Percy.- En el cabezo del muelle mecanizado. Es una luz roja fija que se enciende a requerimiento.

Caleta Clarencia.- Carta Nº 11530. Lat. 52° 54' S; Long. 70° 08' W (aprox.). Se forma al E y unas 5 millas de la caleta Percy y en el ángulo NE de la bahía Gente Grande. Allí se encuentra el Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Clarencia, destinado al amarre de buques tanque que embarcan petróleo crudo nacional extraído de los pozos de la isla Grande de Tierra del Fuego.

Límites del puerto.- Es el área interior delimitada por el paralelo 52° 56' S y el meridiano que pasa por la punta Zegers.

Muelle Caleta Clarencia.- En la costa N de la caleta Clarencia existe un muelle de estructura metálica en forma de "T", de 115 metros de largo. Está destinado al embarco y desembarco de personal.

Marea y corrientes.- Las mareas en la caleta Clarencia son irregulares. En época de sicigias se producen dos pleamares en la misma onda de marea; según lo indicado en la publicación SHOA Nº 3009 "Tablas de Marea de la Costa de Chile". Las corrientes no son apreciables.

Oleaje.- Se produce oleaje con vientos del WNW al S, los que generan marejada con rompiente en la costa y que afecta al muelle.

Vientos.- La caleta Clarencia no ofrece ninguna protección contra los vientos reinantes del W, que soplan con fuerza entre el WNW y S.

Zona de fondeo a la gira.- Se ha definido una zona de fondeo a la gira para las naves que esperan para amarrar al terminal, al interior del área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

Lat. 52° 55' 30" S;	Long. 70° 10' 00" W.
Lat. 52° 55' 30" S;	Long. 70° 09' 00" W.
Lat. 52° 56' 00" S;	Long. 70° 09' 00" W.
Lat. 52° 56' 00" S;	Long. 70° 10' 00" W.

Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Clarencia.- Situado frente a la caleta Clarencia. Consiste en un oleoducto submarino cuya salida en el mar se encuentra al 231° y 1,12 millas de la baliza anterior de la enfilación luminosa de fondeo en la costa E de la bahía. Posee dos líneas de carga de petróleo crudo que terminan en ductos flexibles. La profundidad media del terminal es de 12 metros sobre fondo de fango blando, y el tenedero es bueno.

Está destinado al embarque del petróleo crudo extraído de los pozos de la isla Tierra del Fuego.

Boyas de amarre.- Cuenta con cuatro boyas de amarre y dos rejeras (estribor y babor). La nave queda aproada al 256° con la boya Nº 4 por la proa.

Torre notable.- Hacia el N de los estanques de petróleo existe una torre con una luz roja a destellos en su parte superior; es visible incluso desde la salida de la Primera Angostura.

Balizamiento.- Para tomar el fondeadero del Terminal, se cuenta con dos enfilaciones luminosas que se encienden a requerimiento, cuando recala o zarpa una nave.

Enfilación luminosa de aproximación.- 318°-138°. Con ambas balizas ubicadas al SW y unos 3 cables de las instalaciones del terminal en la costa N de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al fondeadero del terminal. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de fondeo.- 056°-236°. Con ambas balizas ubicadas al E y casi 1,5 millas de las instalaciones del terminal en la costa E de la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

bahía. Ver características en la Lista de Faros. Señaliza el punto de fondeo en el fondeadero del terminal.

Zona prohibida de fondeo.- Se ha declarado zona prohibida de fondeo a la gira al interior del área comprendida por un círculo de radio de 9 cables alrededor de las boyas del terminal, dejando clara la enfilación de aproximación 318°-138°.

Instrucciones de operación del Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Clarencia.- La Capitanía de Puerto de Tierra del Fuego promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Clarencia, mediante Resolución. Las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calado y TRG o DWT máximos permitidos en el terminal son:

Eslora **:** 250 metros.
Calado **:** 10,97 metros.
TRG o DWT **:** 35.048 TRG / 75.000 DWT.

Condiciones para las maniobras

Amarre.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. Con un viento máximo de 10 m/s.

Desamarre.- De díay de noche, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima.

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Clarencia promulgadas y difundidas por la Capitanía de Puerto de Tierra del Fuego.

Direcciones para las maniobras.- Para tomar el fondeadero del Terminal Petrolero Multiboya Clarencia es conveniente hacerlo con las primeras luces del día, con el fin de maniobrar en lo posible con vientos moderados. Sin embargo, debe considerarse que es posible el amarre hasta con vientos del W o SW de fuerza 6 a 7. Con vientos superiores a los indicados, la pasada de las espías a las boyas se hace excesivamente peligrosa para la embarcación de amarre, en razón de la marejada que se deja sentir en el puerto con vientos del 2º y 3er cuadrantes. Por la configuración del puerto se estima que los vientos del E no dificultan mayormente la maniobra.

Si bien no hay peligro de que la nave garree, sus desplazamientos dentro del sector de las boyas, puede perjudicar a los chorizos de goma y las conexiones de las cañerías submarinas. Por esta razón, los buques tanques deben fondear a dos anclas y acoderarse a las cuatro boyas y dos rejeras, antes de tomar los flexibles de goma de las cañerías submarinas que suministran el petróleo crudo de los estanques. Asimismo, es necesario pasar espías dobles a cada boya, y se recomienda la mayor atención con las amarras mientras dure la faena.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de amarre y largada del Terminal Petrolero Multiboya Clarencia. Cuando la nave viene del Atlántico con Práctico de Canales a bordo, ésta puede recalar directamente a la caleta Clarencia, donde embarcará al Práctico de Puerto de Punta Arenas y que la ha de amarrar al Terminal.

Zona de espera de Práctico.- Al SSW y 2 millas del cabezo del muelle de caleta Clarencia y al interior de la zona de fondeo a la gira.

Costa inmediata.- Continuando hacia el N de la punta Zegers, la costa toma la dirección del NNE, en una longitud de 3 millas; las tierras altean primero moderadamente con suaves ondulaciones y descienden después, un poco al S del morro Lee, en pequeños barrancos de color blanquecino.

Bahía Lee.- Carta Nº 11500. Desde la punta Zegers, la costa se dirige primero al NNE, enseguida cambia su orientación paulatinamente al NW y, por último, tuerce bruscamente al W pasando por casi todos los rumbos del 1er y 2º cuadrantes, hasta terminar en el cabo San Vicente, describiendo así una semicircunferencia de unas 15 millas de desarrollo. Así se forma la bahía Lee, de 4,5 millas de saco y 9 millas de boca, entre la punta Zegers y el

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

cabo San Vicente. Hacia el NNE de la bahía está el cerro Spiteful que se alza a 81 metros.

En la mayor parte de esta extensa ensenada las profundidades están comprendidas entre 10 y 20 metros, lo que junto con la buena calidad del fondo haría recomendable esta bahía como fondeadero, si no fuera que está enteramente expuesta a los vientos del 3er cuadrante, con la mar gruesa consiguiente, y a fuertes corrientes de marea; sin embargo, un buque encontrará un buen abrigo de los vientos del 1er y 4º cuadrantes, eligiendo su fondeadero al socaire de las tierras del cabo San Vicente, a distancia de 1,5 a 2 millas de él y en profundidades de 15 a 20 metros.

Este fondeadero, que es el mejor de la bahía, tiene la desventaja de quedar muy lejos de la ruta; pues para llegar a él se requiere rodear el banco Nuevo por el S, lo que significa un trayecto de 10 millas por lo menos. Por otra parte, como los vientos del 4º cuadrante rolan en general de improviso al SW y como también los períodos de calma son seguidos a menudo por ventarrones de este mismo rumbo, lo más conveniente es evitar este fondeadero o usarlo sólo por pocas horas y nunca de noche.

Banco Nuevo.- Se encuentra al NW y unas 5 millas de la punta Zegers, al S y 1 milla del cabo San Vicente y separado de este último por un estrecho canalizo con un ancho de 5 cables y profundidades de 17 metros, por donde puede aventurarse un buque pequeño sólo con muchas precauciones. Este banco se prolonga hacia el 163° y 4,5 millas, con una proyección que desde su extremo sale hacia el W por 1,8 millas.

El banco Nuevo cubre la mitad de la boca de la bahía Lee, y su límite S forma con la punta Zegers el canalizo de acceso de la bahía Lee. Además, se halla en extensión hacia el NE alcanzando dicho embancamiento hasta el veril de 10 metros.

Cabo San Vicente.- Lat. 52° 47' S; Long. 70° 26' W (aprox.). Situado al NE y 6,4 millas de la isla Marta y configurando el límite W de la península Juan Mazia. Es un promontorio que se alza abruptamente hasta 64 metros y su costa vecina es barrancosa y de contornos muy perfilados; por lo que constituye una magnífica referencia. Su redoso NW es limpio y profundo, no así hacia el SW y S donde destaca bajos fondos marcados con sargazos hasta casi 2 cables afuera.

El cabo San Vicente limita a la bahía Lee por el NW y, junto con la punta Gracia de la costa N, distante 4,5 millas, forma la entrada o inicio W de la Segunda Angostura.

Baliza luminosa Cabo San Vicente.- Sobre el cabo San Vicente. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Paso Nuevo.- Carta Nº 11500. Separa la costa E de las islas Magdalena y Marta —por el lado W— de la costa W de la isla Tierra del Fuego entre la isla Contramaestre y el cabo San Vicente —por el lado E—, en una extensión de unas 10 millas en dirección N-S y presenta un ancho no menor de 3 millas. Es lo suficientemente profundo entre los veriles de los bancos y bajos fondos de la vecindad de ambas orillas, para permitir la navegación segura de todo tipo de naves.

Los peligros sobre el veril exterior de los bancos Marta y Magdalena, hacen del todo imprudente para cualquier clase de naves la navegación entre las islas o entre éstas y el banco Walker.

De las tres rutas que una nave puede seguir hacia el N desde que se encuentra frente a Punta Arenas —el paso Real, el paso Reina y el paso Nuevo— la más segura y por lo tanto recomendada y mayormente traficada, es la última, o sea, la del paso Nuevo.

Las direcciones para la derrota en el paso Nuevo están detalladas en la Undécima Parte del presente Capítulo.

Marea y corrientes.- En el paso Nuevo, entre la isla Magdalena y el cabo San Vicente, entre 2 y 3 millas al S del cabo San Vicente, las corrientes de marea corren al ENE y al W —al través de la derrota— con peligro para los buques de ser arrastrados sobre el banco Nuevo o sobre los bajos fondos que se extienden hasta la isla Marta.

Se han experimentado corrientes de hasta 6 nudos en la pleamar, que tiran hacia el banco Nuevo, con corriente de flujo.

☆☆☆☆☆☆☆

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

NOVENA PARTE

ÁREA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

COSTA NORTE · DE LA PUNTA GRACIA A LA PUNTA BARRANCA

COSTA SUR · DEL CABO SAN VICENTE A LA PUNTA BAXA

SEGUNDA ANGOSTURA, BAHÍAS GREGORIO, SANTIAGO Y FELIPE

SEGUNDA ANGOSTURA

Segunda Angostura.- Carta Nº 11500. Separa la costa continental —por el lado N— de la costa N de la península Juan Mazia en el extremo NW de la isla Tierra del Fuego —por el lado S—, en una extensión de unas 12 millas en dirección general WSW-ENE y presenta un ancho de 4 a 6 millas. Su entrada W se abre en la alineación de la punta Gracia con el cabo San Vicente; por el E lo hace entre el cabo Gregorio y la punta San Isidro.

Hacia el E de la Segunda Angostura continúa una enorme ensenada que se desarrolla poco más de 20 millas en sentido WSW-ENE y en la cual se encuentran las bahías Gregorio y Santiago —sobre la costa N— y la bahía Felipe —sobre la ribera del lado S—; hasta la entrada SW de la Primera Angostura.

La costa a ambos lados de la Segunda Angostura se caracteriza por ser algo elevada y escarpada, no así en la extensa ensenada que se abre y continúa hacia el E hasta la Primera Angostura, donde las tierras son más bien bajas.

Aspecto de las tierras.- Encontrándose al E de la Segunda Angostura y cuando la luz es suave y uniforme, como ocurre en los días nublados, se verá generalmente hacia el N de la bahía Gregorio y al W de la bahía Santiago, la sierra Gregorio, cuyos faldeos parecen elevarse en pendiente muy regular desde la orilla del mar hasta la cumbre. Pero cuando la luz es viva y produce sombras, o cuando ha caído alguna nieve, entonces esa serranía aparecerá estriada de arriba abajo por una serie de lomas o cumbres transversales a la cadena principal y separados unas de otros por profundas quebradas; se verá, asimismo, más cercana una segunda cadena de pequeñas colinas que corre siguiendo la línea de la costa, dejando entre ella y la sierra un ancho valle.

Continuando hacia el E y más o menos al tener el banco Tritón por la amura de babor, con tiempo despejado y bajo determinadas condiciones de luz, se distinguirá en la costa N el cerro Útil, una de las varias colinas puntiagudas de esa vecindad —de 25 metros de altitud y situada al NE y unas 9,5 millas del cabo Gregorio—; colina que se verá como un pequeño cerro doble en la costa de la punta Valle, la cual separa las bahías Gregorio y Santiago y forma la entrada W de esta última. Poco después, en la misma costa se podrá ver el cerro Sutlej de 152 metros, situado al NE y 7 millas del final de la bahía Santiago y al W y 10 millas del monte Dirección. No obstante que del lado E el cerro Sutlej está espaldeado por un cordón de colinas, constituye una buena referencia, pues al través del banco Tritón, comenzará el referido cerro a verse claro de esas colinas. Con tiempo claro se verá también en dirección SE el pico Gap que se alza a 291 metros en la isla Tierra del Fuego.

Procediendo del E y antes de enfrentar el banco Tritón, aparecerán como islas y por el lado N de la Segunda Angostura: el cabo Gregorio elevado solamente a 7 metros; la colina arenosa de 63 metros ubicada al N y 1 milla del mismo cabo y el cerro Mogote de 60 metros, situado 7,5 millas más al WNW. En la costa de la isla Tierra del Fuego se verá el cerro Agudo, que es un cerro cónico notable y muy útil como referencia mien-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

tras no aparezca el cabo San Simón en la costa S de la Segunda Angostura.

Marea y corrientes.- Observaciones de corrientes en las proximidades del cabo San Vicente, en la boca W de la Segunda Angostura —Lat. 52° 44' 42" S; Long. 70° 28' 35" W—, indican que la corriente de reflujo fluye en dirección 051° con una intensidad que llega hasta 8 nudos en sicigias; y la de flujo lo hace en dirección 234° con una intensidad máxima también de 8 nudos.

En la Publicación SHOA Nº 3015 "Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile", se encuentran tabuladas la predicción diaria de horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo para la Segunda Angostura. Al usar esta tabla el navegante deberá tener presente que la hora real de la estoa puede ocasionalmente discrepar hasta en 30 minutos respecto de las predicciones, y hasta en 60 minutos en circunstancias especiales. Se espera, sin embargo, que alrededor del 90 % de las estoas ocurran con una discrepancia menor de 30 minutos.

Cable submarino.- Carta Nº 11500. En sector Segunda Angostura, Estrecho de Magallanes, se instalaron dos cables submarinos de fibra óptica, que cruzan desde la Patagonia a Tierra del Fuego, uno entre el cabo Gregorio y la punta San Isidro y el otro entre el cerro Cono y el cabo San Vicente. Se prohíbe el fondeo de naves y las faenas de pesca en su cercanía.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que transitan el Estrecho de Magallanes. Consultar **"Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional"**, párrafo 5.- **Practicaje y Pilotaje**, en páginas (3004) C-4 y (3004) C-5 de esta obra.

Más adelante, en la Undésima Parte del presente capítulo, se encuentran detalladas las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

SEGUNDA ANGOSTURA - COSTA NORTE
Desde la punta Gracia al cabo Gregorio

Punta Gracia.- Lat. 52° 44' S; Long. 70° 32' W (aprox.). Situada al N y a 11,4 millas de la isla Magdalena y al NW y 4,7 millas del cabo San Vicente en la costa opuesta. Es un barranco elevado a 33 metros, de cuyo pie se desprende un bajo fondo con menos de 2 metros de profundidad, que orilla la costa a uno y otro lado de la punta, hasta 3,5 cables afuera. No hay otro peligro en sus inmediaciones.

La punta Gracia, junto con el cabo San Vicente en la costa opuesta, señalan la entrada W de la Segunda Angostura.

Cerro Cono.- Situado al NE y 6,3 millas de la punta Gracia, al W y casi a igual distancia del cabo Gregorio y cerca de la orilla de la costa N de la Segunda Angostura. Es una colina característica que se eleva a 41 metros. Al N y 3 millas de esta, se alza el cerro Mogote de 60 metros, y por último, 2,8 millas más al interior y en igual dirección, los cerros llamados Hombro de Gregorio, los cuales señalan el principio por el W de la cadena de cerros de esta zona denominada Sierra Gregorio. Con tiempo cerrado, el hombro W de esta sierra se podrá divisar a menudo a través de la niebla.

Baliza luminosa Cerro Cono.- En el cerro Cono. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Bajo Halfway.- Se encuentra al ENE y a 6,5 millas de la punta Gracia y a 9 cables afuera y paralelo a la costa N frente al cerro Cono. Es un bajo fondo con 5,5 metros de agua encima en su parte más somera, con una extensión aproximada de 1 milla en sentido WSW-ENE.

Banco de aguas someras.- La costa N de la Segunda Angostura, desde unas 5 millas al NE de la punta Gracia y hasta el cabo Gregorio, forma una vasta ensenada de 7 millas de boca, donde se encuentra un extenso banco de arena fina, muy bajo, de 1,5 millas de ancho, y cuya parte central —al WSW y a 2 millas del cabo Gregorio— llega a quedar en seco en bajamar. Entre este banco de aguas someras y el bajo Halfway, el agua es más profunda, sondándose allí de 10 a 15 metros en bajamar; una nave con buen tiempo, en consecuencia, puede largar la ancla en este punto si las circunstancias lo apremian, pues el fondeadero indicado en ningún caso puede recomendarse como bueno.

Los bancos y fondos someros que se acaban de reseñar, quedan al N de la derrota y casi limitados por la línea imaginaria que une la punta Gracia con el cabo Gregorio; por consiguiente, no se debe pasar jamás al N de esta línea y prudentemente no acercarse a ella a menos de 1 milla.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Caleta Susana.- Carta Nº 11500. Lat. 52° 39' S; Long. 70° 19' W (aprox.). Se forma al ENE y poco más de 2 millas del cerro Cono, al W y 4,5 millas del cabo Gregorio, y sobre la costa N de la Segunda Angostura. Es una pequeña dársena al interior de una restinga arenosa semicircular, ubicada en el límite W del banco de aguas someras que se destaca al W del cabo Gregorio.

Para ingresar a la caleta Susana, las embarcaciones pequeñas cuyo calado lo permita, desde que se encuentren al W y más o menos 1 milla del meridiano del cabo San Simón, deben gobernar hacia la costa N de la Segunda Angostura para pasar al E y 5 cables del bajo Halfway, aproximadamente. Una vez que la nave se encuentra sobre la línea que une el bajo con el cabo Gregorio, gobernar para acercarse a la restinga arenosa semicircular que forma la caleta, la cual se debe contornear a corta distancia hasta ganar la poza.

Cabo Gregorio.- Situado al ENE y 12,4 millas de la punta Gracia y en la misma costa. Es un promontorio formado por una punta arenosa que termina en un pequeño barranco elevado a 7 metros; hacia el N las tierras se elevan un poco hasta una colina, también de arena, ubicada a 1 milla y que se alza 63 metros.

No obstante, el cabo Gregorio es limpio y profundo en sus cercanías, no se le debe rodear a muy corta distancia, pues habría peligro de ser arrastrado insensiblemente sobre los bancos que despide al SW.

El cabo Gregorio, junto con la punta San Isidro en la costa opuesta, señalan la entrada E de la Segunda Angostura.

SEGUNDA ANGOSTURA - COSTA SUR
Desde el cabo San Vicente a la punta San Isidro

Cabo San Vicente. Lat. 52° 47' S; Long. 70° 26' W (aprox.). Situado al NE y 6,4 millas de la isla Marta y configurando el límite W de la península Juan Mazia. Es un promontorio que se alza abruptamente hasta 64 metros y su costa vecina es barrancosa y de contornos muy perfilados; por lo que constituye una magnífica referencia. Su redoso es limpio y profundo hacia el NW, no así hacia el SW y S donde destaca bajos fondos marcados con sargazos hasta casi 2 cables afuera.

Desde el cabo San Vicente hasta la punta San Isidro —situada más al ENE y unas 11,6 millas— la costa es limpia y profunda y la corriente tira con intensidad de 4 a 6 nudos. Próximo al lado S del mismo cabo se producen violentos escarceos cuando soplan vientos del W y NW fuerza 5 a 7 y la corriente está de vaciante o de reflujo; estos escarceos producen una fuerte marejada que dificulta la navegación de las naves pequeñas.

El cabo San Vicente, junto con la punta Gracia en la costa opuesta, señalan la entrada W de la Segunda Angostura.

Baliza luminosa Cabo San Vicente.- Sobre el cabo San Vicente. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Promontorio Sweepstakes.- Situado al ENE y 2,7 millas del cabo San Vicente y en la misma costa, el cual se eleva a 62 metros.

Cabo San Simón.- Situado al ENE y 4,4 millas del cabo San Vicente y sobre la misma costa. Es un promontorio que se alza a 55 metros y forma el barranco más elevado de esta costa.

Desde el cabo San Simón hacia el W y hasta las inmediaciones del cabo San Vicente, la costa desciende poco a poco; asimismo hacia el E, hasta la punta San Isidro, donde llega casi al nivel del mar. Hacia el SE del cabo San Simón en la isla Tierra del Fuego, se alza el cerro Agudo de 78 metros.

Baliza luminosa Segunda Angostura.- Al ENE y 9,4 millas de la baliza luminosa Cabo San Vicente y en la costa S de la Segunda Angostura. Posee respondedor de radar (Racon). Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Punta San Isidro.- Situada al ENE y 11,6 millas del cabo San Vicente y al SSE y 5,7 millas del cabo Gregorio en la costa opuesta. Es una punta baja y arenosa. Su lado E destaca hasta casi 5 cables afuera de la orilla, un arrecife solo digno de atención para las naves que fueran a anclar en el fondeadero que en esa inmediación se encuentra.

La punta San Isidro, junto con el cabo Gregorio en la costa opuesta, señalan la entrada E de la

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Segunda Angostura. Asimismo, limita por el W a la bahía Felipe.

BAHÍA GREGORIO

Bahía Gregorio.- Cartas Nº 11500 y 11512. Lat 52° 38' S; Long. 70° 08' W. Se forma justamente al E del cabo Gregorio y sobre la misma costa N del Estrecho de Magallanes. Es una gran ensenada que se extiende al NE por unas 9 millas, hasta la punta Valle.

En la parte SW de la bahía Gregorio está el puerto Sara, allí se encuentran las instalaciones del terminal marítimo petrolero, con un terminal multiboyas y un muelle mecanizado para la carga de los productos limpios un poco al N del cabo Gregorio. Más al NE y cercana a la orilla, se encuentra la estancia San Gregorio.

La proximidad de la costa entre cabo Gregorio y puerto Sara es más bien profunda, sin embargo, entre puerto Sara y la punta Valle es somera hasta más de 1,2 millas afuera de la orilla, encontrándose áreas que quedan en seco con la bajamar al NE del puerto Sara.

Fondeadero.- Si fuese necesario fondear a la gira antes de pasar la Primera Angostura, se encuentran buenos fondeaderos hacia el NE y entre 1,5 y 3,5 millas del cabo Gregorio. Para precaverse de los vientos del 4º cuadrante, que soplan muy duros y persistentes en invierno, fondear más cerca de la costa, hasta donde lo permita la seguridad de la nave. Las embarcaciones menores pueden fondear al resguardo del cabo Gregorio para protegerse de los vientos del 3er y 4º cuadrantes. El tipo de fondo es de fango y conchuela.

Puerto Sara.- Cartas Nº 11500 y 11512. Lat. 52° 38' S; Long. 70° 12' W (aprox.). Se forma al NNE y 1,6 millas del cabo Gregorio y sobre la ribera E del mismo cabo. En este puerto existe un terminal marítimo petrolero donde los buques tanque cargan petróleo crudo y productos limpios producidos por la ENAP.

El puerto Sara está comunicado con Punta Arenas por una carretera y cuenta con enlace telefónico. El terminal de la ENAP posee además un equipo de radio telefonía que usa la frecuencia asignada a los buques tanque. En el puerto existe una planta eléctrica de la ENAP, que provee de luz durante toda la noche a las instalaciones.

Límites del puerto.- Es el área interior que se forma entre el paralelo 52° 40' 00" S, y los meridianos 070° 08' 00" W y 070° 12' 42" W.

Ex muelle de carga general y especial.- Este muelle, conocido también como muelle Puerto Sara, está destruido y fuera de servicio. Solo quedan los restos aflorados de lo que fuera un muelle construido de fierro y madera, de 455 metros de largo orientado al SE y que corre casi paralelo a las tuberías de petróleo submarinas del terminal multiboyas.

Terminales Marítimos en la bahía Gregorio.- Se encuentran en la parte SW de la bahía Gregorio, donde se dejan ver en la costa las instalaciones y estanques de almacenamiento del petróleo crudo y productos limpios producidos por la ENAP. Estos productos son embarcados en los buques tanque a través de un Terminal Petrolero Multiboyas, ubicado frente al antiguo muelle de puerto Sara, o bien mediante un muelle de productos limpios, ubicado más al SW del anterior y por el lado E del cabo Gregorio.

Oleaje.- Con vientos de componente E, se produce un oleaje que genera una marejada con rompiente en la costa y que afecta a los terminales.

Practicaje.- Es obligatorio para las maniobras de amarre y largada de las naves en ambos Terminales Marítimos de la bahía Gregorio.

Zona de espera de Práctico.- Al 070° y 1,4 millas del cabo Gregorio y al interior del área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

Lat. 52° 38' 22" S; Long. 70° 11' 17" W.
Lat. 52° 38' 22" S; Long. 70° 09' 30" W.
Lat. 52° 38' 52" S; Long. 70° 09' 30" W.
Lat. 52° 38' 52" S; Long. 70° 11' 17" W.

Cartas: 11000 - 11500 - 11512

Cambio Nº 2, febrero 2012.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Zona de fondeo a la gira.- En la misma Zona de espera de Práctico. Ubicada al 070º y a 1,4 millas de la punta Cabo Gregorio.

Terminal Marítimo Multiboyas de bahía Gregorio.- Carta Nº 11512. Ubicado al NNE y 1,6 millas del cabo Gregorio y frente a la ribera E del mismo cabo. Está destinado a los buques tanques que cargan petróleo crudo y productos limpios producidos por la ENAP.

Boyas de amarre.- Cuenta con cuatro boyas de amarre y dos rejeras aptas para el amarre y afianzamiento de los buques tanque en el terminal, fondeadas en 25 a 28 metros de agua, hacia el SE del cabezo del ex-muelle Puerto Sara.

Balizamiento.- Para asistir la maniobra para tomar el Terminal Multiboyas.

Enfilación luminosa de aproximación.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 334º. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de aproximación.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 338º. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de aproximación.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 310º. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación ciega de fondeo.- Balizas ubicadas en la costa SW de la bahía, orientadas al 265,5º. Señaliza la demarcación de fondeo del ancla de estribor.

Enfilación luminosa de fondeo.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 258º. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de fondeo.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 241º. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de fondeo.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 247º. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación luminosa de fondeo.- Balizas ubicadas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal, orientadas al 233º. Ver características en la Lista de Faros.

Instrucciones de operación Terminal Marítimo Multiboyas Bahía Gregorio.- La Capitanía de Puerto de Punta Delgada promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Multiboyas Bahía Gregorio, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calado y TRG o DWT máximos permitidos en el terminal son:

Eslora	**:**	250 metros.
Calado	**:**	14,9 metros.
TRG o DWT	**:**	75.000 T.M.

Condiciones para las maniobras

Amarre y largada.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. En la estoa y con viento de hasta 10 m/s. (5 m/s si es de componente E).

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Multiboyas Bahía Gregorio, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Punta Delgada.

Indicaciones generales para el amarre.- Debido a las fuertes corrientes existentes en la bahía Gregorio, tanto de flujo como de reflujo, la maniobra de amarre a las boyas del terminal se puede efectuar cuando comienza la estoa de la pleamar, con la ayuda de dos remolcadores.

Para amarrar en la bahía Gregorio es aconsejable fondear 1 hora antes de la estoa, en las cercanías de las boyas (400 metros), con el fin

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

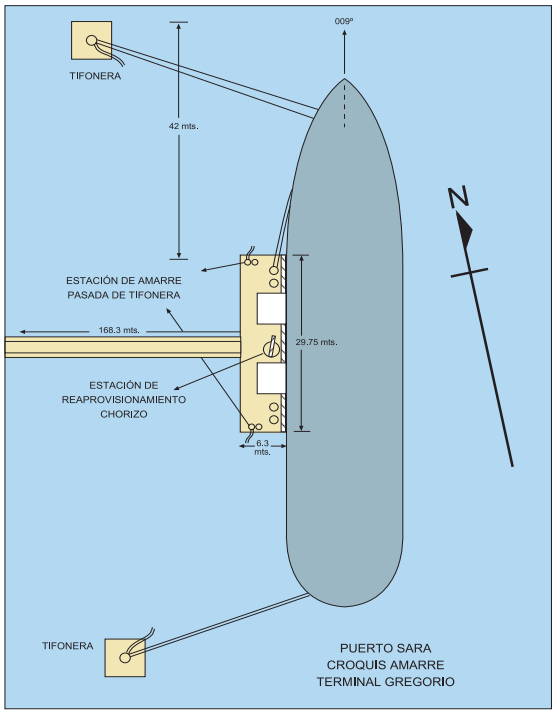
PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

de observar el fenómeno de la corriente, prestando atención a los boyarines de los flexibles, los que se recuestan en el agua de acuerdo con el sentido de la corriente. La hora de la estoa puede sufrir atrasos o adelantos de acuerdo al viento reinante.

Mejor hora para maniobrar.- Se recomienda tomar las boyas del Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Bahía Gregorio durante la estoa de la pleamar y con luz diurna, pues de otra manera se expone a producir daños a las instalaciones, como boyarines del flexible o cañerías metálicas, boyarines de señalización o las boyas mismas de amarre.

El tenedero para el ancla de babor en las presentes circunstancias de ubicación del terminal, no presenta dificultades y allí las anclas agarran bien; sin embargo, en el punto de fondeo del ancla de estribor el fondo es de piedra y pedregullo y por lo tanto el ancla no agarra bien. A manera de información, se puede agregar que en varias ocasiones, los petroleros, tratando de virar el seno del ancla de estribor y con el alambre de la rejera firme en las bitas de popa, han echado arriba fácilmente esta ancla con 9 paños de cadena.

Terminal Marítimo Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio.- Carta Nº 11512. (Ver croquis y fotografía en página XI-9-7). Situado al SSW y 1,6 millas del antiguo muelle de puerto Sara y en la ribera E del cabo Gregorio. Es un muelle de carga mecanizado que consiste en tres duques de alba separados 9,5 metros, con paneles de atraque que forman un cabezo de apoyo —donde se encuentra la estación de entrega de petróleo— con un frente de atraque orientado al 013°-193° de 30 metros de largo y 7 metros de ancho. Este cabezo está unido a tierra por una pasarela de estructura metálica dirigida al SE, de 175 metros de largo y 2 metros de ancho; solamente para el tránsito peatonal. La pasarela cuenta con dos cañerías destinadas a la carga y descarga de petróleo y una cañería de desagüe para residuos industriales líquidos (riles), adosadas a su costado W. A los duques de alba se puede acceder solamente por embarcación. Posee dos postes de amarre ubicados al N y al S del cabezo y separados 60 metros.



Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio

Este muelle reemplazó al de carga general y especial —antiguo muelle Puerto Sara— y está destinado a la entrega de productos limpios de la ENAP, agua potable, para lo cual está habilitado permanentemente y transferencia de personal de a bordo.

En el sector de atraque del terminal hay profundidades de 7 metros.

Marea y corrientes.- Se ha experimentado dificultad en determinar el momento exacto de la estoa en el Muelle de Productos Limpios. Esto sumado a que su duración es muy breve, hace que toda la maniobra de atraque o largada del muelle se realice siempre con algo de corriente.

En las proximidades del muelle la corriente de flujo corre hacia el S y la de reflujo lo hace hacia el N, por lo que su efecto nunca es atracante o desatracante.

Vientos.- El Muelle de Productos Limpios está bastante protegido de los vientos reinantes del W y WNW. Solamente los vientos de componente E afectan el terminal al levantar marejada desde esa dirección.

Cartas: 11000 - 11500 - 11512

Original, septiembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Instrucciones de operación Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio.- La Capitanía de Puerto de Punta Delgada promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio, mediante Resolución, las que en síntesis consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calados y DWT máximos permitidos en el terminal son:

Eslora : 120 metros.

Calado : 7 metros.
Naves de eslora superior a 70 metros, el calado a proa no debe superar los 6 metros.

DWT : 6.500 T.M.

Condiciones para la maniobra

10

Atraque.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. En la estoa y con viento de hasta 10 m/s. (5 m/s si es de componente E).

(Continúa en página **XI**-*9*-7).
Reverso en blanco.

Cartas: 11000 - 11500 - 11512

Original, septiembre 2021.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio

Largada.- De día o de noche, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. En la estoa y con viento de hasta 10 m/s. (5 m/s si es de componente E).

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Petrolero de Bahía Gregorio, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Punta Delgada.

Recomendaciones para la maniobra.- Aproximar proa al cabezo central del muelle del terminal. Una vez cerca de los tres duques de alba centrales, el personal de tierra lanza los nivelayes que van ayustados a las espías de 8 pulgadas de mena. Se encapillan a bordo —a proa y popa—, las cañas de alambre ayustadas a las espías de 8 pulgadas que se encuentran hechas firme a los duques de alba de proa y popa del terminal. Luego, se pasan las espías del buque y se hacen firme a las bitas de los duques de alba centrales.

La nave queda con proa 013°.

Se ha experimentado la maniobra de atraque con corriente levemente a favor, con buenos resultados ya que ésta orienta la proa del buque.

Estancia San Gregorio.- Se encuentra al ENE y 5,5 millas de puerto Sara y al WSW y 2 millas de la punta Valle, cercano a la orilla de la costa N, donde se divisan las casas y algunas instalaciones de la estancia.

Recomendaciones y fondeadero.- Las naves que recalen a la estancia San Gregorio, aproximando del E, deben tener precaución con el banco Tribuna, por lo que no deben sobrepasar al N de la demarcación 272° al cerro Cono —de 41 metros de elevación y donde se encuentra la baliza luminosa—, sino hasta demarcar el cabo Gregorio al 298°. Aquí, como en otras partes, es necesario, tener en consideración la influencia de la corriente y obrar en consecuencia. Al levar y emprender nuevamente la marcha con rumbo al W y con corriente a favor —de flujo—, es conveniente primero dirigirse al centro de la Segunda Angostura, dando un buen resguardo al cabo Gregorio, con el fin de evitar ser arrastrado sobre los bajos que hay al WSW de él.

Punta Valle.- Situada al NE y casi 9 millas del cabo Gregorio y en la misma costa, la cual es una leve proyección de tierra muy baja.

La punta Valle determina el límite E de la bahía Gregorio y el límite W de la bahía Santiago.

Baliza luminosa Punta Valle.- Ubicada en la punta Valle. Señala la llegada a tierra del poliducto de ENAP que cruza hasta la punta Piedra en la costa S. Señal Especial. Ver características en la Lista de Faros.

Poliducto submarino de ENAP.- Entre punta Piedra en isla Tierra del Fuego y punta Valle en el

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

continente, se ha instalado un poliducto submarino de 6 pulgadas. Esta prohibido fondear y pescar con redes de arrastre a menos de una milla a ambos lados del poliducto submarino.

Cable submarino.- Entre las cercanías de punta Valle y bahía Felipe, al E de punta Piedra, existe un cable submarino de comunicaciones soterrado, el que se encuentra graficado en la Carta Nº 11500.

Banco Tribuna.- Se encuentra al E y 3,5 millas del cabo Gregorio y frente a la bahía del mismo nombre. Es un banco de arena con una extensión de casi 3 millas en sentido ENE-WSW y un ancho medio de 7,5 cables. Su menor profundidad es 6,7 metros.

Debe dársele debida atención al banco Tribuna, cuando se recala o zarpa desde los terminales marítimos en la bahía Gregorio.

Banco Tritón.- Se encuentra al ENE y 11 millas del cabo Gregorio, casi a media distancia entre el citado cabo y la punta Barranca situada mucho más al E, y separado unas 5 millas de la costa N en esta parte. Es un bajo fondo de arena con una extensión de casi 2,5 millas en sentido WSW-ENE y un ancho medio de 4 cables. Su menor profundidad de 5,5 metros. Se ha denunciado que este banco se encuentra en extensión hacia el S.

Las corrientes tiran sobre el banco Tritón con gran intensidad y comúnmente se nota un escarceo en su parte menos profunda. La estoa en este banco se produce 3 horas 15 minutos después de la pleamar o bajamar en la bahía Santiago.

La derrota usual en esta parte del Estrecho de Magallanes deja el banco Tritón por el N.

Boya luminosa Banco Tritón.- Fondeada en el borde S del banco Tritón. Señal cardinal sur. Ver características en la Lista de Faros.

Bahía Santiago.- Carta Nº 11500. Se forma inmediatamente al E de la punta Valle y hacia el W de la punta Barranca. Es una vasta ensenada de poco más de 11 millas de boca, cuyo final de saco está ocupado por el banco Barranca que se interna hasta casi 1,2 millas. Su profundidad es reducida, encontrándose el veril de los 10 metros a más de 2,5 millas afuera de la orilla.

Por fuera del banco Barranca se encuentra buen fondeadero entre los veriles de 10 y de 20 metros. Con viento del E, el mejor fondeadero se encuentra sobre el borde W del banco Barranca, donde los sargazos forman un magnífico reparo o rompeolas natural, quedando las aguas enteramente tranquilas en el lado de sotavento.

Con vientos del W se debe preferir fondear en la bahía Gregorio.

Aguada.- Se encuentra buena agua dulce en diversos puntos de la costa que corre al NE de la punta Valle y no es difícil embarcarla.

En invierno las aguadas se congelan y su aspecto turbio por la presencia de sedimentos, indica que el agua no es apta para la bebida.

Banco Barranca.- Se desprende de la orilla de la bahía Santiago, comenzando un poco al NE de la punta Valle y se extiende al SW hasta casi 1 milla de la punta Barranca, donde prácticamente se une con el bajo Satélite situado en las inmediaciones de punta Barranca; ocupando casi la totalidad de la bahía Santiago. La profundidad del agua sobre el banco Barranca varía entre 1,7 y 9 metros.

Los bancos Tribuna, Tritón, Barranca y Satélite (este último situado al E del tercero), no obstante se describen separadamente y como si fuesen independientes unos de otros, forman, en realidad, un cordón continuo de fondos someros que completa el sistema de costa entre el cabo Gregorio y la punta Barranca, y las depresiones de ese cordón en cadena forman los pasos que separan los bancos y puntas unos de otros.

A la vez que la rápida corriente de marea barre la costa de ambas angosturas, parece que otra corriente opuesta la divide a la altura de los bancos citados, obligándola a retroceder e impulsándola dentro de las bahías de cada costa, donde la primera deposita su carga de arena y piedrecillas.

Punta Barranca.- Situada al E y 11,3 millas de la punta Valle y sobre la misma costa del lado N en esta parte del Estrecho de Magallanes. Está formada por barrancos bajos, que facilitan su reconocimiento por ser los únicos que hay en este tramo.

La punta Barranca limita por el E la bahía Santiago y señala también, en esta costa, el comienzo de la Primera Angostura por el W.

Punta Satélite.- Situada al ENE y 1,3 millas de la punta Barranca y sobre la misma costa. Es

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

una proyección de tierra baja y sucia hacia el SW, en dirección al bajo Satélite.

Bajo Satélite.- Se destaca hacia el SW de la punta Satélite, extendiéndose en esa dirección por 2,5 millas desde un punto ubicado al S y 5 cables de la misma punta. De allí recurva hacia el W unas 2,2 millas y continúa hacia el NW hasta confundirse con el banco que despide la punta Barranca.

En bajamar tiene sólo 0,9 metro de agua en la parte más baja y, por lo general, es visible debido a la gran cantidad de sargazos que crecen en él; pero cuando el viento y la corriente son fuertes, los sargazos se sumergen y ya no se les ve entre media marea creciente y media vaciante. El veril exterior de este bajo es acantilado, pero por el interior se une a la costa.

El bajo Satélite queda al N de la derrota y debe dársele especial atención, por el peligro que representa el abatimiento que pueda sufrir la nave por el efecto de las corrientes, al navegar en sus cercanías.

Baliza luminosa Bajo Satélite.- Sobre el bajo Satélite al SW y 1,3 millas de la punta del mismo nombre y al SE y 9 cables de la punta Barranca. Posee respondedor de radar (Racon). Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Bahía Felipe.- Carta Nº 11500. Lat.52° 45' S; Long. 69° 55' W (aprox). Se forma justamente al E de la punta San Isidro, donde se inicia una gran inflexión de la costa N de la isla Tierra del Fuego, configurando una dilatada bahía —de casi 21 millas de boca— entre las puntas San Isidro y Baxa, esto es, desde la Segunda Angostura a la Primera Angostura.

La costa de la bahía Felipe, en general, es baja, principalmente hacia la parte S de la bahía; pero las tierras altean progresivamente al interior, hasta el cordón de colinas y mesetas llamado Sierra Balmaceda, a la que pertenece el pico Gap, prominencia de 291 metros, situada al SE y 21 millas de la punta San Isidro, y la única marca terrestre útil al navegante para la situación de la nave en esta zona.

En algunos casos, y bajo condiciones especiales de luz, se divisan muy claramente las colinas y pequeñas cadenas más próximas a la costa; pero lo más usual es que la tierra presente un aspecto de gran uniformidad, como una llanura que sube gradualmente hasta el cordón mencionado. Entre las colinas más cercanas a la bahía Felipe, merecen citarse las siguientes: el cerro Doble Pico de 70 metros situado al S y 8,5 millas de la punta San Isidro y el cerro Negro, de 31 metros, al ENE y casi 19 millas de la misma punta.

Cerro Dixon.- Situado al ENE y 23 millas de la punta San Isidro y al ESE y 3,5 millas de la punta Baxa, al interior del lado E de la bahía Felipe. Es una cumbre de 70 metros y es visible del W y con tiempo claro desde las 20 millas, aproximadamente. Puede reconocérsele en que tiene dos montículos redondeados; el del S es un poco más alto, de color oscuro y aparentemente de sólo la mitad del ancho del que está más al N.

Para una nave procedente del E, no es visible, mientras no se abra por el S de la punta Baxa, a menos que el observador se encuentre a más de 10 metros de elevación, en que se divisará por sobre la referida punta Baxa.

Arrecife Barnacle.- Se encuentra al E y 3,2 millas de la punta San Isidro. Es bajo fondo rocoso con 5 metros de agua.

El arrecife Barnacle es el único peligro rocoso conocido que existe entre la Segunda y la Primera Angosturas.

Bancos someros.- La bahía Felipe está contorneada de un extremo a otro por una faja de bancos y bajos fondos que se destacan hasta 3, 4 y 5 millas afuera de la orilla. Pero hacia la punta San Isidro y al E de ella, ese límite se reduce a sólo 5 cables y el banco termina en un cantil profundo en la línea de prolongación de la costa S de la Segunda Angostura; en ese punto el ecosonda registra un salto de 3 a 4 metros de profundidad, a 50 ó 60 metros.

Entre estos bancos o en su veril exterior, hay varios fondeaderos con buen tendero, pero todos expuestos a los vientos dominantes y, por consiguiente, de condiciones inferiores a los de la bahía Santiago en la costa opuesta; sin embargo, como estos fondeaderos se encuentran muy poco desviados de la ruta normal, podrían ser ventajosos para las naves apremiadas de tiempo.

Cartas: 11000 - 11500 - 11600 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Zona de Espera Regulación de Tráfico Marítimo y Verificación de Navegabilidad para Naves con Práctico de Canales.- Para efectos de que la Autoridad Marítima de Punta Arenas regule el tráfico de naves entre la Primera y Segunda Angosturas del Estrecho de Magallanes y verifique las condiciones de navegabilidad de las naves, se ha fijado la siguiente área de espera en la bahía Felipe, al interior de los límites que determinan los siguientes puntos geográficos:

Lat. 52° 45' 05" S; Long. 70° 00' 20" W.
Lat. 52° 44' 25" S; Long. 69° 58' 10" W.
Lat. 52° 45' 15" S; Long. 69° 57' 15" W.
Lat. 52° 45' 55" S; Long. 69° 59' 30" W.

El uso de esta zona de espera lo dispone la Autoridad Marítima de Punta Arenas.

Punta Piedra.- Situada al ESE y 13,5 millas de la baliza luminosa Segunda Angostura y en la costa S de la bahía Felipe. Su redoso es somero hasta casi 3 millas afuera de la orilla.

Baliza luminosa Punta Piedra.- En la punta Piedra. Señala la llegada a tierra del poliducto de ENAP que cruza hasta la punta Valle en la costa N. Señal especial. Ver características en la Lista de Faros.

Fondeaderos en la bahía Felipe.- En la bahía Felipe hay varios fondeaderos.

Se encuentra buen fondeadero, en 25 metros de agua sobre fondo de arena y conchuelas y bien abrigado de los vientos del SW, aproximando al rumbo 210° en dirección al cerro Doble Pico —situado al SW de la bahía—, arrumbamiento que conduce sobre las profundidades de 16 metros del extremo E del arrecife Barnacle; y largar el ancla cuando el cabo Gregorio demora al 309°. Este fondeadero puede ser muy favorable para una nave que sea sorprendida por la vaciante, sin alcanzar a cruzar hacia la bahía Gregorio, ni menos aún dirigirse hacia los fondeaderos en el paso Real.

Más cerca de la punta San Isidro, se encuentra otro fondeadero en 25 a 30 metros de agua, al 105° y 1,1 millas de la citada punta. Es necesario dar bastante atención al tomar este fondeadero, pues el banco de la punta es muy acantilado y el flujo tira con fuerza sobre él.

En la parte NE de la bahía Felipe puede también encontrarse otro fondeadero en 10 metros de agua, al 196° y 3,5 millas de la punta Baxa. Igualmente, puede largarse el ancla en 18 metros de agua, un poco más hacia el SW, demarcando la citada punta al 023° y el cerro Negro al 094°.

Esta parte de la costa destaca algunos bajos fondos, uno de los cuales se encuentra al 280° y 3,7 millas del cerro Negro, con sólo 8,2 metros de agua encima. Al dejar este último fondeadero y continuar la derrota al W con marea a favor, gobernar sobre el Hombro de Gregorio para evitar ser arrastrado hacia los fondos sucios del S de la bahía, hasta encontrarse completamente claro y libre de la zona insidiosa.

Punta Baxa.- Situada al ENE y 20,7 millas de la punta San Isidro y en la misma costa S del estrecho. Es una proyección de tierra barrancosa, de redoso muy somero y destaca bajos fondos que se extienden hasta más de 1 milla afuera de la orilla de su contorno, el más alejado se encuentra al 260° y 1,2 millas del faro Primera Angostura con 3,2 metros de agua.

Procediendo del W puede reconocerse la punta Baxa, porque la forma el cuarto barranco de S a N de una serie bien visible y notable. Para una nave que venga del E, desde que la punta se demarca al SSE aparecerá como fin de tierra.

La punta Baxa, junto con la punta Barranca en la costa opuesta, señalan la entrada W de la Primera Angostura.

Faro Crawford.- Al N y 2,2 millas de la punta Baxa. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

☆☆☆☆☆☆☆

Cartas: 11000 - 11500 - 11600 - 13000

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

DÉCIMA PARTE

BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES
COSTA NORTE - DE LA PUNTA BARRANCA A LA PUNTA DUNGENESS
COSTA SUR - DE LA PUNTA BAXA AL CABO ESPÍRITU SANTO
PRIMERA ANGOSTURA, BAHÍAS POSESIÓN Y LOMAS

PRIMERA ANGOSTURA

Primera Angostura.- Cartas Nº 11500 y 11600. Separa la costa continental –por el lado N– de la costa N de la isla Tierra del Fuego –por el lado S– en una extensión de unas 9 millas en dirección general NE-SW y presenta un ancho medio de 2 millas. Su profundidad varia entre 52 y 87 metros. Se abre por el W entre las puntas Barranca y Baxa y termina al E en la alineación de las puntas Delgada y Anegada.

Las costas de la Primera Angostura son escarpadas y barrancosas, aunque no altas. En la ribera NW, el morro Núñez es la prominencia más notable. Al E de la punta Baxa, la costa S de la angostura se recurva hacia el NE, describiendo un arco de unas 3,5 millas de desarrollo que termina en la punta Méndez.

Marea y corrientes.- Observaciones de corrientes en la boca W de la Primera Angostura –Lat. 52° 34,5' S; Long. 69° 40,0' W– indican que la corriente de reflujo fluye en dirección NNE, alcanzando en sicigias una intensidad de hasta 8 nudos, y la de flujo lo hace hacia el SSW con una intensidad máxima de 7 nudos.

Si durante el flujo soplase viento fuerte del SW se levantará, entonces, una marejada dura, muy incómoda para las naves pequeñas.

Mediciones instrumentales realizadas entre octubre y noviembre del año 2016 en el punto de observaciones Lat. 52° 29’ 44” S; Long. 69° 34’ 33” W, indican que la corriente de reflujo fluye en dirección 30° y la de flujo lo hace en dirección 213°. La máxima intensidad alcanza los 10 nudos en sicigia, en ambas direcciones, e inclusive los 12 nudos en condiciones de Luna en Sicigia y Perigeo.

En la Publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, se encuentran tabuladas la predicción diaria de horas de estoa y hora e intensidad de la máxima corriente de flujo y reflujo para la Primera Angostura.

Prevención.- En parajes de grandes mareas y donde el gradiente de playa es muy leve, como los que se tratan, las demarcaciones y distancias varían considerablemente según se tomen en pleamar o bajamar, por cuanto la orilla se desplaza con la marea. Se debe tener presente esta particularidad. Además, considerar que en la parte W del Estrecho de Magallanes el cambio de color de las tierras es una particularidad muy frecuente, lo cual es causado esencialmente por la diversa manera como la luz cae sobre ellas; contribuye al mismo efecto la verticalidad de los barrancos, en donde están a la vista las formaciones del terreno con su variada coloración. Esto podría inducir a error si se desconocen o no se consideran.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que transitan el Estrecho de Magallanes. Consultar **"Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional"**, párrafo 5.- **Practicaje y Pilotaje**, en páginas (3004) C-5 y (3004) C-6 de esta obra.

Instrucciones para la navegación y direcciones para la derrota.- Las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en la Primera Angostura, están detalladas en la Undécima Parte del presente Capítulo.

Cartas: 11000 - 11500 - 11600

Cambio Nº 2, mayo 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PRIMERA ANGOSTURA- COSTA NORTE
Desde la punta Barranca al banco Dirección

Punta Barranca.- Situada al E y a 11 ,3 millas de la punta Valle y en la misma costa del lado N en esta parte del Estrecho de Magallanes. Es una punta formada por barrancos bajos, que facilitan su reconocimiento por ser los únicos que hay en este tramo.

La punta Barranca, junto con la punta Baxa en la costa opuesta, señalan la entrada W de la Primera Angostura.

Punta Satélite.- Situada al ENE y a 1,3 millas de la punta Barranca y en la misma costa. Es una proyección de tierra baja y sucia hacía el SW, en dirección al bajo Satélite.

Bajo Satélite.- Se destaca hacía el SW de la punta Satélite, extendiéndose en esa dirección por 2,5 millas desde un punto ubicado al S y a 5 cables de la misma punta. De allí recurva hacía el W unas 2,2 millas y continúa hacía el NW hasta confundirse con el banco que despide la punta Barranca.

En bajamar tiene solamente 0,9 metro de agua en la parte más baja y, por lo general, es visible debido a la gran cantidad de sargazos que crecen en él; pero cuando el viento y la corriente son fuertes, los sargazos se sumergen y ya no se les ve entre media marea creciente y media vaciante. El veril exterior de este bajo es acantilado, pero por el interior se une a la costa.

El bajo Satélite queda al N de la derrota y debe dársele especial atención, por el peligro que representa el abatimiento que pueda sufrir la nave por el efecto de las corrientes, al navegar en sus cercanías.

Baliza luminosa Bajo Satélite.- Ubicada sobre el bajo Satélite al SW y a 1,3 millas de la punta del mismo nombre y al SE y a 9 cables de la punta Barranca. Posee respondedor de radar (Racon). Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros y en el Radíoayudas a la Navegación.

Morro Núñez.- Situado al NE y a unas 4 millas de la punta Satélite, al SW y a 2,5 millas de la punta Delgada y en la misma costa. Es el morro más prominente de esta costa, se alza a 28 metros y es notable por su forma triangular.

Punta Delgada.- Situada al NE y a 6,8 millas de la punta Satélite y en la misma costa N de la Primera Angostura. Es una proyección de tierra baja que altea hacía el interior en suaves ondulaciones. En bajamar, esta punta se eleva en todo el rango de la marea, el que en sicigias alcanza a 8,90 metros, produciéndose a la vez un desplaye de casi 1 cable, circunstancias ambas que se pueden aprovechar para varar y carenar embarcaciones menores.

Próximas al SW están las instalaciones de la Capitanía de Puerto de Punta Delgada que además cumple funciones de Estación de Control de Tráfico Marítimo –mediante un sistema especial de ayuda a la navegación en el área que se describe en la Undécima Parte de este Capítulo– y de Transferencia de Prácticos; asimismo, otras instalaciones de establecimientos relacionados con la operación de los transbordadores y atención de los viajeros que transitan en ellos.

Desde la punta Delgada, la costa corre sensiblemente recta en dirección al NNW, por poco más de 5 cables, para terminar en la punta Malvínas.

La punta Delgada, junto con la punta Anegada en la costa opuesta, señalan la entrada NE de la Primera Angostura.

Faro Punta Delgada.- Ubicado sobre la punta Delgada. Atendido por personal, cumple funciones de Estación de Control de Tráfico Marítimo. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y Radíoayudas a la Navegación.

Transferencia de Prácticos de Canales.- La Capitanía de Puerto de Punta Delgada dispone de las instalaciones apropiadas para los Prácticos de Canales, quienes son transportados hacía y desde las naves que pilotan en lanchas especiales que operan desde la playa inmediata frente a ella.

Terminal de transbordadores y barcazas.- Situado al SW y a 0,5 cable del faro Punta Delgada, el cual sirve a los transbordadores y barcazas que efectúan el cruce de la Primera Angostura entre Punta Delgada –en el continente– y el surgidero Guíllermos (Rampa Bahía Azul) –en la isla Tierra del Fuego. Existe una rampa que permite la operación de transbordadores para embarcar y desembarcar personas y rodados.

Cartas: 11000 - 11500 - 11600

Cambio Nº 1, enero 2018.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Cartas: 11000 - 11500 - 11600

Sitio web.- El detalle de las resoluciones que habilitan y establecen las condiciones de operación de los transbordadores y el uso de las rampas, se encuentran en el sitio web: http://www.directemar.cl (marco normativo/nacional/resoluciones/Gobernación Marítima de Punta Arenas/Capitanía de Puerto de Punta Delgada).

Torre.- Al W y a 0,5 cable del faro Punta Delgada. Es una torre de 33 metros de altura, de color blan-co y naranja, exhibe en su tope una luz de obstrucción aérea roja a destello y en su mitad una luz roja fija. Elevación 36 metros.

Casco náufrago.- Se encuentra al E y a 1 ,4 millas del faro Punta Delgada. Es el casco del ex remolcador "San Gregorio", hundido en 60 metros de profundidad.

Punta Malvinas.- Situada próxima al N de la punta Delgada. Esta proyección de tierra, al igual que la punta Delgada, es baja y llega a confundirse con el banco Dirección que desde allí arranca. Desde este punto la costa se dirige al W, sin otra particularidad importante que un pequeño estero que se abre precisamente detrás y por el N de la punta Malvinas.

Baliza ciega Punta Malvinas.- En la punta Malvinas. Es un pilar de 4 metros de altura, de color blanco con una franja horizontal roja y con aletas distintivas triangulares. Elevación 5 metros. Señal costera.

Fondeadero de punta Delgada.- Cartas Nº 11500 y 11600. Lat. 52° 27' S; Long. 68° 32' W (aprox.). (Ver croquis). En la segunda ensenada que se forma a lo largo de la costa N, entre la punta Delgada y la punta Malvinas, se encuentra un fondeadero de buen tenedero y bien abrigado de los vientos del SW. Allí, la intensidad de la corriente no es excesiva; sin embargo, se lo puede recomendar solamente para naves pequeñas a causa de su poca profundidad y escaso desahogo, pues en bajamar de sicigias ordinarias solamente se encuentra en él 5,5 metros de agua. Este fondeadero aunque únicamente es apto para naves de reducido tamaño, es preferible a los de la bahía Posesión situados más al E y en parajes desabrigados.

Direcciones y fondeadero.- Para tomar el fondeadero gobernar en direccion a la baliza ciega Punta Malvinas con rumbo 288° y se largará el ancla cuando la punta Delgada se demarca al 214°, quedando a 3 cables de la orilla. La sonda acusará entonces 5 o 6 metros de agua en bajamar y, asimismo, se notará el brusco cambio de profundidad que presenta el banco Dirección.

Las naves más pequeñas o de calado reducido pueden ir más adentro del punto que se ha indicado; y fondear cuando la punta Delgada llegue a alinearse con la punta Méndez de la costa SE de la Primera Angostura.

Varadero natural.- Situado en la playa que se extiende entre las puntas Delgada y Malvinas, donde se puede aprovechar la gran amplitud de la marea para dejar naves pequeñas en seco. Para facilitar la varada existen otras dos balizas ciegas enfiladas al 249°-069°.

Desembarcaderos.- Es posible desembarcar en toda la costa comprendida entre las puntas Delgada y Malvinas; pero si soplaran vientos del 1er o 2º cuadrantes que descomponen la playa, se debe traficar entonces por el estero que existe detrás de la segunda punta indicada y donde las aguas están siempre en calma.

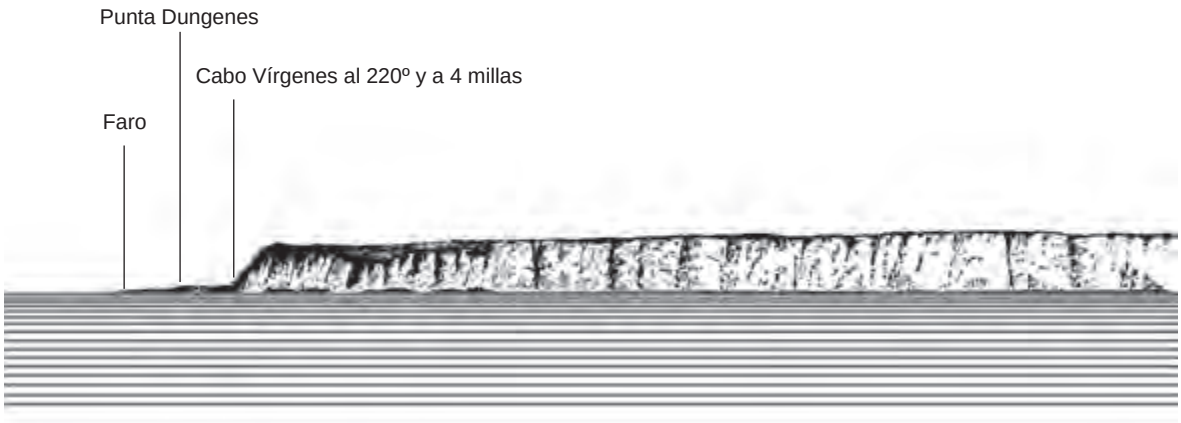
Boyas de amarre.- Enfrente de la costa entre la punta Delgada y la punta Malvinas, se han fondeado tres boyas de amarre para uso de las lanchas de embarco de prácticos que normalmente operan en esta área.

Banco Dirección.- Se desprende hacia el NE de la punta Malvinas y se extiende unas 6 millas, a lo largo de la costa N del Estrecho de Magallanes hasta frente al cerro Dirección, y tiene un ancho medio aproximado de 2 millas. En bajamar descubre su mayor extensión y su veril exterior o del SE sigue la misma dirección de la costa NW de la Primera Angostura. Es de notar que sobre esta línea, el banco termina bruscamente y la profundidad, sin transición muy sensible, disminuye de 56 metros a unos 4 a 5 metros.

Baliza luminosa Banco Dirección.- Al NE y a 2,3 millas de la punta Delgada, sobre el borde SE del banco Dirección. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Cartas: 11000 - 11500 - 11600

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Estrecho de Magallanes. Vista de recalada a la boca oriental desde el Atlántico

PRIMERA ANGOSTURA - COSTA SUR
Desde la punta Baxa a la punta Anegada

Punta Baxa.- Situada al ENE y a 20,7 millas de la punta San Isidro y en la misma costa S del Estrecho de Magallanes. Es una proyección de tierra barrancosa, de redoso muy somero y destaca bajos fondos que se extienden hasta más de 1 milla afuera de la orilla de su contorno, el más alejado se encuentra al WSW y a 1 milla de la punta Baxa con 3,2 metros de agua.

Procediendo del W puede reconocerse la punta Baxa, porque la forma el cuarto barranco de S a N de una serie bien visible y notable. Para una nave que venga del E, desde que la punta se demarca al SSE aparecerá como fin de tierra.

La punta Baxa, junto con la punta Barranca en la costa opuesta, señalan la entrada W de la Primera Angostura.

Faro Crawford.- Al N y a 2,2 millas de la punta Baxa. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Roca San Vicente.- Se encuentra al NW y a 1 milla de la punta Baxa y al S del eje de la Primera Angostura en esta parte. Es una roca sumergida a menos de 5,5 metros de profundidad. En ella chocó la nave "Gulf of St. Vincent" en 1890.

El redoso entre la roca San Vicente y la punta Baxa es muy somero.

Cascos a pique.· En las cercanías de la punta Baxa se encuentran los cascos a pique del ex "Utgard" hacia el NW de la punta, y del ex "Corocoro" al WNW y 5 cables de la citada punta.

Punta Méndez.- Situada al NNE y a 3,5 millas de la punta Baxa y en la misma costa S de la Primera Angostura. Es la tierra más saliente de la costa S de la Primera Angostura y el barranco más elevado de esta ribera –se alza a 31 metros– cuyo pie bate el mar durante la pleamar, pero en bajamar queda al descubierto una playa de arena o fango que se prolonga en un banco que no avanza más de 1 o 2 cables afuera de la orilla.

Baliza luminosa Punta Méndez.- Sobre la punta Méndez. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Punta Guillermos.- Situada al NE y a 3 millas de la punta Méndez y al SW y a 4,2 millas de la punta Anegada, en la costa S de la Primera Angostura. Es un barranco de poca altura y el segundo de esta orilla de W a E.

Al ENE de la punta Guillermos, la costa continúa baja y un poco entrante formando con el banco que la rodea un pequeño fondeadero, conocido como surgidero Guillermos, que nació como complemento del puerto Progreso que se forma un poco más al E. La costa donde se forman estos fondeaderos, en una extensión de algo más de 4 millas comprendida entre las puntas Guillermos y Anegada, está orillada por un banco ribereño que avanza de 3 a 7 cables hacia el eje de la Primera Angostura con profundidades de 1 a 4 metros.

Cartas: 11000 - 11500 - 11600 - 13000

Original, enero 2018.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Terminal de transbordadores y barcazas Surgidero Guillermos.- Aprovechando la poca gradiente de playa del surgidero Guillermos, se construyeron dos rampas en las que varan los transbordadores y barcazas que efectúan el cruce del Estrecho de Magallanes hacia y desde punta Delgada, denominado Terminal Bahía Azul. En las cercanías de este terminal hay varias construcciones notables.

Puerto Progreso.- Cartas Nº 11500 y 11600. Lat. 52° 29' S; Long. 69° 28' W (aprox.). Se forma al NE y a 2,5 millas de la punta Guillermos y sobre la misma costa. Es en una inflexión de la costa donde desemboca un pequeño estero. Con la pleamar, las aguas penetran al interior de él e inundan una gran extensión de terreno, permitiendo la entrada de barcazas al puerto, y de goletas de cabotaje que pueden ir más al interior. Con la bajamar todas estas embarcaciones quedan en-seco y en estas condiciones han de ser cargadas y descargadas.

Hacia el NE y a 1,6 cables del puerto se encuentra el antiguo varadero exterior, donde existe una rampa en desuso por preferirse el del surgidero Guillermos. Una enfilación con dos balizas ciegas orientadas al 338°-158°, indican el canalizo de entrada al puerto y el punto en el cual deben vararse las barcazas. Sobre la punta NE del puerto hay una baliza ciega.

Bajos y escollos.- Se encuentran al NNE y a 2,7 cables de la baliza sobre la punta NW del puerto Progreso. Es un grupo de rocas sumergidas marcadas por sargazos.

Direcciones y fondeadero.- Para ingresar al puerto Progreso, hacerlo gobernando al rumbo 158° en dirección a la enfilación ciega 338°-158°, el rumbo debe cargarse sobre la costa NW del puerto, con el fin de evitar las rocas sumergidas marcadas con sargazos. Debe esperarse la pleamar para entrar, siendo preferible hacerlo dos horas antes.

Las naves pequeñas que no puedan entrar por no convenirles vararse, no debieran fondear frente al puerto por el peligro de perder sus anclas debido a las fuertes corrientes en la Primera Angostura.

Baliza luminosa Puerto Progreso.- Al W y a 1,3 millas del puerto Progreso. Señala el límite NW del área de bajos fondos frente al puerto Progreso –entre la punta Guillermos y la punta Anegada. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Antena ENTEL.- Al SSE y a 5 millas del puerto Progreso, hacia el interior en la localidad de Manantiales. Es una antena de microondas de 40 metros de altura, con franjas horizontales blancas y anaranjadas; de noche exhibe luces rojas de obstrucción aérea, dos en su mitad y una en su tope.

Punta Anegada.- Situada al NE y a 4,2 millas de la punta Guillermos y en la misma costa. Es una proyección de tierra baja y en pleamar las aguas la inundan en una buena extensión; el banco Orange que arranca de ella la rodea por el W hasta 5 cables.

La punta Anegada, junto con la punta Delgada en la costa opuesta, señalan la entrada NE de la Primera Angostura.

Baliza luminosa Punta Anegada.- En la punta Anegada. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Cerro Ángulo.- Situado al SE y a poco más de 1 milla del puerto Progreso. Se alza a 37 metros y es muy notable por la regularidad de su perfil, asemejándose bastante al cabo Orange situado más al E, tanto por la forma como por su altura aparente, pero es más regular en sus líneas exteriores**.**

BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

Boca Oriental.- Carta Nº 11600. Es la dilatada entrada de mar que da acceso al Estrecho de Magallanes por el E y que se abre hacia el E de la Primera Angostura en una extensión de más de 40 millas en dirección general E-W. A medida que se avanza hacia el E la parte navegable se ensancha hasta alcanzar casi 17 millas entre la punta Dungeness y el cabo Espíritu Santo.

Plataformas petroleras.- Entre la Primera Angostura y la boca oriental del Estrecho de Maga-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

llanes, se han instalado numerosas plataformas de prospección y explotación petrolera. Estas instalaciones están provistas de señalización diurna y nocturna y no obstruyen la derrota recomendada. Su exacta posición, desplazamientos y características se difunden oportunamente a través del radioaviso Noticias Urgentes a los Navegantes (NURNAV), y en el boletín de Noticias a los Navegantes, para ser insertadas en las cartas de navegación correspondientes y en la Lista de Faros.

Zona prohibida de fondeo.- Se ha declarado zona prohibida de fondeo al interior del sector comprendido entre los meridianos 68° 43' W y 69° 08' W. Dentro de esta zona únicamente se puede fondear en los lugares autorizados específicamente para ello.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que transitan el Estrecho de Magallanes. Consultar **"Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional"**, párrafo 5.- **Practicaje y Pilotaje**, en páginas (3004) C-5 y (3004) C-6 de esta obra.

Instrucciones para la navegación y direcciones para la derrota.- Las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota en la Boca Oriental, están detalladas en la Undécima Parte del presente Capítulo.

BOCA ORIENTAL - COSTA NORTE
Desde el banco Dirección a la punta Dungeness

Cerro Dirección.- Situado al NNE y a unas 6,3 millas de la punta Delgada y cercano a la costa W de la bahía Posesión. Se alza a 67 metros y es el cerro más elevado y de más al N de un grupo de colinas que aparecen en el horizonte como islas desde frente al cabo Posesión, por ser muy bajas las tierras circundantes.

Para una nave que provenga del E el cerro Dirección debe demarcarse al 270°, siendo éste el arrumbamiento al que se debe gobernar luego de pasar la línea de plataformas al S de la bahía Posesión y antes de proceder hacia la Primera Angostura.

Baliza luminosa Cerro Dirección.- Sobre el cerro Dirección. Señal costera. Posee respondedor de radar (Racon). Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Monte Aymond.- Situado al N y 12 millas del cerro Dirección, cerca de la costa y hacia el NW de la bahía Posesión. Su cumbre se eleva a 261 metros y es muy notable ya que en su inmediación W se levantan cuatro picachos denominados Orejas de Burro.

El monte Aymond es una buena referencia para una nave navegando en demanda de la Primera Angostura. La apariencia de los picachos u orejas cambia notablemente según la dirección en donde se les observe, ocurriendo así que algunas veces se verá uno solamente, y en otras todos.

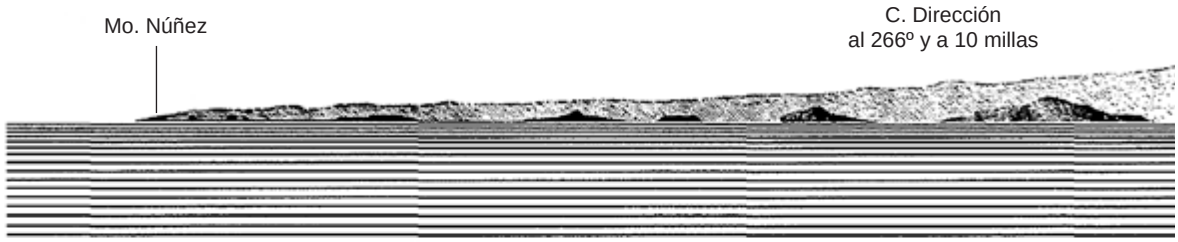
Bahía Posesión.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 20' S; Long. 69° 10' W (aprox.).Se forma hacia el NE de la Primera Angostura y sobre la costa continental. Es una espaciosa ensenada que se extiende desde la punta situada al S y 2,5 millas del cerro Dirección hasta el cabo Posesión, que da su nombre a esta bahía.

En su extenso contorno comprende varios bancos y algunos fondeaderos que, a pesar de encontrarse al socaire de la costa patagónica, no están por eso más protegidos de los vientos del 3er cuadrante, a causa del gran desahogo de la bahía, ni menos aún contra los del 2º, medianamente frecuentes en invierno. Sin embargo, tiene esta bahía la ventaja de encontrarse muy cerca de la Primera Angostura, circunstancia favorable para las naves que en viaje al W prefieran esperar corrientes favorables para su tránsito.

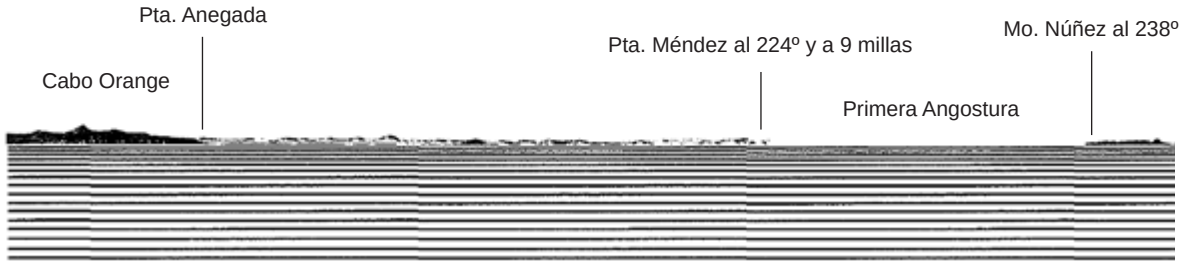
Corrientes.- Observaciones de corrientes realizadas en la proximidad de la plataforma PO-3 en bahía Posesión (Lat. 52° 19' 42" S; Long. 069° 05' 41" W), indican que la corriente de flujo tira en dirección W, con una intensidad de 1,1 nudos en sicigia y 0,6 nudo en cuadratura. La corriente de reflujo tira en dirección E, con una intensidad de 2,9 nudos en sicigia y 2,4 nudos en cuadratura. Se ha observado que las estoas de pleamar y de bajamar se presentan aproximadamente de 2 a 3 horas antes y de 2 a 3 horas después de la pleamar en el área de bahía Posesión. La dirección de la corriente es homogénea a través de toda la columna de agua. Sin embargo, se han reportado contracorrientes subsuperficiales en bahía Posesión, las que pueden afectar la navegación de buques de calado superior a 7 metros.

Fondeaderos.- Se encuentra fondeadero en 18 a 29 metros de agua, en cualquier parte a más de 4 millas de la orilla de la bahía Posesión, comprendida entre la punta Tandy y el cabo Posesión. Sin

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



Primera Angostura. Vista desde el N



Primera Angostura. Vista desde el NE

embargo, cuidar no hacerlo al interior de la zona prohibida de fondeo.

El tenedero en la bahía Posesión es de calidad variable, encontrándose arena, guijarros y más frecuentemente fango oscuro y consistente, en donde las anclas agarran muy bien. La fuerza de la corriente es variable y su dirección está determinada por la situación de los bancos y su relieve. En general, se puede largar el ancla.

Fondeadero Stonewall.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 15' S; Long. 69° 10' W (aprox.). Se encuentra al NE y a 6,4 millas de la baliza luminosa Banco Narrow, donde el arrumbamiento al cerro Dirección es al 245° y la costa del cabo Posesión al 105°; más afuera el tenedero no es bueno.

Este fondeadero es el recomendable de la bahía Posesión por hallarse abrigado de los vientos del 1er y 4to cuadrantes. Con vientos muy duros del SW conviene, naturalmente, aproximarse a la punta Tandy; pero al hacerlo se debe tener cuidado de no caer sobre las bajas profundidades de esa área, donde puede arrastrar la corriente de flujo. Las naves pequeñas pueden hallar fondeadero en 8 a 12 metros de agua, al S de la punta Tandy, pero las corrientes son aquí más sensibles que en la parte E de la bahía.

Zona de transferencia de prácticos.- Al SSW y 2,5 millas de la baliza luminosa Cabo Posesión, donde las naves pueden fondear en espera de los prácticos de canales. También es posible transferir estos profesionales desde y hacia las naves, disminuyendo la marcha durante su tránsito un poco al E de la línea de plataformas. Los Prácticos son transportados en lanchas especiales que operan desde punta Delgada.

10 **Zona de espera regulación de tráfico marítimo y verificación de navegabilidad para naves sin práctico de canales.-** Para efectos de que la Autoridad Marítima de Punta Arenas regule el tráfico de naves en la Primera y Segunda Angosturas del Estrecho de Magallanes y verifique las condiciones de navegabilidad de las naves, se ha fijado un área de espera en la bahía Posesión, al interior de los límites que determinan los siguientes puntos geográficos:

20

Lat. 52° 19' 20" S,	Long. 68° 58' 30" W.
Lat. 52° 19' 20" S,	Long. 68° 53' 30" W.
Lat. 52° 21' 20" S,	Long. 68° 58' 30" W.
Lat. 52° 21' 20" S,	Long. 68° 53' 30" W.

Aguada.- Al W y a 2,5 millas de la punta Tandy, en la localidad conocida como Agua Fresca, se encuentra la desembocadura de un riachuelo que puede proporcionar excelente agua dulce; sin embargo, es difícil embarcarla a causa de la distancia a que

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

la nave puede acercarse a la costa, por el extenso desplaye que se produce en bajamar. Sin embargo, las aguadas con facilidades de embarque en esta costa de la región oriental del Estrecho de Magallanes no son abundantes, por lo que no se encontrará otra hasta la bahía Santiago, la cual es de mejores condiciones que la descrita.

Banco Plumper.- Se desprende hacia el E de la costa inmediata al cerro Dirección y abarca una gran extensión que alcanza hasta 5 millas en su parte N y 3 millas en la del S. Es un banco de arena fina, donde se encuentran profundidades no mayores de 5 metros y gran parte de él llega a quedar en seco en bajamar. Las sondas manifiestan, además, un desnivel muy fuerte del fondo en dirección del banco Narrow situado más al E, circunstancia que puede contribuir a que una nave que fondea en sus inmediaciones llegue a garrear.

Pareciera que su situación no es muy estable; se ha reconocido que experimenta cambios notables de una a otra época, y quizás en cada marea a causa de la fuerte corriente.

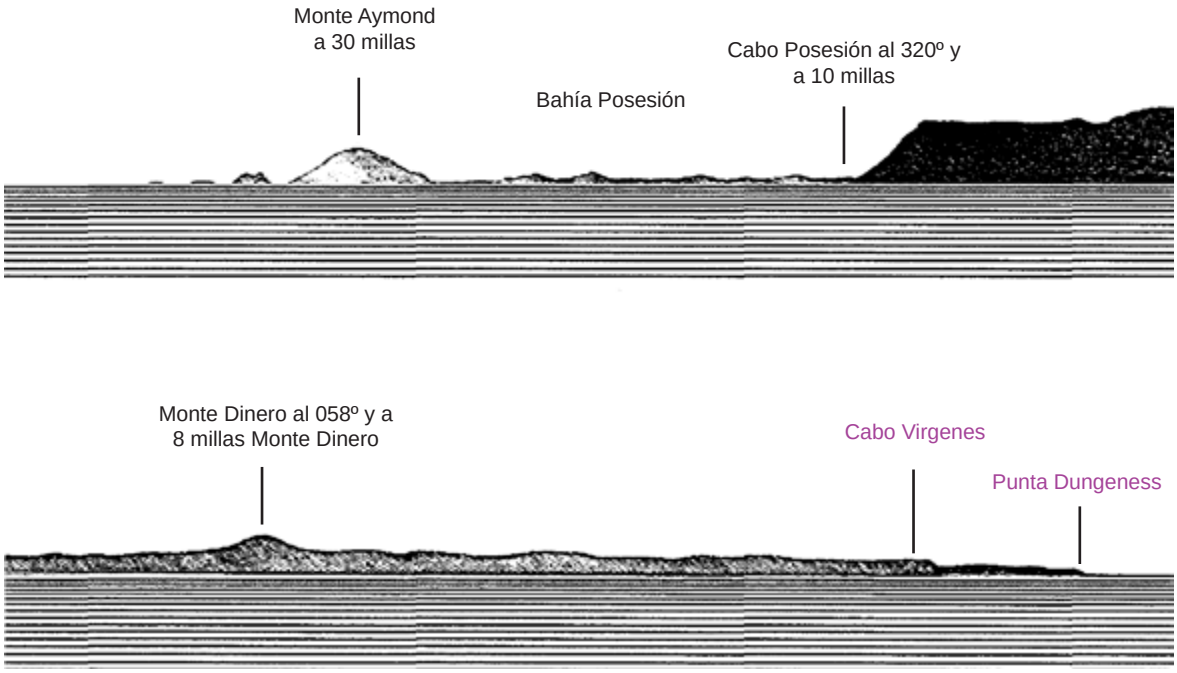
Banco Narrow.- Se encuentra al ENE y a 7,3 millas de la baliza luminosa Cerro Dirección. Es un banco de arena con una profundidad mínima de 5 metros y tomando en él como límite el veril de 10 metros se extiende poco más de 4 millas en dirección NE-SW por casi 1 milla de ancho.

Los bancos Plumper y Narrow, situados en la parte W de la bahía Posesión, están separados uno de otro por un canalizo de más o menos 5 cables de ancho, donde se sondan de 10 a 25 metros.

Si fuera necesario cruzar el banco Narrow, debe hacerse entre media marea creciente y media vaciante; y encontrándose las aguas en esta última condición, no se debe ejecutar este tránsito si no hay absoluta necesidad, porque las aguas bajan con rapidez y la corriente tira con fuerza al través del banco.

Baliza luminosa Banco Narrow.- Al NNE y a 7,1 millas de la baliza luminosa Cerro Dirección y sobre el banco Narrow. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Fondeadero Plumper.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 21' S; Long. 69° 23' W (aprox.). Se halla al E y a 4,4 millas de la baliza luminosa Cerro Dirección y hacia el SE del banco Plumper, pero a pesar de su



Cartas: 11000 - 11500 - 11600 - 13000

Cambio Nº 1, octubre 2011.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

buena ubicación, no puede recomendarse como lugar de espera para una nave que con derrota al W desea ganar todo el tiempo posible.

Para fondear en el surgidero Plumper, si existiera imperiosa necesidad de hacerlo, aproximar al rumbo 342° en dirección al monte Aymond y mantenerlo en esa demarcación hasta que la baliza luminosa Cerro Dirección lo haga al 267°, momento en que se sondarán 20 a 22 metros; largar el ancla tan pronto como se encuentre esta profundidad, pues cualquier retardo puede llevar el buque sobre el banco Plumper o hacia mayores profundidades, 56 a 40 metros de agua, según la dirección de la corriente.

Caleta Municiones.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 17' S; Long. 69° 29' W (aprox.). Se forma al NE y a 4,3 millas del cerro Dirección y sobre la costa W de la bahía Posesión. Es una pequeña caleta de aguas muy someras por donde se embarcan los productos de las estancias de esa zona. El fondeadero propiamente tal se encuentra al SSW y 1, 7 millas de la punta Tandy, donde se puede largar el ancla en metros de agua.

Casco náufrago.- Se encuentra al ENE y 7 millas de la punta Tandy, en la orilla de la costa al final del saco de la bahía Posesión. Es el casco varado de un transbordador.

Cabo Posesión.- Lat. 52° 17' S; Long. 68° 58' W (aprox.). Situado al ENE y casi 20 millas de la cima del cerro Dirección y en la costa N del Estrecho de Magallanes. Es un barranco que se alza perpendicularmente a 80 metros y todo su frente está estriado por grietas verticales y profundas, donde se producen sombras que le dan un color más oscuro que a los barrancos vecinos. Es el promontorio más alto de la cadena de perfil ondulado que forma este tramo de costa.

La profunda depresión de las tierras que rodean el cabo Posesión por el N a 2 y a 4 millas, le hace aparecer como una isla cuando se le divisa desdelas 15 a 20 millas, principalmente del lado E. Procediendo del W con tiempo claro, este cabo puede verse desde frente a la punta Guillermos, a unas 24 millas.

La costa en las vecindades del cabo Posesión es de difícil acceso por la cantidad de piedras que la bordean; sin embargo, en el punto en donde terminan los barrancos, esto es, al W y unas 2 millas de la baliza luminosa se encuentra una extensión de playa donde un bote podrá general mente atracar con cualquier marea. En este lugar hay una radioestación.

El cabo Posesión limita la bahía Posesión por el E.

Baliza luminosa Cabo Posesión.- Sobre la punta del cabo Posesión. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Torre notable.- Al NNE y 1,8 millas de la baliza luminosa Cabo Posesión. Es una torre característica que exhibe una luz roja a destello.

Baliza luminosa Plataforma PO-2.- Sobre la referida plataforma petrolera –situada al WSW y a 4 millas del cabo Posesión– en la bahía Posesión. Señal lateral de estribor. Ver características en la Lista de Faros.

Plataformas PE-1 y PE-2.- Situadas al E y a unas 15,5 millas de la baliza luminosa Cerro Dirección y en el centro de la línea de plataformas que cruza de N a S la bahía Posesión; están separadas 1, 7 millas entre sí y a través de ellas pasa la derrota recomendada.

Luz Plataforma PE-1.- Sobre la referida plataforma petrolera y al N de la derrota recomendada. Posee respondedor de radar (Racon). Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas

Luz Plataforma PE-2.- Sobre la referida plataforma petrolera y al S de la derrota recomendada. Posee respondedor de radar (Racon). Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Baliza luminosa Plataforma SPN-2.- Sobre la referida plataforma petrolera –situada al SSW y a 7,7 millas del cabo Posesión. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Bajo Wallis.- Se encuentra al ESE y a 9,5 millas del cabo Posesión, al WNW y a 10 millas de la punta Dungeness y separado 2 millas de la costa N del Estrecho de Magallanes, a la que se une por fondos someros que no se debe intentar cruzar. Es un bajo fondo que se extiende 1,4 millas en sentido WNW-ESE y con apenas 2 metros de agua en su parte más somera.

Navegando hacía el E, se irá libre del bajo Wallis mientras el faro Punta Dungeness, se demarca a menos del 100°. Navegando al W, se irá igualmente claro de este peligro mientras el cabo Posesión, se demarca a más del 295°; de noche se debe observar que esté siempre a la vista la luz de la baliza luminosa Cabo Posesión, la cual no es visible más al N del arrumbamiento que pasa sobre el veril S del bajo.

Monte Dinero.- Situado al ESE y a unas 13,8 millas del cabo Posesión y cerca de la costa N en esta parte de la boca oriental del Estrecho de Magallanes. Es una colina que se alza a 85 metros y la más notable de la cadena que se extiende al N y casi paralela a la costa. Esta cadena de colinas, continúa aún hacia el W con elevaciones que varían entre 60 y 100 metros, pero sus cimas son muy redondeadas o planas y están cubiertas de pastos más o menos abundantes.

La costa inmediata es toda barrancosa y la bordea una playa de piedras y fango, de la que se desprenden restingas rocosas que en las bajamares descubren hasta 5 cables afuera de la orilla. Aunque se puede fondear a todo el largo de esta costa, su acceso para las embarcaciones menores es dificultoso.

Hito Monte Dinero.- En la cima del monte Dinero. Es una pirámide de 16 metros de altura con base de mampostería, con franjas horizontales de color blanco y rojo, y coronada por una esfera roja. Es uno de los hitos que señalan la línea divisoria límites entre Chile y la República Argentina en esta parte.

Punta Dungeness.- Lat. 52° 24' S; Long. 68° 26' W (aprox.). Situada al SE y a 7,1 millas del monte Dinero y en la costa N de la boca oriental del Estrecho de Magallanes. Es una proyección de tierra muy baja y que se desprende hacia el S y a cerca de 3,5 millas desde la cadena de colinas a la que pertenece el monte Dinero y otros. Sus playas a cada lado son guijos y cascajo, donde sobre la línea de la pleamar crece una hierba gruesa y matas espesas, con las cuales se mezclan y entrelazan enormes sargazos que son arrojados allí por los temporales. En su borde S es limpia y profunda en todo su redoso, pudiendo una nave rodearla sin peligro a 3 o 4 cables.

La punta Dungeness está atravesada de N a S por el estero Tiburón que lo han formado las aguas del Estrecho de Magallanes invadiendo las tierras en cada marea. Con la creciente, este estero se extiende e inunda una gran superficie de terreno, para reducirse con la vaciante a las proporciones de una simple marisma o pantano; cuyo lecho muy fangoso, deja ver entonces una espesa vega de yerbas acuáticas a las que se une toda clase de restos conducidos hasta allí por las aguas. La desembocadura del estero se encuentra sobre la ribera W de la punta, no lejos del faro; pero la operación de entrar o salir es muy dificultosa, debiendo ejecutarse siempre a favor de la corriente. La pesca en el estero es sumamente abundante.

Existe un camino que comunica la punta Dungeness con la carretera hacía Punta Arenas y que se utiliza para abastecer el faro.

La punta Dungeness señala el extremo SE de la Patagonía chilena y constituye el límite N de la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Faro Punta Dungeness.- En el extremo S de la punta Dungeness y a 125 metros al interior de la costa. Atendido por personal, cumple funciones de Estación de Control de Tráfico Marítimo y Meteorológica.

Luz de sector.- Por debajo de la luz a destellos, en la misma torre, hay otra luz blanca fija, con sector de visibilidad del 245° al 265°, sobre la roca Nassau. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Hito ex Baliza Dungeness.- Al E y a 35 metros del faro Punta Dungeness. Es una pirámide con franjas horizontales blancas y rojas; sobrelleva una esfera roja.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Cascos náufragos.- En la costa de la punta Dungeness se encuentran los restos de los siguientes naufragios: Al 336° y a 1,7 millas del faro Punta Dungeness y en la orilla W, el casco del vapor inglés "Hungost" parcialmente enterrado en la arena de la playa con la parte de proa siempre fuera del agua. Al NW y a 2,5 cables del anterior, se hallan en idénticas condiciones los restos de la fragata inglesa HMS "Innes", hoy completamente en seco. Al 055° y a 1 milla del mismo faro y sobre la costa E, se halla el vapor alemán "Cleopatra", desaparecido totalmente y solamente algunos restos son visibles en las grandes mareas equinocciales. En este mismo lado de la costa naufragó la escampavía "Meteoro" con temporal del SE; del cual solamente se divisa la caldera.

Fondeaderos cercanías de la punta Dungeness.- Carta Nº 11600. Se encuentra fondeadero a cada lado de la punta Dungeness, apropiados para naves de cualquier tamaño y que, siendo su derrota al E o al W, les sea necesario detenerse para esperar un cambio en el tiempo o en la marea. En uno y otro lado el tenedero es de fango oscuro y consistente, sobrecargado de piedras redondas en el fondeadero E.

Fondeadero Zealous.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 23' S; Long. 68° 29' W (aprox.). Se forma en el lado W de la punta Dungeness y es quizás mejor que el del lado E, en atención a que la curvatura de la costa permite que una nave fondee tan adentro del fondeadero como se lo permita su calado, quedando libre de la influencia de la corriente. Es muy útil para las naves que con derrota al E, encuentran a la salida del Estrecho de Magallanes vientos duros del E pudiendo esperar allí un cambio favorable en las condiciones meteorológicas

Una nave de gran tamaño no debe ir más al N de la alineación del monte Dinero con el faro Dungeness, sino que debe fondear tan pronto como encuentre profundidades de 11 a 15 metros en bajamar, sin olvidar que en esta región del Estrecho de Magallanes hasta la Primera Angostura, el rango de marea puede ser superior a los 10 metros, altura que debe estar en relación la cantidad de cadena que se fila. Sobre la cadena de cerros que corre del monte Dinero al cabo Vírgenes y de cuyo pie arranca la punta Dungeness existen dos manchas de tierra arenosa muy notables y que parecen caminos; la de más al E de ellas se debe demarcar desde el fondeadero al 029° aproximadamente. Por otra parte, tener cuidado con las plataformas petroleras allí instaladas.

Un buque estará seguro en este fondeadero siempre que el viento no sople del W o de más al S, en tal caso debe cambiar fondeadero al lado E, rodeando la punta Dungeness.

Fondeadero al E de la punta Dungeness.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 23'S; Long. 68° 22' W (aprox.). El mejor fondeadero al E de la punta Dungeness se encuentra en 12 a 16 metros de agua, demarcando el faro Cabo Vírgenes al 005° y el faro Punta Dungeness al 246°; a 1,5 millas afuera de la costa. Este fondeadero se extiende aún mucho más al N del punto indicado y también más a la costa; pero como los temporales del W cambian siempre al SW antes de calmar, es conveniente encontrarse un poco a barlovento para el caso en que llegaran a faltar las cadenas, haciéndose preciso entonces cambiar de fondeadero; lo que se hará para ir al de Barranca Cóndor –situado al N y a 2,5 millas del cabo Vírgenes–, rodeando a buena distancia por el E la roca Nassau.

Fondeada una nave al E de la punta Dungeness le será muy difícil el acceso a la costa, a causa de la constante resaca dominante.

Con viento reinante del SW es mejor fondear al E de la punta Dungeness, donde, aunque las ráfagas soplen con fuerza por sobre ella, no se levantará marejada antes que el viento role más al S del SSW. Si esto llegara a suceder, será conveniente entonces dirigirse al fondeadero de Barranca Cóndor, o bien a la bahía Posesión.

Gasoducto submarino.- Es el tramo submarino del gasoducto General José de San Martín, que corre 20 millas entre la punta Dungeness y el cabo Espíritu Santo, en la zona de acceso al Estrecho de Magallanes. Va apoyado sobre el lecho submarino hasta una profundidad máxima de 70 metros, ingresando al agua en ambos lados, donde continúa enterrado desde la línea de los 4,5 metros.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Está prohibido fondear y pescar con redes de arrastre a menos de 1 milla a ambos lados del citado gasoducto.

Cabo Vírgenes.- Lat. 52° 20' S; Long. 68° 21' W (aprox.). Situado al NE y a 4,9 millas de la punta Dungeness y sobre la misma costa; pero en territorio argentino, hacia al NE de la boca oriental del Estrecho de Magallanes. Es un promontorio que se alza a 46 metros y es visible con tiempo claro desde unas 20 a 25 millas, apareciendo como extremo E de la costa patagónica viniendo del N. El cabo Vírgenes es el mejor punto de recalada para tomar el Estrecho de Magallanes viniendo desde el Atlántico. La punta Dungeness –situada al SSW y 5 millas del cabo Vírgenes–, si bien es el verdadero fin de tierra hacia el S, no es visible sino hasta mucho menor distancia debido a su poca elevación. Desde que el cabo Vírgenes se demarca al 276°, o más al N de esta demarcación, se abre y divisa el monte Dinero situado al W y a 8 millas, que aparece como un montículo muy característico por la perfecta irregularidad de su perfil.

Faro, radiofaro y baliza luminosa Cabo Vírgenes.- En el cabo Vírgenes. Además del faro Cabo Vírgenes, con su radiofaro, que es la construcción más visible, existen inmediatos a él las casas de empleados y una pirámide, esta última una antigua baliza construida de manera que pudiera servir ocasionalmente de refugio.

Luz de sector. En la barandilla del faro hay una luz roja a destello, con un sector de visibilidad del 296° al 316°, sobre la roca Nassau.

Banco Sarmiento.- Se destaca hacia el SE y hasta casi 21 millas del pie del cabo Vírgenes. Es un dilatado banco, como una escollera submarina, con un ancho de 4 a 5 millas. El veril exterior de este banco, que corre como una prolongación de la línea de la costa patagónica, mantiene siempre invariable su profundidad, debido a la fuerza de la corriente que lo barre en toda su extensión. Al S del paralelo de la punta Dungeness, se encuentra sobre el banco más de 10 metros de agua; pero al N de él, hay varios bajos fondos de 5,2 metros. El lomo o dorso del banco está formado como casi todos los de esta parte del Estrecho de Magallanes, de guijarros redondeados; pero en el contorno y mayor parte de su superficie se encuentra ese mismo material mezclado con arena y cascajo. Como regla general puede establecerse que mientras menos agua se encuentra sobre este bajo más gruesa será la calidad del fondo.

Sobre la parte N del banco Sarmiento se encuentran las rocas Nassau y Virgen.

Roca Nassau.- Se encuentra al ENE y a 6,1 millas del faro Punta Dungeness y al SE y a 3,7 millas del faro Cabo Vírgenes. Es una roca que termina en un picacho agudo con apenas 1 metro de agua en bajamar de sicigias. Sobre ella crece algún sargazo, pero no es bastante para marcar su posición, y la mar no rompe en ella sino en los grandes temporales y durante la bajamar.

Roca Virgen.- Se encuentra al 114° y a 1 milla del faro Cabo Vírgenes. Es una roca que aflora en bajamar, pero es apenas visible a media marea, igualmente cuando la corriente es floja. En su redoso E se sondan de 5 a 9 metros de profundidad; pero en ningún caso debe el navegante acercarse a él pues la altura y vecindad del cabo impiden juzgar la distancia a tierra con acierto, y las corrientes pueden, además, abatir la nave sobre este peligro.

No hay paso navegable entre la roca Virgen y el cabo Vírgenes.

Fondeadero Barranca Cóndor.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 18' S; Long. 68° 20' W (aprox.). Podrá ocurrir que un buque procedente del N encontrara viento duro del SW a su recalada al Estrecho de Magallanes, o que hallándose al ancla en el lado E de la punta Dungeness aguantando un mal tiempo del NW al SW, el viento rolara al S hasta pasar al 2º cuadrante, circunstancia en que el mencionado fondeadero se hace imposible por la gran marejada que levanta el viento del SSE. Es conveniente, entonces, buscar abrigo al socaire del cabo Vírgenes y fondear en 14 a 16 metros de agua, a 1,5 millas afuera de la costa y demarcando el faro Cabo Vírgenes al 197°. También se puede fondear más cerca de costa a 5 cables de ella, frente a la parte más alta de un barranco, sobre el cual, existe una pequeña pirámide; se encuentran allí 12 metros de agua sobre fondo de cascajo y roca dura. La corriente es bastante sensible pero las anclas aga-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

rran bien y muy abrigado de los vientos que soplan desde el W hasta el SSE.

BOCA ORIENTAL - COSTA SUR
Desde el cabo Orange al cabo Espíritu Santo

Cabo Orange.- Lat. 52° 28' S; Long. 69° 23' W (aprox.). Situado al SE y a 2,2 millas de la punta Anegada sobre la misma costa y al SSE y a 8,5 millas del cerro Dirección en la costa opuesta. Es un promontorio constituido por un cerro arenoso de perfil cónico que se encumbra a 46 metros. Es el más sobresaliente de la región y bastante destacado de los demás; sobre su lado E hay una mancha de barrancos blanquecinos bien visibles.

La punta Anegada y el cabo Orange configuran el extremo N de la isla Tierra del Fuego.

Bahía Lomas.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 30' S; Long. 69° 00' W (aprox.). Se forma entre la punta Anegada y la punta Catalina –situada al ESE y unas 25 millas–, donde la costa S de la boca oriental se interna hacia el SE y forma una extendida ensenada de unas 10 millas de saco; pero casi enteramente cegada por los bancos Orange y Lomas que abarcan toda la orilla de la bahía y se internan de 10 a 12 millas afuera de la orilla, descubriendo en bajamar hasta unas 6 millas. Estos bancos, el cual uno es la continuación del otro, son de arena fina.

El área utilizable de la bahía Lomas se encuentra en el centro de la gran ensenada y entre los bancos Orange y Lomas, pero no ofrece abrigo alguno contra los vientos y los bancos del rededor los que protegen del oleaje solamente en bajamar.

Esta cualidad de la bahía Lomas, la dificultad para tomarla debido a los bancos que la rodean y el estar alejada de la ruta normal, no la hace recomendable. Además no está permitido fondear dentro del área en que se encuentra.

Marea y corrientes.- En la bahía Lomas y en la punta Catalina situada al ENE y a 10 millas, las corrientes de flujo y reflujo corren a lo largo de la costa.

Banco Orange.- Se destaca hacia el E del cabo Orange y su borde NW corre como la prolongación de la costa SE de la Primera Angostura –desde la punta Anegada hacia el NE y por unas 8 millas–, tiene la particularidad de terminar abruptamente debido a la acción de las corrientes, existiendo un inesperado cambio del nivel del fondo, por lo que no es recomendable aproximarse por el lado referido. Su límite NE corre al SE por unas 12 millas, y en esa dirección se une al banco Lomas. El banco Orange termina hacia el NE, en un banco pequeño destacado del mayor.

Baliza luminosa Banco Orange.- Al NE y a 3,7 millas de la punta Anegada. Señal lateral de babor. Ver características en la Lista de Faros.

Banco Lomas.- Se destaca hacia el W de la punta Catalina y al E del banco Orange y se extiende hacia el N y hasta unas 8 millas afuera de la costa S de la bahía.

Punta Catalina.- Situada al ESE y a unas 25 millas del cabo Orange. Es una proyección de tierra que se asemeja bastante a la de punta Dungeness en la costa opuesta, pues aparece también baja y formada de arena, cascajo y guijarros; sin embargo, las aguas del mar no suben sobre ella, tal circunstancia permite que sus tierras estén cubiertas de alguna vegetación. Hacia el NW y hasta 2,7 millas destaca el borde NE del banco Lomas. Debe tenerse presente, sin embargo, la diferencia que un cambio de nivel de las aguas de 9 a 10 metros, produce en la apariencia de tales puntas cuando se requiere conocer su distancia.

Afuera de la punta Catalina y en la bahía Lomas la corriente cambia con el momento de la marea en la costa.

Fondeadero Sutlej.- Carta Nº 11600. Lat. 52° 33' S; Long. 68° 38' W (aprox.). Se encuentra entre la punta Catalina y el cabo Espíritu Santo que le sigue al SE, aproximadamente a media distancia, donde es posible fondear en 20 a 14 metros de agua, en diversos puntos distantes 2,5 a 3 millas de la costa, recomendándose evitar que la punta Catalina se demarca al S del 277°, porque al N de esta demarcación la corriente es tan fuerte que la nave no se aproará al viento, aun cuando sople recio, y en consecuencia los balances serán pronunciados.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Cabo Espíritu Santo.- Lat. 52° 40' S; Long. 68° 36' W (aprox.). Situado al SSW y a unas 17 millas de la punta Dungeness y en la costa NE de la isla Tierra del Fuego. Es el barranco más elevado –se alza a 58 metros– de una serie en una extensión de cerca de 3 millas, en que termina la larga cadena de colinas y mesetas denominadas sierra Balmaceda; alturas que, siguiendo una dirección sensiblemente paralela al eje del Estrecho de Magallanes se prolongan por aproximadamente 80 millas, desde el cabo Boquerón en la entrada de la bahía Inútil hasta el extremo NE de la isla Tierra del Fuego.

El cabo Espíritu Santo no aparece como fin de tierra sino desde dentro del Estrecho de Magallanes; visto del océano su aspecto no difiere de los demás barrancos y solamente se hace notar por ser el más elevado de la cadena, en cuyo extremo E desemboca un valle o cañadón bastante ancho y profundo que, a la distancia, ofrece la apariencia de una ensenada o bahía, asimismo existe una colina al final que parece isla.

En pleamar las aguas baten el pie mismo de los barrancos, ejerciendo así su acción erosiva sobre los materiales de sedimento o acarreo que compone el terreno, los cuales son arrastrados enseguida aguas adentro para incrementar los extensos bancos que contornean toda la costa N de la isla Tierra del Fuego.

En las inmediaciones del cabo Espíritu Santo los bancos se destacan hasta 1,5 millas afuera de la orilla y en bajamar dejan en seco una playa que llega a extenderse hasta 5 cables afuera. Por lo tanto, se requiere ser muy cuidadoso y precavido al navegar en esas aguas.

El cabo Espíritu Santo, junto con la punta Dungeness, determinan la línea que define la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Hito Cabo Espíritu Santo.- Sobre la cima del cabo Espíritu Santo. Es una pirámide de fierro de 5 metros de altura. Es el primer hito que señala la línea divisoria de límites entre Chile y la República Argentina en la isla Tierra del Fuego.

Faro Cabo Espíritu Santo.- Próximo al W del Hito Cabo Espíritu Santo. Atendido por personal. Posee respondedor de radar (Racon). Elevación 70 metros. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

Arroyo.- En el extremo W de los barrancos, como a 3 millas del cabo Espíritu Santo, donde el terreno se deprime notablemente, se forma un hermoso valle con abundante pasto y un arroyo de buen caudal y excelente agua que no alcanza a llegar al mar, pues se sumerge en las tierras detrás del cordón litoral que en esa región tiene de 1 a 1,6 cables de ancho.

☆☆☆☆☆☆☆

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

UNDÉCIMA PARTE

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN Y DIRECCIONES PARA LA DERROTA EN LA REGIÓN ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES SISTEMA ESPECIAL DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN

GENERALIDADES

Introducción.- En los párrafos iniciales de esta obra se trataron las características generales del tiempo reinante en ambas regiones del Estrecho de Magallanes durante las diferentes estaciones del año, como también la de los fenómenos relativos al movimiento de las aguas, y las cualidades de los diferentes fondeaderos. A continuación se detallan las modalidades particulares de la zona oriental.

Vientos.- Predominan los vientos del 3er y 4º cuadrantes, que llegan a tener una gran intensidad, especialmente en los meses de verano; con la puesta de sol amainan considerablemente. En invierno, los centros de bajas presiones se desplazan al N, y cuando estos se desarrollan al N del Estrecho de Magallanes, se experimentan vientos de componente E, que si bien normalmente no son de gran intensidad, producen rompientes en la costa W de la región.

Marea y corrientes.- El factor determinante en la navegación de la parte oriental del Estrecho de Magallanes, lo constituye la marea, con cambios de nivel de las aguas de 9 a 10 metros que provocan en las angosturas, corrientes que alcanzan hasta 12 nudos de intensidad en condiciones de Luna en Sicigia y Perigeo; asimismo, debe tenerse presente el efecto que produce este gran cambio de nivel de las aguas, en la apariencia de las tierras bajas, especialmente cuando se quiere conocer su distancia.

~~La corriente en las angosturas tiene un retraso de 3 horas con respecto a la marea correspondiente, lo cual significa que el instante de la pleamar coincide aproximadamente con el máximo de corriente de flujo y el de la baja aproximadamente con el máximo corriente de reflujo.~~

La publicación SHOA Nº 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, permite obtener información de las horas de estoa en las angosturas y las horas durante las cuales corre la corriente de flujo —que fluye hacia el W—, conveniente para las naves que navegan del océano Atlántico al Pacífico; o la corriente de reflujo —que tira hacia el E—, y que pueden aprovechar las naves que navegan hacia el Atlántico. Al usar estas tablas, el navegante debe tener presente que la hora real de la estoa puede ocasionalmente discrepar hasta en 30 minutos respecto de las predicciones tabuladas y hasta en 1 hora en circunstancias especiales. Se presume, sin embargo, que alrededor de un 90% de las estoas tabuladas determinen una discrepancia menor de 30 minutos.

Otras consideraciones.- Debido a las corrientes y a los fuertes vientos del W que soplan en esta zona, no es posible dar mucha confianza a la estima, y es necesario llevar una cuidadosa navegación. Particularmente peligroso a este respecto es el sector comprendido entre el cabo San Vicente y la isla Magdalena y frente al bajo Satélite.

Las naves que se dirigen hacia el W pueden arribar al acceso NE de la Primera Angostura al término de la corriente de reflujo, con el fin de aprovechar los beneficios de la corriente de flujo que tira hacia el SW, durante el tránsito por las angosturas.

Las naves que se dirigen al E pueden arribar al acceso W de la Segunda Angostura al término de la corriente de flujo, con el fin de aprovechar los beneficios de la corriente de reflujo, que tira hacia el NE, durante el tránsito por las angosturas.

No constituye una dificultad la navegación nocturna en esta zona, porque la ruta se encuentra suficientemente señalizada con faros, balizas lu-

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

minosas y también respondedoras de radar, para facilitar su identificación.

SEGURIDAD Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Introducción.- El incremento del tráfico de naves por el Estrecho de Magallanes y el aumento del tamaño de ellas —que en alguna medida ha degradado sus condiciones evolutivas y no les permite maniobrar con rapidez para cumplir con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes—, unido a las dificultades propias que impone la hidrografía del área —donde además se experimentan las mareas de mayor amplitud y corrientes más intensas—; la alta ocurrencia de mal tiempo meteorológico que allí se experimenta; asimismo, el gran número de plataformas de prospección y de explotación del lecho submarino existentes, hacen que las naves que lo transiten deben acreditar poseer condiciones aptas de navegabilidad, con el fin de dar seguridad a la navegación y prevenir la ocurrencia de accidentes.

Sala de Control de Tráfico Marítimo o SCTM, para las naves provenientes del océano Atlántico, que ingresan por la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes.- La Capitanía de puerto de Punta Delgada opera una SCTM, la cual entrega Servicio de Información a la Navegación (INS). Las naves al entrar en la zona de responsabilidad de la SCTM de Punta Delgada, —a la cuadra de Punta Dungeness— deben establecer comunicación, en primera instancia, con Faro Dungeness Radio CBM-71, en canal 16, e indicar nombre de la estación, distintivo de llamada y ETA a la estación de transferencia de prácticos, independiente del reporte de prearribo que debe remitir a través de su agencia a la Autoridad Marítima Local. Posteriormente, establecer comunicación con Punta Delgada Radio CBM-5, para instrucciones sobre el embarco de los prácticos y otras informaciones. Ver procedimiento SCTM en la Pub. SHOA Nº 3008 "Radioayudas a la Navegación en la Costa de Chile".

Derrota Recomendada para las naves que se dirigen al W.- Las naves provenientes del océano Atlántico, que ingresan por la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes, deben navegar por una vía de circulación, al N de la derrota recomendada, durante su navegación en dirección general W, desde punta Dungeness hasta la Segunda Angostura del Estrecho de Magallanes.

Mensaje de arribo a la boca oriental.- Las naves deben comunicar —por mensaje y con 12 horas de anticipación— a la Gobernación Marítima de Punta Arenas, la hora estimada de arribo a la boca oriental del Estrecho, incluyendo: Nombre de la nave, señal de llamada, TRG, eslora, calado más profundo, puerto de destino, hora estimada de arribo a la zona de transferencia de práctico o zona de regulación de tráfico para cruce de la Primera y Segunda Angosturas y de verificación de condiciones de navegabilidad de la nave, si fuese necesario.

Sistema especial de Ayuda a la Navegación.- En el área oriental del Estrecho de Magallanes se ha desplegado un sistema de ayuda a la navegación —que consta de estaciones de radar instaladas en el faro Punta Dungeness y en la Capitanía de Puerto de Punta Delgada—, para asistir la navegación de las naves entre el banco Tritón —por el lado W— y la boca oriental —por el lado E—; con el propósito de velar por la seguridad a la vida humana en el mar, de las naves y del ecosistema en general.

Este servicio se encuentra permanentemente en condiciones de ser empleado y sólo es necesario requerirlo para disponer su asistencia. Se mantiene atención permanente en la frecuencia internacional de seguridad de 156,8 MHz. (Canal 16 VHF Marítimo).

Las naves que requieran de este servicio y procedan del Atlántico, deben comunicar a la Radio Estación Marítima de Punta Arenas (CBM), a lo menos 12 horas antes, el momento del cruce del Límite Internacional del Estrecho de Magallanes. Para tal aviso usar las frecuencias y horarios indicados en el Nomenclátor de Estaciones Costeras, Lista IV, de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (U.I.T.). Las naves que proceden del Pacífico, a la cuadra de Punta Arenas, deben entrar en contacto con la Radio Estación Marítima de Punta Arenas (CBM) en Canal 16 VHF, y a 20 millas de la punta Baxa lo harán con la Estación de Punta Delgada (CBM-5) en este mismo canal, para operar en Canal 68 VHF (alternativas canales 11 y 13).

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Cable submarino.- Al S del muelle Prat y como a 3,5 millas, en las inmediaciones de la desembocadura del río Leñadura, se interna en el estrecho un cable submarino, primeramente en dirección E y a unas 4 millas adopta una dirección general S, para ingresar al canal Magdalena, canal Cockburn y salir al océano por el paso Cruz.

Información Meteorológica, del Tráfico Marítimo y otras.- Las Radio Estaciones Marítimas de Punta Arenas (CBM) y Punta Delgada (CBM-5), proporcionan, además, las siguientes informaciones:

Tráfico Marítimo existente en el área.
Posición Plataformas Petroleras y artefactos navales.
Zona de fondeo y espera de Prácticos.
Condiciones meteorológicas.
Estado de la marea y corrientes.
Radioavisos Náuticos y otras.

Pilotaje.- Es obligatorio para todas las naves que transitan el Estrecho de Magallanes, consultar letra C: **"Disposiciones de la Autoridad Marítima Nacional"**, **Practicaje y Pilotaje.**

Zona de Transferencia de Prácticos de Canales.- Situada al SSW y 2,5 millas de la baliza luminosa Cabo Posesión, donde las naves pueden fondear en espera de los Prácticos de Canales. También pueden hacerlo sobre las máquinas o disminuyendo la marcha un poco al E de la primera línea de plataformas desplegada hacia el S de la bahía Posesión. Si las condiciones de mar y viento en la bahía Posesión pueden hacer insegura la transferencia; ésta se ejecuta durante el tránsito de la nave a la altura del faro Punta Delgada.

Los Prácticos de Canales son transferidos desde y hacia las naves en lanchas especiales que operan desde Punta Delgada.

Áreas de espera de regulación de tráfico marítimo y verificación de navegabilidad para naves.- Para efectos de que la Autoridad Marítima de Punta Arenas regule el tráfico de naves en la Primera y Segunda Angosturas del Estrecho de Magallanes y verifique las condiciones de navegabilidad de las naves, se han fijado las siguientes áreas de espera, al interior de los límites que determinan los siguientes puntos geográficos y graficadas en las cartas de navegación.

Naves sin Práctico de Canales

Bahía Posesión (Carta Nº 11600).
Lat. 52º 19' 20" S; Long. 68º 58' 30" W
Lat. 52º 19' 20" S; Long. 68º 53' 30" W
Lat. 52º 21' 20" S; Long. 68º 58' 30" W
Lat. 52º 21' 20" S; Long. 68º 53' 30" W

Punta Arenas (Carta Nº 11411).
Lat. 53º 10' 07" S; Long. 70º 51' 42" W
Lat. 53º 10' 20" S; Long. 70º 51' 06" W
Lat. 53º 10' 28" S; Long. 70º 52' 02" W
Lat. 53º 10' 42" S; Long. 70º 51' 28" W

Naves con Práctico de Canales

Bahía Felipe (Carta Nº 11500).
Lat. 52º 45' 05" S; Long. 70º 00' 20" W.
Lat. 52º 44' 25" S; Long. 69º 58' 10" W.
Lat. 52º 45' 15" S; Long. 69º 57' 15" W.
Lat. 52º 45' 55" S; Long. 69º 59' 30" W.

Procedimiento.- Aquellas naves a que hace referencia el párrafo anterior, deben fondear en las áreas dispuestas y pasar la inspección de la Autoridad Marítima Local —de Certificados de Seguridad y de sus condiciones de navegabilidad y equipamiento.

Esta revisión se desarrolla en la primera ocasión que la nave cruza el Estrecho de Magallanes y, posteriormente, cada 12 meses.

Para las naves que no tengan los Certificados de Seguridad vigentes o no cumplan los requisitos respecto a operatividad de los elementos y equipos de navegación, la Autoridad Marítima local dispondrá las medidas conducentes para su regularización, y así velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Información.- La República Argentina ha definido como "Zona de acceso al Estrecho de Magallanes", el área de su mar territorial de 12 millas de ancho, comprendida entre los paralelos 52º 20' S y 52º 39' S. En esa zona la Autoridad Marítima Argentina solicita información para fines de salvamento, búsqueda y rescate, y en nada afecta a la navegación

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

expedita y sin obstáculos para naves que procedan hacia o desde el Estrecho de Magallanes.

INSTRUCCIONES PARA LA NAVEGACIÓN DEL ESTRECHO DE MAGALLANES ÁREA ESTE

1.- Durante la travesía del Estrecho de Magallanes se deberá dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, especialmente lo que se relaciona con las señales sonoras que allí se establecen.

2.- Una hora antes de iniciar la navegación del Estrecho de Magallanes, enviar una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital (DSC) en canal 70 VHF. Enseguida, difundir en radiotelefonía por canal 16 VHF, en idioma español e inglés, la señal de seguridad (SECURITE) correspondiente.

3.- Informar a las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo en los faros Islotes Evangelistas, Bahía Félix y Punta Dungeness o Capitanía de Puerto de Punta Delgada; el ingreso o salida del Estrecho de Magallanes, cuando se encuentre al través de ellas.

4.- Informar la situación geográfica de la nave a la Autoridad Marítima, según procedimiento CHILREP, a las 0800 y 2000 hora local. Las naves que naveguen sin Práctico de Canales, deben hacerlo cada 4 horas.

5.- La Autoridad Marítima informará cuando naves de más de 200 metros de eslora transiten el Estrecho de Magallanes, con el objeto de darles preferencia de paso en su navegación.

Instrucciones especiales para las súper naves V.L.C.C. (Very Large Crude Carrier).- Las naves de gran tamaño deben adoptar ciertas medidas especiales para navegar la Primera Angostura, la Segunda Angostura y la boca oriental del Estrecho de Magallanes, en consideración a que es la zona donde las mareas son de mayor amplitud y se producen las corrientes más intensas. Estas son:

1.- La navegación de la Primera Angostura y en especial la zona de bajos fondos al SW de ella, presenta los mayores riesgos, por lo que se ha limitado el calado de las naves a un máximo de 21,34 metros. Sin embargo, la profundidad y la amplitud de marea permiten el tránsito de naves con calado más profundo aún; cuando alguna de esas naves requiere navegar este paso, debe contar con una autorización expresa de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, autoridad que fijará las normas de seguridad para este tránsito.

2.- Si bien es más conveniente que la navegación al S del bajo Satélite y en las proximidades del banco Tritón, se ejecute poco después de o durante la estoa del flujo o inicio del reflujo en la Primera Angostura y con luz diurna, por concurrir las mejores condiciones; una nave podrá pasar en otro momento adoptando las debidas precauciones de navegación.

RECOMENDACIONES PARA LA DERROTA EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES REGIÓN ORIENTAL

NAVEGANDO HACIA EL ESTE

Desde Punta Arenas al paso Nuevo.- Carta Nº 11400. Una nave que zarpe de Punta Arenas con destino al océano Atlántico, debe escapular a prudente distancia los bajos fondos que desprenden la desembocadura del río de las Minas y la punta Arenosa —balizados ambos peligros con una boya luminosa cardinal E.

Una vez abierto de la costa, navegar en dirección al paso Nuevo, que es la ruta recomendada de navegación para las naves de gran tamaño, habiéndose desechado la de los pasos Reina y Real por los peligros que contienen.

En el paso Nuevo.- Carta Nº 11500. Su navegación ofrece algunas dificultades debido a las corrientes de marea, cuya acción se experimenta al través de la derrota, con peligro para las naves de ser arrastradas sobre el banco Nuevo o sobre el banco Marta. La intensidad de la corriente en oportunidades es considerable, alcanzando hasta 6 nudos en época de sicigias.

Aproximar al paso Nuevo desde alguna distancia al S de la isla Magdalena —señalizado con un faro—, gobernando al rumbo 002º para pasar al E y a 2,85 millas de la referida isla y más adelante al W y a 1,5 millas del cabo San Vicente. De este modo, se dará prudente resguardo por babor al bajo fondo de roca con 4,1 metros que se encuentra al E y a 2,1 millas de la isla Magdalena y un poco más adelante se pasará a una distancia segura del banco

* Instrucciones obligatorias en los Derroteros de la Costa de Chile, se destacan con fondo celeste.
Cambio Nº 1, diciembre 2019.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

Nuevo por estribor, y también del banco Marta por babor. Una buena guía para tomar el paso Nuevo, la constituye la enfilación de las balizas luminosas Cerro Cono y Cabo San Vicente; alineación que no debe ser sobrepasada al W mientras no se haya rebasado al N de la latitud de la isla Magdalena. Otra alternativa, muy útil en cualquier condición de tiempo y visibilidad, es verificar que la nave se desplace manteniéndose entre las longitudes 70º 28' W y 70º 29' W, indicadas por el GPS, dado que la cartografía actual del área y dicho instrumento poseen la exactitud requerida para ello.

Finalmente, próximo a llegar a la cuadra de la baliza luminosa del cabo San Vicente, caer a estribor al rumbo 035º para pasar al NW y a 1,4 millas de la costa al N del cabo San Vicente.

Avanzando hacia el N, cuidar corregir oportunamente y con rapidez cualquier abatimiento que se evidencie. Cabe recordar que en este paraje, cuando se ha sobrepasado al N del centro del banco Nuevo, la corriente vaciante o de reflujo tira fuertemente a través del rumbo —hacia el W—, con el consiguiente peligro para la nave de ser arrastrada sobre el banco Marta.

Sala de Control de Tráfico Marítimo o SCTM, para las naves provenientes desde el oeste del Estrecho de Magallanes.- La Capitanía de puerto de Punta Delgada opera una SCTM, la cual entrega Servicio de Información a la Navegación (INS). Las naves al entrar en la zona de responsabilidad de la SCTM de Punta Delgada —a la cuadra de la baliza luminosa Segunda Angostura— deben establecer comunicación con Punta Delgada Radio CBM-5, en canal 16, e indicar nombre de la estación, distintivo de llamada y ETA a la estación de transferencia de prácticos e intención de maniobra. Posteriormente, a la cuadra de la boya luminosa Banco Tritón —establecerán nuevamente comunicación con Punta Delgada Radio CBM-5, para instrucciones del desembarco de los prácticos y otras informaciones. Ver procedimiento SCTM en la Pub. SHOA Nº 3008 "Radioayudas a la Navegación en la Costa de Chile".

Derrota Recomendada para las naves que se dirigen al E.- Las naves provenientes del océano Pacífico o aguas interiores chilenas, que ingresan a la Segunda Angostura del Estrecho de Magallanes, deben navegar por una vía de circulación, al S de la derrota recomendada, durante su navegación en dirección general E, desde el cabo San Vicente hasta la punta Dungeness.

En la Segunda Angostura.- Carta Nº 11500. Escapulado el cabo San Vicente a no menos de 1,4 millas, continuar al rumbo 035° para pasar al NW y 1,4 millas de la costa al NE del mismo cabo, en dirección al centro de la Segunda Angostura; arrumbamiento que lleva rectamente sobre ella. Posteriormente, cambiar el rumbo al 077° para pasar al N y a 1,3 millas del cabo San Simón en la costa S de la angostura; y algo más adelante, al S y a 3,1 millas del cabo Gregorio.

Hacia la bahía Gregorio.- Carta Nº 11500. Si se desea fondear en la bahía Gregorio o en la bahía Santiago, desde que el cabo Gregorio se demarque por la cuadra, gobernar al rumbo 018° y cuando el límite N de la tierra arenosa del cabo llegue a estar en línea con el Hombro de Gregorio o extremo W de la sierra Gregorio, la nave se hallará bastante cerca del fondeadero; pero no se debe largar el ancla hasta que el cerro Mogote quede bien abierto por el N del cabo y sobre el valle pastoso. Desde esta situación la punta Valle y las colinas vecinas son claramente visibles, y el buque puede ir a tomar fondeadero al pie de ellas o proseguir su derrota por el N de los bancos Tribuna y Tritón.

Desde la Segunda Angostura a la Primera Angostura.- Carta Nº 11500.

Aspecto de las tierras.- Encontrándose a la cuadra del cabo Gregorio y unas 3 millas, navegando a un rumbo que conduzca por el S y unas 2 millas de los bancos Tribuna y Tritón, las primeras tierras que divisarán serán los cerros Sutlej y Dixon, y si el tiempo está claro se verá también el monte Aymond, que aparecerá al E del primero. Como las tierras de la entrada de la Primera Angostura son muy bajas, no se distinguirán hasta algún tiempo después que se haya visto el cerro Dixon y algunos otros de la costa de la isla Tierra del Fuego, los cuales aparecen

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

como islas; pero, avanzando más y más, se harán visibles, sobre cada lado de la angostura y a su entrada, las cumbres de las puntas Barranca con una pirámide y Baxa con la torre del faro; las cimas del morro Núñez y la baliza luminosa Punta Méndez. La pirámide y la torre de la baliza antedichas son visibles generalmente desde unas 10 millas. Continuando la navegación se llega a la entrada SW de la Primera Angostura cuidando dar prudente resguardo al bajo Satélite.

El morro Núñez se presenta como un barranco de forma triangular y constituye una buena señal. A medida que se avanza, empiezan a aparecer el cabo Orange y el cerro Dirección con su pirámide y baliza luminosa; cuando uno y otro se encuentren a la cuadra, se divisará por la amura de estribor, como una isla, el cabo Posesión.

Naves con calado entre 13,2 y 21,34 metros.- Saliendo de la Segunda Angostura navegando al rumbo 077° y luego de pasar al S y a 3,1 millas del cabo Gregorio, continuar al mismo rumbo y pasar por el S del área con profundidades entre 20 y 19,5 metros desprendida al SE del banco Tribuna. Enseguida, corregir el rumbo a babor hasta el 062° para pasar al SSE y a 1,5 millas de la boya pilar luminosa cardinal N que señaliza el bajo Tritón — o bien, al S y a 6,6 millas de la punta Valle en la costa N de esta parte. El Racon de la baliza luminosa Segunda Angostura quedará por la popa y en la demarcación 242°.

Continuando al arrumbamiento 062° cuidar ahora pasar al SSE y a 1 milla de la baliza luminosa Bajo Satélite —provista de Racon. Esta ruta, la más comprometida para una nave de calado profundo, conduce por el centro del canalizo con profundidades mayores de 20 metros que se forma entre el veril S que une los bancos Tribuna, Tritón y Satélite —por el lado N— y el límite N del área de bajas profundidades desprendida hacia el W del acceso SW de la Primera Angostura —por el lado S.

En la Primera Angostura.- Carta Nº 11600. Al llegar a las proximidades de la entrada SW de la Primera Angostura cuidar pasar al SE y a 1 milla de baliza luminosa Bajo Satélite y caer a babor —escapulando dicha baliza luminosa por babor y a 1 milla— hasta el rumbo 034° para pasar al SE y a 1,1 millas de la punta Satélite y en dirección al faro Punta Delgada. De este modo, se dejarán a prudente distancia por estribor los bajos fondos destacados al NW de la punta Baxa; asimismo, por babor, las bajas profundidades que se proyectan en dirección al canal entre el bajo Satélite y la punta del mismo nombre. En esta parte, es imprescindible cuidar mantenerse sobre la derrota definida, por cuanto la corriente de reflujo tira con fuerza hacia el NNE, con evidente peligro para una nave de abatir sobre el referido peligro.

Próximo a la cuadra de la baliza luminosa Punta Méndez, cambiar el rumbo a estribor al 048° para pasar al SE y a casi 1,2 millas de la punta Delgada, o bien, al NW y 9 cables de la costa SE de la Primera Angostura y enseguida también de la baliza luminosa de babor Puerto Progreso. Así, se navegará la Primera Angostura a medio freo y dando prudente resguardo a las bajas profundidades que despide la punta Delgada en dirección al centro del canal.

Precaución.- Durante la navegación del acceso NE de la Primera Angostura, tener especial cuidado con los transbordadores y barcazas que cruzan entre la punta Delgada y el surgidero Guillermos.

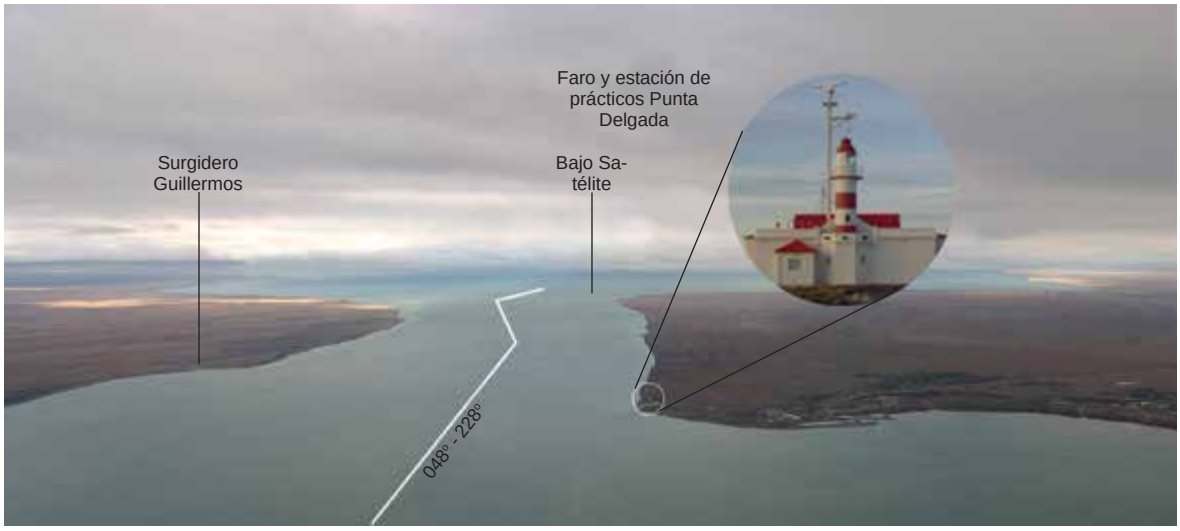
Desde la Primera Angostura al banco Sarmiento.- Carta Nº 11600.

Naves con calado superior a 13,2 metros.- Salir de la Primera Angostura navegando al rumbo 048° para pasar al SE y a 1,3 millas de la baliza luminosa de estribor Banco Dirección, y luego al NW y a 1,55 millas de la baliza luminosa de babor Banco Orange. En consecuencia, se dará seguro resguardo por babor al banco Dirección y a las aguas someras que despide la costa S de la angostura entre la puntas Guillermos y Anegada y veril N del banco Orange, por estribor.

Más adelante, cuando la baliza luminosa Cerro Dirección se demarca al 270°, caer a estribor hasta el rumbo al 090° y continuar en demanda de la primera línea de plataformas. Manteniendo la demarcación a la citada baliza luminosa o Racon por la popa, se irá seguro del banco Narrow por babor y también a las bajas profundidades destacadas al N del banco Orange por estribor.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Primera Angostura. Vista desde el NE

Aproximando a la primera línea de plataformas al rumbo 090° manteniendo la demarcación 270° a la baliza luminosa Cerro Dirección por la popa, cambiar oportunamente el rumbo a estribor al 105° para cruzar la citada línea de plataformas navegando a medio freo entre las denominadas PE-1 y PE-2 —provistas ambas de respondedores de radar (Racon) para facilitar su identificación— y continuar navegando a ese rumbo.

Los Prácticos de Canales desembarcan pasada la línea de plataformas, siendo transferidos a una Lancha de Prácticos. En caso de mal tiempo, lo hacen frente al Faro Punta Delgada.

Poco más adelante, al cruzar el meridiano 69° 00' W y próximo a llegar al S de la baliza luminosa Cabo Posesión, cambiar nuevamente el rumbo a estribor hasta el 114° para pasar al NE y 5,8 millas de la punta Catalina y luego al SSW y 7,1 millas de la punta Dungeness. De esta manera, se navegará entre los grupos de plataformas petroleras ubicados al N y al S de la boca oriental.

Finalmente, al llegar a la alineación de los faros Punta Dungeness y Cabo Espíritu Santo, dar rumbo al 120°. Mantener este arrumbamiento hasta salvar totalmente los bajos fondos del extremo S del banco Sarmiento y salir francamente al océano Atlántico. Así, todas las plataformas petroleras argentinas que se han ido instalando hacia el SW del banco Sarmiento, quedarán al N de la derrota de acceso a la boca oriental.

Si hubiera que fondear en la bahía Posesión, gobernar dentro de la bahía, observando que la punta Daniel se mantenga abierta del cabo Posesión hasta el momento de largar el ancla.

Durante la navegación de esta zona se recomienda aprovechar toda oportunidad para fijar la situación de la nave por los puntos notables que estén a la vista, particularmente el cabo Posesión, la punta Dungeness y el cabo Vírgenes.

Naves con calado inferior a 13,2 metros.- Las naves de poco calado pueden cruzar por sobre el banco Sarmiento con mayor seguridad, algo después de la media marea de flujo o poco antes de la media marea de reflujo; en otras circunstancias o con naves de gran calado, siempre se debe rodear aquél por el S.

INGRESANDO POR LA BOCA ORIENTAL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES NAVEGANDO HACIA EL OESTE

Consideraciones previas.- Antes de ingresar al Estrecho de Magallanes desde el océano Atlántico, estudiar, ante todo y con mucho cuidado, el estado de la marea y de las corrientes, regulando el andar con el fin de tomar las angosturas con corriente favorable, de preferencia. Luego, durante la navegación cuidar cumplir lo siguiente:

1. Al aproximar a la boca oriental del Estrecho de Magallanes debe observarse la mayor precau-

Cartas: 11000 - 11500 - 11600

Original, octubre 2012.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.



Segunda Angostura. Vista aproximando desde el E



Segunda Angostura. Vista saliendo hacia el W

ción y vigilancia, pues la fuerza de la corriente y variabilidad de su dirección pueden alejar la nave de la ruta trazada y ponerla en peligro de encallar en alguno de los numerosos bancos que allí existen. Estas condiciones exigen mantener una exacta situación de la nave. También puede hacerse uso de las señales de radiogoniometría del faro Punta Dungeness; asimismo, de la información que provee el GPS dado que la cartografía del área y dicho instrumento poseen la exactitud requerida para ello.

2. En el caso de neblinas o cerrazones, o cuando se juzgara necesario esperar el cambio de la corriente, se podrá largar el ancla en cualquier parte habilitada específicamente para dicho efecto. Por último, conviene recordar que en una región donde el mal tiempo es proverbial, la navegación llena de obstáculos y las corrientes de mareas muy intensas, es necesario aumentar las precauciones y determinar con frecuencia la posición de la nave.

3. Las súper naves que recalen en la bahía Posesión para embarcar Prácticos de Canales, pueden modificar su andar para encontrarse en la Zona de Transferencia de Prácticos sobre las máquinas con una anticipación tal que les permita alcanzar el través del banco Satélite —distante unas 30 millas desde la referida zona de transferencia— una hora antes del reflujo diurno correspondiente a la Primera Angostura, en el caso que deseen considerar la recomendación sobre mareas en los párrafos precedentes y no deseen fondear en la Zona de Transferencia de Práctico indicada en la carta.

Recalada desde el océano Atlántico.- Carta Nº 11600.

Naves con calado inferior a 13,2 metros.- Procediendo del N, para una nave de poco calado, la mejor y más corta derrota para ingresar

Original, octubre 2012.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

por la boca oriental del Estrecho de Magallanes, es la que pasa por sobre el banco Sarmiento, la que puede seguirse con toda seguridad desde la media marea. En este caso, si bien hay que dar un amplio resguardo al cabo Vírgenes para evitar la roca Virgen y los bajos vecinos; este resguardo no debe ser mayor de 2,5 millas por el peligro que representa la roca Nassau, salvo que se desee pasar por el E de esta última también.

Procediendo del E, o con una nave de mucho calado, es del todo más apropiado y seguro rodear el peligro que representa el banco Sarmiento, yendo más al S aún ciñéndose a las indicaciones que se dan luego, pues una nave como esa no podría cruzar el citado banco.

Hay sobrada razón para ser prudentes en la navegación de esta zona, dando siempre un buen resguardo al cabo Vírgenes y a las rocas y bancos vecinos, resguardo que debe ir al E y hasta 5 millas de la roca Nassau.

Naves con calado superior a 13,2 metros.- Proviniendo desde el N o del E, siempre navegar para rodear con seguridad por el E y el S los bajos fondos del banco Sarmiento. Además, afuera de la boca oriental y al SW del banco Sarmiento se han instalado varias plataformas petroleras argentinas; todas las cuales quedan al N de la derrota de acceso a la boca oriental, pasando por el S del citado banco.

Una vez claro al S del extremo SE del banco Sarmiento —al S del paralelo 52° 40’ S—, dar rumbo al 300° para pasar al NE y a 9,1 millas del cabo Espíritu Santo. Así, todas las plataformas petroleras argentinas ubicadas al SW del banco Sarmiento, quedarán al N de la derrota de acceso a la boca oriental.

Desde la punta Dungeness a la Primera Angostura.- Carta Nº 11600.

Naves con calado entre 13,2 y 21,34 metros.- Ingresando a la boca oriental del Estrecho de Magallanes navegando al rumbo 300° para pasar al NE y a 9,1 millas del cabo Espíritu Santo, al llegar a la alineación de los faros Punta Dungeness y Cabo Espíritu Santo, cambiar el rumbo a babor hasta el 295° para pasar al NE y a 5,8 millas de la punta Catalina. De esta manera, se navegará entre los grupos de plataformas petroleras ubicados al N y al S de la boca oriental.

Avanzando al mismo rumbo y pasadas las plataformas petroleras antes referidas, aparecerá por la proa la línea de plataformas desplegada hacia el S de la bahía Posesión. Por la amura de estribor se avistará la baliza luminosa de estribor Plataforma PO-2; y por la amura de babor se divisará, a su vez, la baliza luminosa de babor Plataforma SPN-2. Enseguida, se arribará a un punto situado al 185° y a 5,3 millas de la baliza luminosa Cabo Posesión, en cuya inmediación normalmente se transfieren los Prácticos de Canales. Cuando las condiciones de mar y viento en el área no son las apropiadas para una segura transferencia de los Prácticos, ésta se lleva a cabo frente a la punta Delgada.

Desde el punto antes definido, cambiar el rumbo a babor hasta el 285° para cruzar la citada línea de plataformas navegando a medio freo entre las denominadas PE-1 y PE-2 —ambas provistas de respondedores de radar (Racon) para facilitar su identificación— y continuar navegando a ese rumbo.

Poco más adelante, cuando el Racon de la baliza luminosa Cerro Dirección demora al 270°, caer a babor hasta el rumbo 270° y en dirección a la referida baliza. Así, se irá seguro del banco Narrow por estribor y también del veril N de las bajas profundidades destacadas al N del banco Orange, por babor. Por la amura de estribor se verá la baliza luminosa Banco Narrow; por la de babor se distinguirá la baliza luminosa Banco Orange y, más lejos y sobre la costa N del acceso a la Primera Angostura, se divisarán las instalaciones de la Capitanía de Puerto junto al faro Punta Delgada.

Cuando abra la Primera Angostura y la costa enfrente de la baliza luminosa Cerro Dirección disminuya su distancia a 6,3 millas, cambiar el rumbo a babor al 228° para pasar al NW y a 1,55 millas de la baliza luminosa de babor Banco Orange y luego al SE y a 1,3 millas de la baliza luminosa de estribor Banco Dirección. Así, se dará seguro resguardo al banco Dirección por estribor y al veril NW del banco Orange y aguas someras que despide la costa S de la angostura entre las puntas Guillermos y Anegada, por babor.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

PUBLICACIÓN ACTUALIZADA AL BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES DEL MES DE JUNIO DE 2022.

La nave debe desplazarse sobre la derrota recomendada en dirección a la Primera Angostura, para lo cual se debe considerar los efectos que la corriente y el viento tengan sobre ella. Especial vigilancia debe tenerse con los bancos Orange y Dirección y, tal como se advirtió anteriormente, debe fijarse la situación de la nave con una frecuencia que permita corregir cualquier abatimiento fuera de la ruta con la oportunidad requerida.

Una nave de marcha moderada que se dirige al W y que ha debido fondear en los alrededores de punta Dungeness obligada por los fuertes vientos del 3er o 4º cuadrantes, podrá abandonar su fondeadero tan pronto como disminuya la fuerza del viento y ganar la bahía Posesión. Esto lo hará aunque para ello tenga que navegar contra la corriente de reflujo. Si espera que ésta le sea favorable, se expondrá a tener fuerte viento en contra, pues se ha observado que el viento refresca al iniciarse la corriente de flujo. Los vientos del W amainan considerablemente con la puesta del sol y la nave que aproveche esta circunstancia, generalmente logra llegar a la Primera Angostura antes de oscurecer.

En la Primera Angostura.- Carta Nº 11600. En general, aunque ambas orillas de la Primera Angostura son escarpadas, se recomienda, al menos hasta haber recorrido la mitad de la misma angostura, mantenerse levemente más próximo a la del lado N porque la punta Anegada, es baja y descubre un buen espacio. Luego, pasar entre el bajo Satélite y los bajos fondos que se destacan desde punta Baxa hacia el W y S; una vez claro de estos últimos, continuar la navegación que lo llevará por el S de los bancos Tritón y Tribuna, rectamente a la Segunda Angostura.

Ingresar a la Primera Angostura navegando al rumbo 228° para pasar al SE y a casi 1,2 millas de la punta Delgada, o bien al NW y 9 cables de la baliza luminosa de babor Puerto Progreso y enseguida también al NW y similar distancia de la costa SE de la angostura. Así, se tomará dicha angostura a medio freo y dando prudente resguardo a las bajas profundidades que despide la punta Delgada en dirección al centro del canal.

Más adelante, pasado la cuadra de la baliza luminosa Punta Méndez, cambiar el rumbo a babor al 214° para pasar al SE y a 1,1 millas de la punta Satélite y baliza luminosa del bajo del mismo nombre. Por la popa quedará el faro Punta Delgada. De este modo, se salvarán a prudente distancia por babor los bajos fondos destacados al NW de la punta Baxa; asimismo, por estribor, las bajas profundidades que se proyectan en dirección al canal entre el bajo y la punta Satélite. En esta parte, es imprescindible cuidar mantenerse sobre la derrota trazada, por cuanto la corriente de reflujo tira con fuerza hacia el NNE, con evidente peligro para una nave de abatir sobre el referido peligro.

Una nave que ha entrado a la Primera Angostura cuando ya está para terminar la corriente de flujo no debe confiar mucho en el poder de sus máquinas para vencer la corriente opuesta de reflujo que va a establecerse. Con una potencia ordinaria de máquinas podrá, sin embargo, avanzar contra la corriente; manteniéndose, mientras esté dentro de la angostura, inmediato a una de las costas, pero será al salir de ella cuando reciba toda la intensidad de la corriente contraria, la cual en las sicigias, necesita para ser vencida, que los buques posean un gran poder de máquinas, o al menos que les ayude un viento a favor.

Precaución.- Durante la navegación del acceso NE de la Primera Angostura, tener especial precaución con los transbordadores y barcazas que cruzan entre la punta Delgada y el surgidero Guillermos.

De la Primera Angostura a la Segunda Angostura.- Carta Nº 11500. A pesar de que hay paso navegable por el N de los bancos Tritón y Tribuna, la derrota recomendada pasa por el S de ellos, por ser más expedita.

Saliendo de la Primera Angostura, cuidar pasar al SE y a 1 milla de la baliza luminosa Bajo Satélite (con Racon) y caer a babor —escapulando dicha baliza luminosa por estribor y a 1 milla— hasta el rumbo 242° para pasar al SSE y a 1,5 millas de la boya pilar luminosa cardinal N que señaliza el bajo Tritón, —o bien al S y a 6,6 millas de la punta Valle en la costa N en esta parte. Este arrumbamiento conduce por el centro del canalizo con profundidades mayores de 20 metros que se forma entre el borde S del veril de los 20 metros que une los bancos Satélite, Tritón y Tribuna —por el lado N— y

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

el límite N del veril de 20 metros del área de bajos fondos destacada hacia el W del acceso SW de la Primera Angostura —por el lado S.

Pasado casi 5 millas al SW de la baliza Banco Tritón, ya salvada por el S el área con profundidades entre 20 y 19,5 metros desprendida al SE del banco Tribuna, cambiar el rumbo a estribor hasta el rumbo 257° para pasar al S y a 3,1 millas del cabo Gregorio y más adelante hacerlo al N y a 1,3 millas del cabo San Simón en la costa S de la Segunda Angostura.

En la Segunda Angostura.- Carta Nº 11500. Navegando dentro de la Segunda Angostura al rumbo 257° para pasar al N y a 1,3 millas del cabo San Simón, después de pasar a la cuadra del bajo Halfway, debe desde ahora anticiparse a los efectos de la corriente de flujo para evitar ser derivado hacia el interior de la bahía Lee, como también, al encontrarse con corriente vaciante, estar preparado para vencer su fuerza y contrarrestar el abatimiento, puesto que la corriente en ambos sentidos, tira con mucha intensidad alrededor del cabo San Vicente.

Pasado el promontorio Sweepstakes, cambiar el rumbo a babor al 215° para pasar al NW y a 1,3 millas de la costa al NE del cabo del mismo nombre. Enseguida, caer nuevamente a babor hasta el rumbo 182° para pasar al W y a 1,5 millas del mismo cabo San Vicente, arrumbamiento que lleva rectamente sobre el paso Nuevo, navegando por el E de las islas Marta y Magdalena.

De las tres rutas que una nave puede seguir hacia Punta Arenas desde que sale de la Segunda Angostura —el paso Real, el paso Reina y el paso Nuevo—, la más segura y por lo tanto la recomendada y mayormente traficada, es la última, o sea, la del paso Nuevo.

En el paso Nuevo.- Carta Nº 11500. Ingresar al paso Nuevo navegando al rumbo 182° para pasar al W y a 1,5 millas del cabo San Vicente y más adelante pasar al E y a 2,8 millas de la isla Magdalena —señalizada con una baliza luminosa. De este modo, se pasará a una distancia segura del banco Marta por estribor y un poco más adelante del banco Nuevo por babor; asimismo, se dará prudente resguardo por estribor al bajo fondo de roca con 4,1 metros que se encuentra al E y a 2,1 millas de la isla Magdalena. Una buena guía para tomar el paso Nuevo, muy útil en cualquier condición de tiempo y visibilidad, es verificar que la nave se desplace manteniéndose entre las longitudes 70° 28’ W y 70° 29’ W, indicadas por el GPS, dado que la cartografía actual del área y dicho instrumento poseen la exactitud requerida para ello.

Recordar que en el paso Nuevo, entre 2 y 3 millas al S del cabo San Vicente, las corrientes de marea corren hacia el ENE y al W —a través de la derrota—, con peligro para los buques de ser arrastrados sobre el banco Nuevo o sobre los bajos fondos que se extienden hasta la isla Marta. La intensidad de la corriente en oportunidades es considerable, alcanzando hasta 6 nudos en época de sicigias. A medida que el buque avance hacia el S encontrará que la corriente se inclina más y más hacia el S, hasta las inmediaciones del bajo fondo existente a la altura de la isla Magdalena; aquí la corriente tira ya hacia el SW, esto es hacia la zona peligrosa.

Aunque generalmente están visibles las islas Marta y Magdalena y las cumbres de la isla Isabel, podría ser difícil, sin embargo, con tiempo cerrado, fijar la situación del buque; en cuyo caso, es menester hacer el mejor uso del radar y del GPS.



ÍNDICE GEOGRÁFICO ALFABÉTICO

Página

A

Abra, isla y canal XI-3-15
Adelaida, punta (seno Skyring) XI-4-35
Agua Dulce, caleta XI-5-6
Agua Fresca, bahía XI-8-1
Ainworth, bahía XI-6-14
Alburquerque, bahía XI-3-26
Aldea, punta XI-3-14
Alfonso, caleta XI-4-24a
Alfredo, punta (golfo Xaultegua) XI-2-18
Alfredo, punta (isla Isabel) XI-8-31
Alfredo, roca (canal Smith) XI-1-8 XI-2-1
Almeida, banco XI-8-40
Almirantazgo, seno XI-6-12
Almirante Martínez, canal XI-2-8
Alonso, caleta XI-4-13
Alquilqua, bahía XI-1-26
Altamirano, islas XI-2-24
Altamirano, puerto (seno Skyring) XI-4-38
Ana, punta (cabo Negro) XI-8-26
Anderson, ensenada XI-2-18
Anderson, isla XI-2-19
Andrés, bahía XI-5-3
Anegada, punta y baliza luminosa XI-10-6
Angosto, puerto XI-3-10
Angostura, Primera XI-10-1
Angostura, Segunda XI-9-1
Ángulo, cerro XI-10-6
Anicá, canal XI-6-8
Anita, punta (canal Gabriel) XI-6-23
Anita, punta (bahía Porvenir) XI-8-37
Anson, roca y boya luminosa XI-3-22
Anxious, punta y baliza luminosa XI-5-12 XI-6-22
Arathoon, bahía XI-3-15
Arauco, bajo XI-5-19
Arauz, bahía XI-4-5
Arauz, punta XI-3-22 XI-4-5
Árbol, punta XI-5-17
Arce, bahía XI-3-8
Arenosa, punta XI-8-4 XI-8-10
Arnott, punta y baliza ciega XI-4-22
Arska, punta y baliza luminosa XI-6-3 XI-6-4
Arturo, islas XI-2-19
Arturo, puerto (canal Swett) XI-2-7
Arturo, puerto (canal Whiteside) XI-6-11
Arturo Prat, muelle XI-8-6
Astillero Estrecho de Magallanes, varadero XI-8-14
Astree, roca (isla Tamar) XI-1-15 XI-2-11
Atalaya, isla XI-1-3
Aymond, monte XI-10-7
Azopardo, bahía XI-6-12

B

Babor y Estribor, rocas (paso Rodas) XI-2-10
Bahamondes, puerto XI-2-26
Baker, caleta XI-1-27
Ballena, seno XI-3-27
Ballenato, roca XI-1-3
Baltra, surgidero XI-4-41
Bárbara, canal XI-3-29
Barceló, bahía XI-3-9
Barnacle, arrecife XI-9-9
Barranca, banco y punta (Primera Angostura) XI-9-8 XI-10-2
Barranca Cóndor, fondeadero XI-10-13
Barranco Amarillo, caleta XI-8-17
Bassi, punta XI-6-22

Cambio Nº 1, julio 2020.

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Batchelor, río XI-3-25
Bates, caleta XI-3-15
Baxa, punta y faro XI-9-10 XI-10-4
Beagle, bahía (canal Fitz Roy) XI-4-22
Beaubasin, caleta XI-5-11
Beaufort, bahía XI-1-9 XI-2-1
Beech, cerro y baliza luminosa XI-8-19
Bell, bahía XI-5-6
Bending, estero (canal Jerónimo) XI-4-5
Benítez, islas XI-2-2
Bennet, punta y
baliza ciega XI-4-23 XI-4-28
Bernabé, punta XI-6-6
Bertrand, canal (seno Skyring) XI-4-36
Beware, islote XI-3-9
Big, isla XI-2-15
Blanco, bahía XI-3-19
Blaxland, isla XI-2-20
Bobillier, ensenada y baliza ciega
(canal Fitz Roy) XI-4-24 XI-4-24a
Bobillier, puerto (golfo Xaultegua) XI-2-21
Boquerón, cabo y paso XI-5-21 XI-8-34
Borja, bahía XI-3-20
Boston, isla
y baliza luminosa XI-1-8 XI-2-2
Bouchage, bahía XI-5-16
Bougainville, bahía XI-5-16
Bournand, bahía XI-5-16
Bradley, caleta XI-5-6
Brazo Cosme, fondeadero XI-1-25
Brenton, seno XI-6-9
Brooke, caleta XI-3-12
Brookes, bahía XI-6-14
Browne, puerto XI-2-22
Buckle, bahía XI-2-25
Buena Esperanza, rocas XI-1-4
Buena, caleta (seno Skyring) XI-4-35
Butler, bahía XI-3-20
Byron, caleta XI-3-10
Byron, punta XI-1-18

C

Cabezas, punta XI-6-23
Cabezo Muelle Prat, faro XI-8-6
Cabo Negro,
terminal marítimo gasero XI-8-24
Cabrales, punta XI-8-35
Cabrales, fondeadero XI-8-39
Caiquén, seno XI-2-6
Caldera, isla XI-2-5
Camacho, bajo XI-5-11
Camden, cabo y caleta XI-4-16
Cameron, punta XI-6-2
Campamento, isla XI-2-19
Campana, bahía XI-3-2
Canelo, caleta (seno Otway) XI-4-16
Canoa, estero XI-3-10
Canuto, punta XI-4-23
Capitán Aracena, isla XI-5-6
Capitán Juan Guillermos,
muelle de ASMAR XI-8-15
Carabantes, islas y roca XI-2-10
Card, punta XI-6-19
Carlos III, isla XI-3-23
Carmen, islotes
(canal Gabriel) XI-6-20
Carreras, bahía, punta, boya luminosa
(paso del Hambre) XI-5-19 XI-8-1
Carukinca, punta e isla XI-6-11
Cascada, caleta (golfo Xaultegua) XI-2-22
Cascada, caleta (seno Petite) XI-5-7
Cascada, canal XI-2-4
Cascada, puerto XI-2-7
Casper, punta XI-3-13
Catalina, bahía,
muelles, varadero XI-8-11 XI-8-12
Catalina, punta XI-10-14
Cayetano, isla
y baliza ciega XI-5-4
Celery, isla XI-2-14
Centinela, isla y baliza luminosa XI-1-27
Chabela, caleta XI-6-10
Chabunco, caleta XI-8-18
Chance, bahía XI-3-20
Chandler, isla XI-2-26
Chapman, islas XI-1-26
Charles, cabo XI-4-8
Charles, islas XI-3-28
Chata, roca XI-2-19
Childs, punta (canal Jerónimo) XI-4-5
Chilota, punta, baliza luminosa "B" y
baliza ciega "C" XI-8-36
Chilota, bahía XI-8-37
Chink, estero XI-3-16

Choiseul, bahía XI-3-29
Chown, punta XI-6-10
Churruca, puerto XI-1-24
Clarence, isla XI-5-5
Clarencia, caleta, terminal marítimo petrolero y balizamiento XI-8-44
Cleto, islotes XI-2-10
Clift, bahía XI-1-20
Cohorn, islote y baliza luminosa XI-3-25
Coisel, puerto XI-6-9
Coles, caleta XI-4-38
Colo Colo, ensenada XI-2-21
Colo Colo, isla XI-2-4
Condesa, bahía XI-3-19
Cóndor, estero XI-4-2
Cóndor, puerto, punta y baliza luminosa XI-4-3 XI-4-4
Conkitu, isla y baliza ciega XI-6-9
Cono, cerro y baliza luminosa (Segunda Angostura) XI-9-2
Cono, punta y baliza luminosa (canal Gabriel) XI-6-23
Contramaestre, isla y balizamiento XI-8-40
Cooke, puerto XI-6-17
Coombes, roca XI-2-13
Cooper Key, cabo y baliza luminosa XI-3-2
Cordes, bahía XI-5-2
Córdova, estero e isla XI-1-27 XI-1-28
Córdova, paso XI-3-9
Córdova, península XI-3-2
Corkhill, islotes XI-6-14
Corkscrew, bahía XI-1-20
Cormorant, estero XI-3-12
Corona, isla y baliza luminosa (canal Jerónimo) XI-4-4 XI-4-5
Cortado, cabo XI-1-12
Coughtry, islotes XI-1-26
Coventry, cabo XI-5-2
Crawford, faro XI-9-10 XI-10-5
Cripples, canal XI-2-11 XI-2-16
Crooked, roca y baliza luminosa XI-3-20
Crossover, punta XI-4-24a
Crosstide, cabo y baliza luminosa XI-3-23
Cruz de los Mares XI-5-14
Cuarenta Días, islas XI-1-3
Cuervo, islote y baliza luminosa XI-6-6
Cuevas, isla XI-1-14
Curtze, puerto XI-4-21
Cutter, isla y puerto XI-4-6

D

Darby, caleta XI-1-24
David, paso XI-3-28
Davis, punta XI-3-10
Dawson, isla XI-5-11
De las Nieves, seno XI-3-19
~~De los Amigos, caleta, baliza ciega y luminosa ..... XI-4-25~~
De los Ventisqueros, estero XI-4-42
Del Águila, bahía XI-5-16
Del Cañón, bahía XI-5-16
Del Halcón, barranco XI-8-31
Del Hambre, paso XI-5-14
Del Hambre, puerto XI-5-19
Del Indio, bahía XI-5-16
Del Indio, ensenada XI-4-13
Del León, seno XI-3-8
Del Mar, paso XI-1-15
Del Medio, bajo XI-8-29
Del Norte, punta (seno Skyring) XI-2-26 XI-4-43
Del Sur, punta XI-2-26 XI-4-36
Délano, punta XI-6-19
Delgada, croquis Punta XI-10-3
Delgada, fondeadero XI-10-4
Delgada, punta y faro XI-10-2
Demarcación, ensenada y baliza luminosa XI-4-2
Derecha, rocas (isla Tamar) XI-2-9
Deseado, cabo XI-1-11
Desolación, isla XI-1-10
Díaz, paso XI-8-37
Dinero, monte e hito XI-10-11
Dique Sumergido Barranco Amarillo y baliza luminosa XI-8-18
Dirección, banco y baliza luminosa XI-10-4
Dirección, cerro y baliza luminosa XI-10-7
Dirección, islote (seno Skyring) XI-4-36
Dirección, islotes y baliza ciega XI-2-10
Dixón, cerro XI-9-9

Dolphin, islote XI-1-17
Donkin, caleta XI-4-24
Dos Hermanos, islotes XI-5-7
Dublé, roca XI-1-3
Dungeness, punta, hito,
ex-baliza y faro XI-10-11

E

Echeñique, punta XI-1-25
Edgeworth, cabo y bajo XI-3-29
El Bonete, isla XI-3-27
El Frontón, punta XI-8-29
El Morrión (Obs. Roldán), cerro y
baliza luminosa XI-3-22 XI-3-23
El Morro, punta XI-4-2
El Rincón, ensenada XI-4-3
Eleodoro, isla XI-2-5
Elías, punta y baliza ciega XI-4-34
Elicura, isla XI-2-4
Elina, caleta XI-2-22
Emiliano Figueroa, isla XI-2-8
Englefield, cabo XI-5-5
Englefield, isla XI-4-12
Entrada, caleta XI-4-15
Entrada, isla (canal Gajardo) XI-2-24
Entrada, isla (canal Sylvia) XI-2-12
Erizos, islotes XI-4-5
Eros, caleta XI-4-12
Escarpada, isla XI-4-40
Esfinge, isla (golfo Xaultegua) XI-2-19
Espíritu Santo, cabo, hito y
faro XI-10-14 XI-10-15
Espolón, punta XI-4-19
Este, punta XI-2-18
Estrecho de Magallanes,
boca occidental XI-10-1
Estrecho de Magallanes,
boca oriental XI-10-6
Estrella, caleta XI-3-3
Eugenio, punta XI-4-13
Euston, canal (seno Skyring) XI-4-41
Evangelistas, islotes y faro XI-1-2 XI-1-3
Excelsior, estero XI-4-42
Expectación, cabo y
baliza luminosa XI-6-9 XI-6-18 XI-6-19

F

Fairway, islotes y faro XI-1-7
Falgate, isla y baliza
luminosa XI-1-15 XI-2-10 XI-2-11
Falso Boston, islotes XI-1-8 XI-2-2
Falso Martínez, ensenada XI-2-8
Falso Quod, cabo XI-3-9
Fanny, estuario XI-4-11
Felipe, bahía XI-9-9
Félix, caleta XI-6-21
Félix, punta, bahía y faro XI-1-14 XI-1-15
Fenton, punta XI-4-22
Fernández, isla XI-2-6
Field, puerto XI-3-5
Fitton, bahía XI-6-19
Fitz Roy, canal XI-4-20
Flat, roca XI-1-6
Fortescue, bahía y baliza luminosa XI-5-1
Forty Five, cabo XI-4-2
Fox, bahía XI-6-7
Fraga, punta XI-2-26
Freycinet, arrecife XI-1-7
Fricker, isla XI-1-18
Frontón, punta (canal Gajardo) XI-2-26
Frontón, punta (golfo Xaultegua) XI-2-23
Froward, paso,
cabo y baliza luminosa XI-5-13 XI-5-14

G

Gabriel, angostura XI-6-21
Gabriel, canal XI-5-13 XI-5-14 XI-6-18
Gacitúa, islote XI-4-7
Gajardo, canal
(canal Skyring) XI-2-23 XI-4-43
Galiano, bahía XI-3-22
Gallant, cabo XI-3-26 XI-5-1
Gallant, caleta XI-5-2
Gallegos, seno XI-6-18
Garay, caleta, croquis XI-4-31 XI-4-35
García, punta XI-2-26
Gaviota, islotes XI-2-3
Gente Grande, bahía XI-8-39
Gente, punta XI-8-39
Georgia, arrecife XI-8-1

Gidley, caleta XI-6-5
Ginn, caleta (paso Largo) XI-3-4
Glacier, seno XI-2-5
Glascott, punta XI-5-14
Glaura, punta XI-2-24
Gómez , puerto XI-2-25
Gómez Carreño, estuario XI-2-23
Gómez, banco y pilote luminoso XI-8-36
Gómez, caleta, croquis XI-6-16 XI-6-17
Good Luck, bahía XI-3-8
Gracia, punta XI-8-28 XI-9-2
Grande, isla XI-4-35
Grave, isla XI-3-12
Graves, cabo XI-4-38
Greene, isla XI-4-7
Greenough, península XI-5-10
Gregorio, bahía, terminal marítimo
productos limpios XI-9-6
Gregorio, cabo, bahía,
terminales marítimos y
balizamiento XI-9-4 XI-9-5 XI-9-6
Greive, punta XI-4-34
Grez, roca y baliza luminosa XI-6-22
Grimal, punta XI-4-13
Grup, punta (bahía Beaufort) XI-2-9
Guale, punta XI-2-19
Guayrabo, punta XI-8-2
Guerrero, bahía XI-6-17
Guillermos, punta XI-10-5
Guillermos, surgidero XI-10-6
Guirior, bahía XI-3-8
Guzmán, estero (seno Skyring) XI-4-42
Guzmán, isla XI-4-4
Guzmán, islas XI-4-35
Guzmán, puerto XI-2-19

H

Haase, punta y baliza ciega XI-4-22 XI-4-23
Half-Port, caleta XI-3-10
Halfway, bajo XI-9-2
Hall, punta y
baliza ciega XI-4-14a XI-4-20 XI-4-21
Hamilton, morro XI-1-12
Hannant, bahía XI-3-2
Harris, bahía y muelle XI-6-5 XI-6-6
Harrison, isla XI-5-10
Harvey, punta XI-4-36
Hately, punta y caleta XI-4-13
Havannah, punta XI-2-20 XI-3-2
Havergal, bahía (oriental y occidental) XI-3-16
Henry, puerto XI-4-3
Hernández, puerto, croquis XI-6-15 XI-6-17
Hetterley, punta XI-5-7
Hidden, caleta XI-5-7
Hill, punta XI-3-5
Hillock, punta XI-5-19
Hobbs, caleta XI-8-43
Holland, cabo y baliza luminosa XI-5-3
Hopper, morro XI-4-36
Huemul, banco XI-8-37
Hugo, punta XI-2-4
Huinche, punta XI-6-6
Humphrey, caleta XI-3-16
Hunter, cabo XI-3-18

I

Icy, seno XI-2-4
Ildelfonso, bahía XI-1-26
Indio, estero XI-3-10
Inglés, paso XI-3-24 XI-7-10
Inman, bahía XI-5-10
Interior, paso
(canales Cripples y Sylvia) XI-2-15
Inútil, bahía XI-6-1
Irene, canal XI-2-6
Isabel, bahía XI-3-26
Isabel, isla y baliza luminosa XI-8-22
Isabella, punta XI-4-38
Isaza, islote XI-6-22
Isla, bahía XI-6-20
Islote, punta XI-4-11
Izquierda, rocas (islas Tamar) XI-2-9

J

James, isla XI-3-28
Janequeo, punta (golfo Xaultegua) XI-2-18
Jara, caleta, croquis XI-4-37 XI-4-40
Jerónimo, canal XI-3-23 XI-4-1
Joaquín, punta XI-5-20
Jorge, punta y baliza ciega
(canal Fitz Roy) XI-4-20 XI-4-24
José de los Santos Mardones, muelle y
baliza luminosa XI-8-12 XI-8-13

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Juan, isla XI-4-40
Julio, isla XI-2-5

K

Kelp, punta XI-6-4
Kempe, bahía y croquis XI-5-8 XI-5-10
King, cabo (seno Otway) XI-4-14
King, isla y cabo (islas Atalaya) XI-1-3

L

La Cúpula, islote XI-1-4
La Pera, estero XI-4-41
Labbé, paso XI-1-8 XI-2-1
Lackwater, punta XI-4-13
Lángara, bahía XI-3-8
Lángara, puerto XI-5-5
Langlois, seno XI-6-20
Laredo, bahía, muelle y croquis .. XI-8-19 XI-8-20
Larga, isla (seno Skyring) XI-4-41
Largo, paso XI-3-1 XI-7-6
Las Minas, caleta (seno Skyring) XI-4-38
Las Piedras, arrecife XI-4-16
Las Rucas, estero XI-4-42
Latorre, entrada
(canal Fitz Roy) XI-4-25
Latorre, islas XI-4-35
Lauca, punta XI-2-23
Laura, punta XI-4-41
Lautaro, isla XI-2-5
Lautaro, península XI-6-19
Lautaro, punta XI-2-24
Lavaza, caleta XI-6-19
Lecky, bahía XI-1-5
Lee, bahía XI-8-45
Lenka, caleta, croquis XI-4-30 XI-4-34
León, cabo XI-4-35
Leucotón , paso,
isla y puerto XI-2-3 XI-2-4
Leucotón , punta XI-2-21
Lewis, bahía XI-3-12
Limit, punta XI-4-8
Llallos, islote y baliza ciega XI-3-28
Llanza, ensenada XI-4-4
Llanza, punta XI-4-7
Lobos, punta XI-2-25
Lomas, bahía (isla Dawson) XI-5-20
Lomas, bahía y banco XI-10-13 XI-10-14
Lorca, ensenada (seno Skyring) XI-4-38
Los Amigos, caleta, baliza ciega,
luminosa y rampa XI-4-24a
Low, punta XI-8-28
Lucky, bajo XI-3-28
Luco, isla XI-2-7
Luis, caleta XI-1-28
Lyell, seno XI-5-7

M

Mac-Klelland, caleta XI-6-3
Magallanes, arrecife XI-1-3
Magallanes, bajo XI-1-16
Magdalena, canal XI-5-13
Magdalena, isla, faro y
boya luminosa XI-8-31 XI-8-32
Magdalena, seno XI-5-11
Malvinas, punta y baliza ciega XI-10-4
Manning, punta
(canal Jerónimo) XI-4-5
Mantilla, bajos XI-5-20
Manuel Rodríguez, isla XI-1-5
Marinelli, vestisquero XI-6-14
Mar, paso del XI-1-1 XI-1-15 XI-7-6
Mario, isla XI-2-6
Marión, caleta XI-3-3
Marsh, puerto XI-3-15
Marta, isla y banco XI-8-32
Martín, punta XI-4-12
Mass, bahía XI-3-19
Matelot, morro XI-4-24
Mazarredo, bahía y croquis XI-5-7 XI-5-9
Maze, islas y paso XI-2-15
Medalla, caleta XI-3-9
Medio, islote XI-4-4
Mellersh, caleta XI-5-5
Méndez, punta y baliza luminosa XI-10-5
Méric, archipiélago XI-4-36
Meric, punta y enfilación ciega XI-4-24a
Merino, isla XI-2-2
Meskem, paso y puerto XI-6-7
Meteoro, caleta (bahía Félix) XI-1-22
Meteoro, caleta (golfo Xaultegua) XI-2-21
Middleton, banco XI-8-40
Miera, bajo XI-5-12
Miguelito, caleta XI-6-11
Miller, caleta XI-5-5
Mina Elena, caleta XI-4-34

Cambio Nº 2, julio 2020.

Mina Josefina, caleta XI-4-34
Mina Pecket, terminal
marítimo, croquis XI-4-17 XI-4-18
Minerva, islotes y baliza ciega XI-2-2
Misericordia, puerto XI-1-12
Mogote, islote y
baliza ciega XI-2-2 XI-2-3
Monday, cabo XI-3-10
Monmouth, cabo XI-8-34
Monmouth, isla XI-3-27
Monson, bahía XI-2-12
Morales, islotes XI-2-6
Mostyn, caleta XI-3-12
Mott, punta XI-2-1
Mouat, islas XI-1-17
Muelle Arturo Prat,
terminal marítimo XI-8-6
Muelle Bahía Laredo,
terminal marítimo XI-8-20
Muelle José Santos Mardones,
terminal marítimo
y baliza luminosa XI-8-12 XI-8-13
Municiones, caleta XI-10-10
Muñoz, canal XI-2-5
Murray, caleta (canal Pedro) XI-5-6
Mussel, bahía XI-3-27

N

Narborough, islas XI-1-3
Narrow, banco y baliza luminosa XI-10-9
Nash, bahía XI-3-29
Nassau, fondeadero XI-1-25
Nassau, isla XI-5-16
Nassau, roca XI-10-13
Navarro, estero
(seno Skyring) XI-4-36
Negra, roca (paso Largo) XI-3-2
Negro, cabo, terminal,
croquis de muelle XI-8-21 XI-8-25
Negro, cabo,
terminal marítimo gasero XI-8-23
Nevado, seno XI-3-16
Nielson, banco y pilote ciego XI-8-37
No Entres, bahía XI-6-7
Nodales, islotes XI-1-13
Nolasco, punta XI-2-8
Norte, canalizo XI-2-6
Norte, paso XI-8-41
Northbrook, seno XI-2-14
Nose, cabo XI-6-2
Notch, cabo XI-3-8
Notch, caleta y balizas ciegas XI-3-6
Novión, punta e isla XI-2-1 XI-2-2
Nuevo, banco XI-8-46
Nuevo, paso XI-8-46
Nuevo, puerto XI-6-2
Núñez, brazo XI-4-4
Núñez, morro XI-10-2

O

Oazy, ensenada XI-8-29
Oberreuter, punta XI-2-21
Ocasión, ensenada (seno Otway) XI-4-14
Ocasión, punta XI-4-8
Offing, isla XI-6-4
Oldfield, fondeadero XI-1-25
Olguita, caleta y baliza luminosa XI-6-11
One, cabo XI-4-4
Orange, cabo, banco y
baliza luminosa XI-10-14
Orompello, caleta XI-4-5
Orompello, isla XI-2-4
Óscar, islote y
baliza luminosa XI-1-7 XI-1-8
Osorno, islotes y bahía XI-3-8
Otway, seno XI-4-10
Owen, seno XI-6-8
Oxley, punta XI-6-21

P

Palma, caleta XI-6-17
Palo, punta XI-8-35
Palomares, bahía XI-4-24
Pan de Azúcar, isla y baliza
luminosa (canal Jerónimo) XI-4-8
Pan de Azúcar,
isla (bahía Beaufort) XI-2-5
Paralelo 54º, hitos XI-6-11
Parker, islas, cabo y bahía XI-1-4 XI-1-5
Parlamento, isla XI-2-3
Parry, bahía XI-6-12
Pasaje, islas XI-2-12
Pasaje, punta y
boya pilar luminosa XI-3-26
Pato, punta XI-6-4

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Paulina, bahía XI-3-5
Paulo, punta,
boya pilar luminosa XI-8-39 XI-8-41
Peak, isla XI-5-10
Pedro, canal, baliza ciega XI-5-6
Pedro, punta (bahía Beaufort) XI-2-7
Pelícano, rada y paso XI-8-22
Percival, arrecife XI-1-18
Percy, caleta y
terminal marítimo XI-8-43 XI-8-44
Pérez de Arce, estero XI-2-22
Pérez, banco, boya luminosa
y boya ciega XI-8-41 XI-8-42
Periagua, islote XI-5-11
Perno, punta XI-8-28
Pesca, caleta, croquis XI-4-33 XI-4-35
Pescadores Artesanales de Barranco
Amarillo, muelle de XI-8-18
Petite, seno XI-5-7
Phillip, cabo XI-1-6
Piedra, punta y baliza luminosa XI-9-10
Pike, isla XI-2-15
Pilar, cabo XI-1-10
Pinto, bahía, croquis XI-4-39 XI-4-40
Plaid, isla XI-8-26
Playa Parda, estero y caleta XI-3-3
Plumper, banco y fondeadero XI-10-9
Pollard, caleta XI-3-3
Pomar, ensenada (seno Otway) XI-4-14
Ponce, bahía XI-3-22
Pond, bahía XI-5-6
Ponsonby, ensenada
(seno Skyring) XI-4-34
Pontón Muñoz Gamero,
baliza luminosa XI-8-2
Porpesse, cabo XI-8-21
Portaluppi, estero XI-2-18
Porvenir, bahía, baliza luminosa y
boya ciega XI-8-34 XI-8-35
Porvenir, islotes XI-2-3
Porvenir, puerto,
muelle y ciudad XI-8-38 XI-8-39
Posesión, bahía XI-10-7
Posesión, cabo, ... XI-10-10
Prat, cabo (seno Otway) XI-4-16
Preservación, caleta XI-5-21
Primera Angostura XI-10-1
Pritchard, islotes XI-3-12
Profundo, seno XI-6-20
Progreso, puerto y baliza luminosa XI-10-6
Providencia, isla,
cabo y banco XI-1-19 XI-2-12 XI-2-14
Puchachailgua, estero XI-1-25
Punta Arenas, rada de, croquis XI-8-2 XI-8-8
Puño, punta XI-8-26

Q

Quidora, punta XI-2-20
Quod, cabo XI-3-9

R

Rachas, caleta XI-2-10
Radar, punta XI-6-22
Radford, monte y
baliza luminosa XI-3-16
Rajón, punta XI-6-23
Real, caleta XI-4-6
Real, paso XI-8-29
Recto, brazo (punta Zenteno) XI-8-27
Redondo, islote (bahía Beaufort) XI-2-9
Redondo, islote (canal Gajardo) XI-2-24
Reina, paso XI-8-32
Rengo, punta XI-2-25
Requisito, banco y pilotes luminosos
Sur y Norte XI-8-36
Retroceso, estero XI-2-23
Reynard, punta y banco XI-4-24
Richardson, islas XI-1-20 XI-2-15
Riders, bahía XI-3-22
Riesco, isla XI-3-1
Ringdove, roca XI-1-17
Río de las Minas, bajo,
boya luminosa XI-8-2 XI-8-4
Río Seco, surgidero XI-8-18
Riquelme, islotes XI-1-22
Riquelme, punta XI-2-21
Rivera, caleta, croquis XI-4-32 XI-4-35
Rivera, punta (canal Fitz Roy) XI-4-24
Rivera, punta (golfo Xaultegua) XI-2-22
Rocallosas E y W, puntas XI-4-34
Rocalloso, estero XI-3-14
Rocky, islotes (canal Smyth) XI-1-6
Rocky, islotes (Paso del Hambre) XI-5-19
Roda, paso y cabo XI-1-16 XI-2-9 XI-2-11
Rompeolas Barranco Amarillo,
baliza luminosa XI-8-17

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

Rosa, punta (bahía Shoal)..... XI-8-26
Rosa, punta (canal Gabriel)..... XI-6-22
Round, isla..... XI-1-18
Rowlett, cabo..... XI-6-19
Rucumilla, punta..... XI-2-25
Rupert, isla, rocas y
baliza luminosa..... XI-3-27

S

Saavedra, puerto..... XI-2-7
Salesiano, bajo..... XI-6-6
Salgado, bajo..... XI-4-11
San Antonio, puerto..... XI-5-20
San Carlos, punta y
baliza luminosa..... XI-4-5
San Gregorio, estancia..... XI-9-7
San Isidro, cabo y baliza luminosa..... XI-5-17
San Isidro, punta..... XI-9-3
San Jerónimo, punta..... XI-3-22 XI-4-2
San José, río..... XI-5-3
San Juan de la Posesión..... XI-5-17
San Nicolás, bahía..... XI-5-15
San Pedro y San Pablo, rocas..... XI-5-21
San Simón, cabo..... XI-9-3
San Vicente, cabo y baliza
luminosa..... XI-8-46 XI-9-3
San Vicente, roca..... XI-10-5
Santa Ana, islas..... XI-1-21 XI-2-20
Santa Ana, punta y
baliza luminosa..... XI-5-19
Santa Carolina, boya ciega..... XI-6-22
Santa Casilda, punta..... XI-1-26
Santa Cruz, angostura
(canal Fitz Roy)..... XI-4-22
Santa Cruz, isla y
baliza ciega (canal Whiteside)..... XI-6-9
Santa María, punta..... XI-8-2
Santa Mónica, caleta..... XI-1-25
Santiago, bahía..... XI-9-8
Santiago, roca..... XI-1-11
Sara, puerto..... XI-9-4
Sara, punta y pilote luminoso..... XI-8-36
Sargazos, bahía..... XI-2-10
Sarmiento, banco..... XI-10-13
Satélite, punta, bajo y
baliza luminosa.....XI-9-8 XI-9-9 XI-10-2
Schirmer, punta
y baliza luminosa..... XI-6-21
Seal, caleta..... XI-4-2
Segunda Angostura..... XI-9-1
Semillero, islotes..... XI-1-8 XI-2-3
Sentry, isla..... XI-1-17
Señoret, archipiélago
(seno Skyring)..... XI-4-41
Serpiente, banco..... XI-8-40
Shelter, isla (paso Largo)..... XI-3-3
Shipton, caleta..... XI-5-5
Shoal, bahía (boca occidental
Estrecho de Magallanes)..... XI-8-25
Sholl, bahía (boca occidental
Estrecho de Magallanes)..... XI-1-6
Sholl, caleta (seno Magdalena)..... XI-5-10
Sierralta, punta..... XI-8-37
Silva Palma, estuario..... XI-4-15
Silvestre, punta..... XI-8-31
Simón, bahía..... XI-5-4
Skinner, islotes
y baliza luminosa..... XI-3-8
Skyring, seno..... XI-4-27
Skyring, surgidero..... XI-1-12
Smyth, canal..... XI-1-7
Snug, bahía..... XI-5-4
Solar, paso..... XI-8-37
Solitaria, punta..... XI-4-11
Sombrero Apuntado, punta..... XI-4-2
Soto, islas..... XI-2-18
Spider, isla..... XI-3-19
Spoerer, punta..... XI-2-20
Stanley, caleta, croquis..... XI-6-13 XI-6-14
Staples, estero..... XI-5-10
Steed, roca..... XI-2-12
Steinman, punta..... XI-4-16
Stella, isla..... XI-3-16
Stewart, bahía..... XI-3-18
Stokes, caleta..... XI-5-10
Stokes, punta y baliza luminosa..... XI-4-23
Stonewall, fondeadero..... XI-10-8
Straggler, islas..... XI-1-8 XI-2-2
Stubenrauch, punta..... XI-5-21
Sucio, seno..... XI-6-20
Sulivan, estuario..... XI-4-4
Sullen, roca..... XI-2-12
Sunk, bajo..... XI-1-17
Sunshine, punta..... XI-4-13
Sur, estero..... XI-2-6
Sur, paso
(bahía Gente Grande)..... XI-8-41

Susana, caleta XI-9-3
Sutlej, fondeadero XI-10-14
Swallow, bahía XI-3-19
Sweepstakes, promontorio XI-9-3
Swett, canal XI-2-7
Sylvia, canal y caleta XI-2-11 XI-2-12 XI-2-13

T

Tamar, isla, paso y puerto XI-1-9 XI-1-16 XI-2-9 XI-7-11
Tarn, monte XI-5-17
Taylor, punta XI-5-6
Tegualda, punta XI-2-20
Terán, islotes y baliza luminosa XI-4-6
Término, caleta XI-2-22
Tern, punta XI-8-22
Tesn, punta XI-6-5
Tesner, islote y baliza luminosa XI-6-4
Thomas, bahía XI-1-20
Thorax, cabo XI-8-22
Tierra Magallánica, escultura XI-4-25
Tilly, bahía XI-3-26
Titus, angostura XI-4-15
Titus, punta y baliza ciega XI-4-21
Torino, ensenada XI-4-19
Toro, ensenada XI-4-12
Toro, seno XI-4-3
Torres, caleta XI-2-22
Tortuga, roca XI-1-3
Tortuoso, canal (puerto Zenteno) XI-8-27
Tortuoso, paso XI-3-20 XI-7-7
Totó, caleta XI-6-14
Tree, islotes XI-4-8
Tres Islas, bahía XI-4-5
Tres Mogotes, isla XI-6-12
Tres Pasos, bahía XI-3-28
Tribuna, banco XI-9-8
Tritón, banco y boya luminosa XI-9-8
Trujillo, bahía XI-1-13
Tucapel, ensenada XI-2-21
Tuckers, islas XI-6-9
Tuesday, caleta y bahía XI-1-13
Tumba, punta XI-8-26
Turn, punta (canal Fitz Roy) XI-4-24
Turn, punta (canal Whiteside) XI-6-9

U

Underhill, bahía XI-3-13
Upright, cabo y bahía XI-1-27
Uriarte, caleta XI-1-26
Uribe, quebrada y baliza ciega XI-4-23

V

Valderrama, banco (canal Fitz Roy) XI-4-23
Valderrama, fondeadero XI-4-11
Valdés, puerto XI-5-20
Valentín, cabo (isla Dawson) XI-5-21 XI-6-3
Valentín, surgidero XI-6-4
Valentina, isla y bahía XI-1-14
Valenzuela Iván, punta XI-6-12
Valle, punta y baliza luminosa XI-9-7
Vestisquero, bahía XI-3-4
Victoria, cabo XI-1-2
Victoria, isla XI-1-1
Victoria, punta y baliza ciega (bahía Porvenir) XI-8-35
Villagrán, islas XI-2-7
Villena, caleta XI-3-8
Villiers, punta XI-4-12
Vince, isla XI-2-15
Vío, bahía XI-1-14
Violeta, isla XI-2-7
Virgen, roca XI-10-13
Vírgenes, cabo, faro, radiofaro y baliza luminosa XI-10-13
Vives, quebrada y baliza ciega XI-4-24a
Vivian, isla y baliza luminosa XI-4-12
Voces, bahía XI-5-17
Vogel, punta XI-2-21
Volpe, roca XI-1-11

W

Wagner, caleta XI-3-16
Walker, banco XI-8-21
Wallis, bajo XI-10-10
Wallis, seno XI-1-26

Wapshot, punta y baliza ciega	XI-4-25	XI-4-36
Ward, isla (bahía Monson)		XI-2-12
Ward, isla (canal Jerónimo)		XI-4-4
Ward, fondeadero		XI-4-12
Ward, punta		XI-2-25
Wellard, isla		XI-3-12
Westminster Hall, isla		XI-1-4
Westminster, islas		XI-1-4
Whiteside, canal		XI-6-3
Whitsand, bahía		XI-8-28
Wickham, estuario		XI-4-14
Wickham, isla y baliza ciega		XI-6-7
Willes, bahía		XI-6-4
Williams, puerto (seno Skyring)		XI-4-40
Williwaw, bahía		XI-1-27
Wilson, ensenada		XI-5-6
Wilson, punta		XI-6-22
Wodsworth, bahía		XI-1-22
Wood, bahía		XI-5-3
Wood, caleta (canal Jerónimo)		XI-4-2
Woolcott, punta		XI-1-5
Wren, isla		XI-3-28

X

Xaultegua, golfo	XI- 1- 21	XI-2-17

Y

Yacht, caleta		XI-3-17
Yartou, puerto y baliza ciega		XI-6-10
Yelcho, bajo		XI-6-8
York, rada y punta	XI-3-24	XI-3-25

Z

Zahorra, punta y enfilación ciega		XI-8-36
Zanelli, isla		XI-2-4
Zañartu, isla		XI-2-6
Zealous, fondeadero		XI-10-12
Zegers, punta y baliza ciega		XI-8-40
Zenteno, paso		XI-2-3
Zenteno, punta y puerto	XI-8-26	XI-8-27
Zig-Zag, punta y bahía	XI-5-12	XI-6-22



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE

USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE



USO EXCLUSIVO ARMADA DE CHILE